

Per Online-Verfahren „Landesnahverkehrsplan 2023 – 2027 (Entwurf)“  
<https://brandenburg-bewegen.de>

## Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan 2023 – 2027 des Landes Brandenburg

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist ein 2019 gegründeter Zusammenschluss von zahlreichen Institutionen, Verkehrs- und Umweltverbänden, Vertretern von Wissenschaft, Wirtschaft und Kommunen sowie unterstützenden Politikern. Das Bündnis hat ein Zielkonzept als Masterplan für den Ausbau des Schienenverkehrs in der Region Berlin-Brandenburg erstellt.

Das Koordinierungsteam aus fünf Fachleuten hat sich mit den Mitgliedern des Bündnisses bei der vorliegenden Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan abgestimmt.



**Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg**  
Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft

adfc  
Allgemeiner Deutscher  
Fahrrad-Club

Allianz  
pro Schiene

ARGUS

BF Bahnen

b-tu  
Brandenburgische  
Technische Universität  
Cottbus · Senftenberg

BUND  
FREUNDE DER ERDE

BÜRGERINITIATIVE  
STAMMBAHN

DBV

EVG

FACHGEMEINSCHAFT BAU  
BERLIN UND BRANDENBURG e.V.

Fahrgastverband  
PRO BAHN

IGEB

IGOB  
Interessengemeinschaft  
ostbahn

IHK  
Cottbus

IHK  
Ostbrandenburg

IHK  
Potsdam

ipg

INITIATIVE DEUTSCH-POLNISCHER  
SCHIENENPERSONENVERKEHR

Stadt Jüterbog

NaturFreunde Berlin

Nicht ohne Wassermark  
Bürgerinitiative

TEMPLIN  
THERMALSOLEHEILBAD

VCD  
Mobilität für Menschen.

Verkehrs  
Wende

viv

**Unterstützung durch die Politik**  
Die Ziele des Bündnisses Schiene werden bislang durch folgende politische Akteure unterstützt:

Landesverbände Berlin  
und Brandenburg

CDU  
Oliver Frederici  
Mitglied des Abgeordnetenhauses Berlin

FDP  
FREIE WÄHLER  
Dr. Philip Zeschmann  
Mitglied des Landtages Brandenburg

DIE LINKE.  
Landesverbände Berlin  
und Brandenburg

ödp  
Landesverbände Berlin  
und Brandenburg

SPD  
Sebastian Rüter  
Mitglied des Landtages Brandenburg

## Einleitung

Das Land Brandenburg ist ein „Pendler-Land“: Der Anteil der Bürgerinnen und Bürger in Brandenburg, die einer Tätigkeit in einem anderen Bundesland nachgehen, ist so hoch wie in keinem anderen deutschen Bundesland. Diese Spitzenstellung ist der Lage Brandenburgs rund um Berlin geschuldet. Hohe Zahlen von Auspendlern haben dabei nicht nur die Berlin-nahen Kommunen, sondern ganz Brandenburg. Gleichzeitig hat das Land Brandenburg sehr viele Einpendler, insbesondere in die Kommunen des Berliner Umlandes. Neben Berlin sind auch die Metropolräume Hamburg, Leipzig und Dresden wichtige Ziele von Auspendlern. Zurzeit liegt der Modal-Split-Anteil des Schienenverkehrs beim Pendeln von und nach Berlin bei rund 34%, die des Pkws jedoch bei mehr als 60%. Die Landesregierung strebt gemäß Koalitionsvertrag dagegen einen Anteil des Umweltverbundes von 60% an, die Bundesregierung sogar eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen. Das bedeutet in der Konsequenz bei heute schon vollen Zügen auch eine Verdopplung des Bahnangebotes im Regional- und S-Bahn-Verkehr der Länder.

Die Steuereinnahmen des Landes Brandenburg werden zu einem hohen Anteil von Pendlerinnen und Pendlern erwirtschaftet, wenn man die direkten Steuereinnahmen und die wirtschaftlichen Effekte durch deren Kaufkraft in den jeweiligen Wohnorten mitberücksichtigt.

Ein Ausbau des Schienenverkehrs ist aus Sicht des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg vor allem aus drei Gründen wichtig:

- Bürgerinnen und Bürger, die heute den Pkw zum Pendeln nutzen, müssen künftig eine bessere Alternative im öffentlichen Verkehr erhalten.
- Neben den bereits gut erschlossenen Kommunen sollen weitere, bisher benachteiligte Regionen durch bessere Schienenverkehrsangebote als Standorte für Wohn- und Gewerbeansiedlungen attraktiv werden.
- Mit der Verlagerung der Verkehrsströme auf den Schienenverkehr wird in Größenordnungen Energie eingespart. Um die Klimaziele zu erreichen, muss der Verkehrssektor den heutigen Energiebedarf auf 40% reduzieren. Der spezifische Energieverbrauch der Bahn („Stahl auf Stahl“-Prinzip) beim Personenverkehr liegt nur bei einem Viertel des Energieverbrauchs auf der Straße („Gummi auf Asphalt“-Prinzip), beim Güterverkehr sogar nur bei einem Fünftel. Der Bahnausbau in Berlin-Brandenburg hat damit das Potenzial zum größten Klimaschutzprojekt in der Region.

Der Freizeitverkehr hat grundsätzlich hohes Verlagerungspotential auf die Schiene, das in Brandenburg bei weitem nicht ausgeschöpft ist. Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftszweig des Landes Brandenburg; attraktive Angebote im öffentlichen Verkehr fördern den Tourismus als Wirtschaftszweig und mindern dessen negativen Auswirkungen durch motorisierten Individualverkehr. Die Verbesserung des Schienenverkehrs wird so eine wichtige Zukunftsinvestition darstellen, die möglichst klimaneutrales Wachstum mit Verbesserung der Lebens- und Wirtschaftsverhältnisse kombiniert.

**Die vorgenannten Aspekte werden im vorgelegten Entwurf des Landesnahverkehrsplans nicht ausreichend gewürdigt. Insbesondere fehlen dort Zahlen zur Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und die Steuereinnahmen durch den Pendelverkehr. Solche Zahlen können ein wichtiges Argument für höhere Investitionen und ein besseres Verkehrsangebot darstellen, die auch die Finanzministerin leichter überzeugen kann: Ausgaben für den Schienen-Regionalverkehr sind keine verlorenen Zuschüsse, sondern langfristig rentable Investitionen in die Zukunft des Landes.**

# 1. Grundsätzliche Ausrichtung der Schienenverkehrspolitik des Landes Brandenburg

Im Koalitionsvertrag der Landesregierung wird die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Verkehrsmix von 40 % auf 60 % bis 2030 als Ziel festgeschrieben. Dies bedeutet bereits in relativ kurzer Frist eine mindestens 50-%ige Steigerung von Verkehrsleistung und Fahrgastzahlen des Schienenverkehrs.

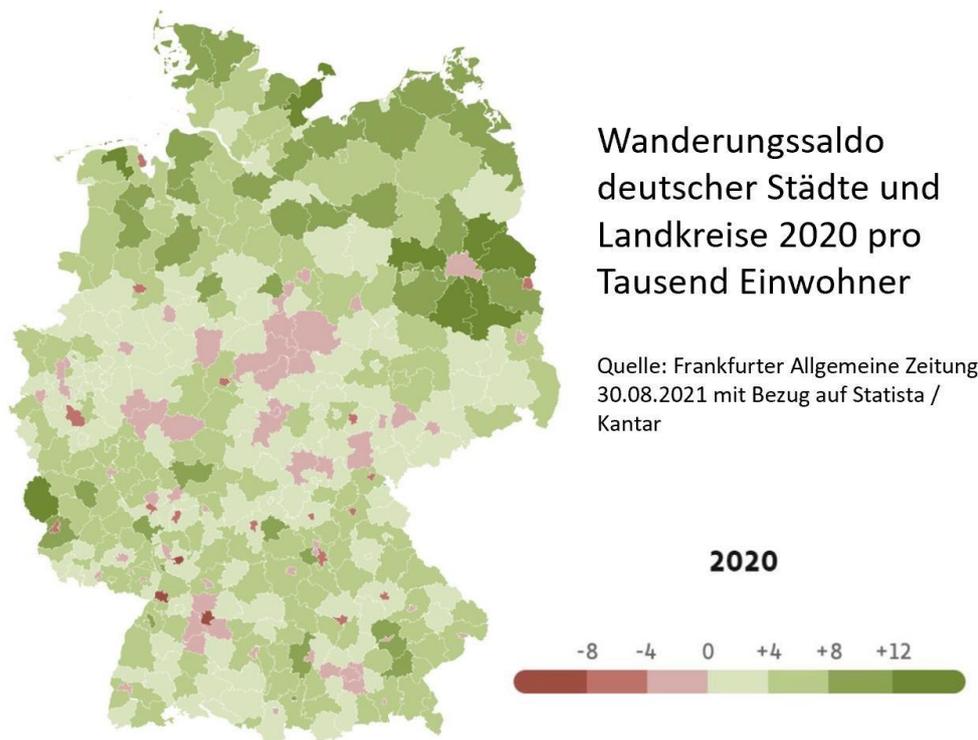
**Es ist im LNVP nicht hergeleitet, ob und wie das Ziel einer Steigerung des Schienenverkehrsanteils um mindestens 50 % erreicht wird; es ist unklar, ob sich das vorgeschlagene Linien- und Bedienangebot daran orientiert und eine solche Steigerung überhaupt bewältigen kann.**

Die Bundespolitik verfolgt nach den Koalitionsverträgen von 2018 ebenso wie 2021 das Ziel, mit dem Deutschlandtakt die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr bis 2030 zu verdoppeln, im Güterverkehr zu erhöhen. Das Land Brandenburg bekennt sich zum Deutschlandtakt und seinen grundsätzlichen Zielen.

**Im LNVP sollte dargelegt werden, wie die angestrebte Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs bis 2030 auch im Regionalverkehr erreicht bzw. bewältigt werden soll, und welche Auswirkungen die höhere Inanspruchnahme der Schienenkapazität durch den Güterverkehr auf den Schienenpersonenverkehr haben wird.**

Die Schienenverkehrspolitik des Landes berücksichtigt nur ungenügend die Potenziale, die die bessere Anbindung von Städten und Regionen im Schienenverkehr auf die wirtschaftliche und demographische Entwicklung haben kann.

So werden auch im LNVP tendenziell die demographischen Probleme betont und die positiven Potentiale nicht erwähnt. Brandenburg ist seit 2020 nicht mehr auf Schrumpfkurs.



Brandenburg ist ein Zugzugsland, und zwar nicht nur in der direkten Nachbarschaft von Berlin, während Berlin mehr Wegzug als Zuzug aufweist.

Für die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt oder Region kommt es nicht nur auf die Entwicklung der Bevölkerungszahl an, sondern primär auf den Wanderungssaldo, der anzeigt, ob der Standort attraktiv ist und eine positive Entwicklung erwarten lässt. Der Gegensatz aus heute hohem Wanderungsgewinn, aber auch die Folgen der starken Wanderungsverluste vor 20 – 30 Jahren führen zur Diskrepanz zwischen einer Landesplanung, die auf die Bevölkerungsentwicklung in der Summe schaut und Stagnation feststellt, und der Wahrnehmung der Kommunen, die zunehmend zusätzliche Infrastruktur für neu zugezogene Familien schaffen müssen.

**Die Schienenverkehrspolitik des Landes ist durch einen eher statischen Ansatz geprägt, der mit der demographischen Entwicklung begründet wird. Die positiven Entwicklungstendenzen bei Zuzug und wirtschaftlicher Entwicklung, die durch Verbesserung der Verkehrsverbindungen verstärkt werden können, werden im LNVP noch nicht ausreichend berücksichtigt. Insbesondere fehlen dort Zahlen zur Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und die Steuereinnahmen durch den Pendelverkehr.**

Das **Finanzierungskonzept (Kapitel 4.5)** ist nicht vollständig. Der Einmaleffekt im NES-Netz (25 Mio. € in 2023) sollte erläutert werden, sowie die aktuelle Höhe der Rücklage von RegMitteln aus den Vorjahren dargestellt werden. Anhand der vorliegenden Kostenschätzungen aus den i2030-Projekten sollte neben den Bestelleistungen (Abbildung 23) auch eine Investitionsplanung auf die Jahresscheiben verteilt mit Abschätzung der erforderlichen investiven Anteile des Landes an den Planungs- und Baukosten v.a. bei den i2030-Projekten ergänzt werden. Nur so kann eine politische Gesamteinordnung/Priorisierung sowie Mittel- bis Langfristplanung erfolgen.

Bei Diskussion der Finanzierung des SPNV in Brandenburg ist außerdem folgendes festzuhalten:

Anders als andere Bundesländer, die seit der Regionalisierung alle damit verbundenen Regionalisierungsmittel des Bundes in den SPNV gesteckt haben, hat Brandenburg daraus in erheblichem Umfang andere Aufgaben (Busverkehr und Schülerverkehr, letzteres eigentlich eine Bildungsausgabe) finanziert. Die dem SPNV so innerhalb der letzten ca. 20 Jahre entzogenen Mittel belaufen sich mittlerweile auf einen Milliardenbetrag, der – wenn er in der Vergangenheit in SPNV-Investitionen gesteckt worden wäre – heute viele Probleme hätte vermeiden helfen.

Ein besonderes Problem stellt dabei die **Kapazität des Bahnknotens Berlin** dar: Von und nach Brandenburg können nur so viele Züge ins Berliner Zentrum fahren, wie dort von den Gleisen und Bahnhöfen aufgenommen werden können.

Der Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Berlin durch eine Kombination aus Infrastrukturausbau und Einführung digitaler Leit- und Sicherungstechnik ist damit nicht ein lokales Berliner Thema, sondern von zentraler Bedeutung gerade für das Land Brandenburg.

Häufig werden die Berliner Stadtbahn und der Nord-Süd-Tunnel als überlastet bezeichnet, und tatsächlich sind Teile des Berliner Bahnknotens auch von DB Netz ganz offiziell als überlastete Schienenwege kategorisiert.

Diese Überlastung tritt heute durch eine zu wenig leistungsfähige Leit- und Sicherungstechnik auf, durch Infrastrukturmängel (wie die Asymmetrie des Bahnhofs Spandau mit ständigem Konfliktpotential zwischen den Zugfahrten) und durch eine Linienführung, die sich nicht an den infrastrukturellen Gegebenheiten ausrichtet.

Neben der umfassenden Engpassbeseitigung (Kreuzungspunkte des BAR, PEK) spielt die Digitalisierung von Infrastruktur, Fahrzeugen und Betriebsabläufen eine entscheidende Rolle. ETCS kann zu einer Steigerung der Zugfrequenz bis auf das Dreifache (am Knoten Stuttgart zukünftig 100 sec im Regelbetrieb vorgesehen) führen, wenn Zusatzkomponenten wie „Automatik Train Operation“ ATO mit berücksichtigt werden.

**Im vorliegenden Entwurf wird nicht ausreichend deutlich, welche Ziele und Maßnahmen von Berlin mitgetragen und mit Berlin abgestimmt sind. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist grundsätzlich dafür, die Schienenverkehrsplanung bereits im Ansatz länderübergreifend vorzunehmen und nicht im Rahmen eines LNVP nur für das Land Brandenburg. Der Bahnknoten Berlin muss neu gedacht und in seiner Gesamtheit betrachtet werden. Das Projekt i2030 ist um die weiteren Projekte zu erweitern. Dabei sind auch Strecken zu berücksichtigen, die bislang in keiner Analyse enthalten sind wie z.B. die Nordbahn.**

**Besonderes Augenmerk kommt dem Berliner Außenring (BAR) zu. Insbesondere die Kreuzungspunkte und der östliche Abschnitt des BAR, die „Nahverkehrstangente Ost“, sind einzubeziehen. Dabei sollte nicht nur der Güterverkehr des 3. Entwurf Zielfahrplan Deutschlandtakt, sondern eine zukünftige Perspektive eines auf die Schiene verlagerten Güterverkehrs mitberücksichtigt werden. Es wird sich bei einer ganzheitlichen Analyse des Bahnknotens Berlin zeigen, dass der Investitionsbedarf langfristig weit über die in i2030 angesetzten Mittel hinausgeht.**

**Vorstehende Erkenntnisse waren auch Thema auf dem „Bahngipfel“ der Länder, des Bundes und der Bahn am 3.6.2022 in Potsdam.**

In der Schienenverkehrspolitik des Landes Brandenburg ist nach wie vor festzustellen, dass die Orientierung peripherer Landesteile an den benachbarten Metropolräumen Dresden, Leipzig und Hamburg konsequent ausgeblendet wird.

Der Süden des Landes Brandenburg braucht schnelle und attraktive Verbindungen nach Leipzig und Dresden, die Prignitz nach Hamburg. Die Verbesserung der Fahrzeit im Fall der Strecke Cottbus – Leipzig im Rahmen des Projekts Deutschlandtakt ist auch deshalb so wichtig, weil heute die Fernverkehrsanschlüsse in Leipzig verfehlt werden und Cottbus sowie der gesamten Niederlausitz daraus erhebliche Nachteile erwachsen.

**Die Schienenverkehrsverbindungen in die benachbarten Metropolräume müssen stärker als bisher behandelt und berücksichtigt werden.**

Neben der Verdichtung auf bereits im SPNV bedienten Strecken soll auch die Reaktivierung von derzeit nicht betriebenen oder stillgelegten Strecken zu einer Erhöhung des Schienenverkehrs beitragen. Dazu hat das Land Untersuchungen eingeleitet, die auch im LNVP erwähnt werden. Die Methodik und die Ergebnisse dieser Untersuchung sind allerdings fachlich fragwürdig.

Festzuhalten ist weiterhin, dass nicht alle in Frage kommenden Strecken überhaupt untersucht und in einen objektiv plausiblen Kontext gestellt wurden. Die Aufwertung der Strecken Pritzwalk – Meyenburg (– Karow) und Kyritz – Pritzwalk, die nur einen sporadischen Rest-Verkehr haben, durch einen regelmäßigen Linienverkehr ist ebenfalls nicht untersucht worden, ebenso wenig die Ertüchtigung des Streckenabschnitts Joachimsthal – Templin mit dem Ziel einer attraktiveren Fahrzeit, um die dort offenbar geplante Stilllegung zu vermeiden.

Am Beispiel Pritzwalk – Meyenburg kann beispielhaft gezeigt werden, dass eine Zukunftsstrategie mehr sein muss als das Zählen heutiger Fahrgäste:

Wenn die Bedienung Pritzwalk – Meyenburg (– Karow – Güstrow) und Pritzwalk – Neustadt (Dosse) nicht als Inselverkehr vorgesehen, sondern entweder in das Betriebsschema des Prignitz-Express eingebunden oder nach Neustadt/Dosse und Berlin verlängert wird, kann ein attraktives Angebot entstehen, das auch für den Besteller in Mecklenburg-Vorpommern attraktiv wird. In der ersten Variante könnte der RE 6 alle zwei Stunden ab Wittenberge mit zwei Zugteilen fahren, von denen in Pritzwalk ein Zugteil als RE 6 Richtung Neuruppin und Berlin weiterfährt, der andere in Richtung Meyenburg, Karow und Güstrow, in Gegenrichtung wird in Pritzwalk entsprechend gekuppelt. Durch die Bedienung des Taktknotens Wittenberge entstehen gute Verbindungen u.a. nach Magdeburg, Halle und zum Fernverkehr.

Alternativ wäre eine Weiterführung nach Neustadt/Dosse und Berlin; nach dem langfristigen Perspektivnetz soll ohnehin eine weitere Linie bis Neustadt/Dosse einen Halbstundentakt herstellen.

Ähnliches gilt für die Reaktivierung der Strecke Neuruppin-Neustadt/Dosse: Als Pendel- oder Inselverkehr unattraktiv, kann die Durchbindung von der RB55 Berlin-Kremmen-Neuruppin-Neustadt/Dosse-Kyritz die Potentiale heben, die dieser Streckenabschnitt hat. Zwischen Neustadt/Dosse und Kyritz könnte so ein Halbstundentakt entstehen, zusammen mit der RB10 Berlin-Neustadt/Dosse-Kyritz-Pritzwalk (ggf. Güstrow). Insbesondere die Strecken Wustermark – Ketzin, Königs Wusterhausen – Mittenwalde, Wensickendorf – Liebenwalde, Finsterwalde – Großräschen, Senftenberg – Hosena – Kamenz und Spremberg – Knappenrode, mit denen Mittelzentren wieder angebunden oder Lücken zwischen diesen geschlossen werden, sollten in absehbarer Zeit für den Personenverkehr reaktiviert werden.

**Die Untersuchung zur Reaktivierung von Strecken sollte im Rahmen des LNVP neu aufgesetzt werden und zu nachvollziehbaren Ergebnissen führen. Dabei müssen diejenigen Strecken, die heute betrieben werden, deren Verkehre aber abbestellt werden sollen, einbezogen werden. Die Untersuchungen sollen nicht darauf abzielen, einen Pendel- oder Inselverkehr auf zu reaktivierenden Strecken zu prüfen, sondern eine integrale Aufnahme in das Liniennetz mit sinnvoller Einbindung und Verlängerung.**

## 2. Notwendige Schienenverkehrsentwicklung aus Sicht des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat umfangreiche Vorschläge für eine Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region erarbeitet, die auf einen deutlich attraktiveren und leistungsfähigeren SPNV zielen, um die Klimaziele mit attraktiven Angeboten zu erreichen und Entwicklungsimpulse in das Land Brandenburg zu lenken. Das veröffentlichte Zielkonzept mit den drei Zeitscheiben 2025 / 2030 / 2035 stellt damit einen länderübergreifenden Masterplan für die Schienenverkehrsentwicklung dar. Der LNVP würdigt dieses Konzept erstmals in einem eigenen Kapitel, der Berliner Koalitionsvertrag 2021 – 2025 nimmt ebenfalls darauf explizit und unterstützend Bezug.

Die Grundlagen für dieses Konzept sind:

- Gestaltung des Angebots nicht ausgehend von der heutigen Auslastung („Nachfrageorientierte Strategie“ wie im LNVP), sondern auf Grundlage der Fahrgastpotentiale im jeweiligen Korridor, unter Berücksichtigung sowohl des heutigen MIV-Anteils als auch der Potenziale, die erst durch Zuzug aufgrund der attraktiveren Verkehrsanbindung mittelfristig gewinnbar sind („Angebotsorientierte Strategie“). Die überwiegende Mehrheit der Strecken würden grundsätzlich dichter bedient werden, wenn anstelle der heutigen Nachfrage die potenziell erwünschte und mögliche Nachfrage zugrunde gelegt wird.
- Die bloße Anzahl der Zugpaare je Stunde reicht keinesfalls zur Erreichung der o.g. Ziele aus. Wenn diese nicht vertaktet, sondern im Pulk fahren, wird das Angebot trotz der hohen Verkehrsleistung als deutlich schlechter wahrgenommen als bei einer gleichmäßigen Vertaktung. Bei 3 Fahrten pro Stunde ist diese aber bei einem 30/60-Grundtaktschema der Bahn nur in Ausnahmefällen möglich.
- Daher: 1 / 2 / 4 Fahrten/h als zukünftiges Grundsystem – bei „hoher Nachfrage“ bereits 4 Zugpaare – natürlich vertaktet. Die Betriebszeit sollte an allen Tagen 18 Stunden betragen. Eine gleichmäßige Vertaktung schafft attraktive Linienstrukturen, in einem 15/30/60-Minuten-Raster, wenn für verkehrsmittelwahlfreie Kundengruppen mit Pkw-Verfügbarkeit (größtenteils in Brandenburg) ein anschlussicheres und leicht merkbares Angebot zur Verfügung gestellt werden soll.
- Eine Umstellung von einem 60'-Takt auf einen 30'-Takt wie auch eine Umstellung von einem 30'-Takt auf einen 15'-Takt führt mittelfristig etwa zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen – vorausgesetzt, die Vertaktung ist tatsächlich absolut gleichmäßig und die Betriebskonzepte garantieren Wegeketten bis in die späten Abendstunden.
- Durch eine konsequente Verstetigung der Takte können gleichmäßige und entsprechend kürzere Fahrgastwechselzeiten mit folglich höheren Reisegeschwindigkeiten erreicht werden.
- Durchbindung aller Linien in Berlin, wobei es nur nachrangig auf die Art der Verknüpfung ankommt, da ohnehin die übergroße Mehrheit der Fahrgäste Berlin nicht durchquert, sondern dort Start oder Ziel hat. Somit kann die Einbindung aller wesentlichen Linien in das Berliner Zentrum bzw. Heranführung an die Berliner Stadtbahn erfolgen.
- Einführung einer neuen Produktmarke „Regio-S-Bahn“ (RSB) für Linien mit Bedienung aller Halte im Vorort-Regionalverkehr und einer 30'-Vertaktung mit dem Ziel häufiger Abfahrten bis herab zum 15-Minuten-Takt. Als Vorbild kann das im Ausbau befindliche MEX-Liniennetz (MEX = Metropolexpress) in der Region Stuttgart dienen. Planerisch unterstützt ein RSB-Konzept auf 30'-Basis nicht nur das Ziel eines stabilen Taktgefüges, sondern führt zu Kosteneinsparungen durch einen günstigeren Fahrplanwirkungsgrad.
- RE sollten deshalb im Umland nur an verkehrswichtigen Bahnhöfen halten, der Stadt-Umland-Verkehr kann durch eine Regio-S-Bahn (RSB) abgewickelt werden und damit die Vorteile von S- und Regionalbahn verknüpfen. Insbesondere Strecken, bei denen es gute Argumente für beide Verkehrsträger gab, wie die Potsdamer Stammbahn sowie die Anbindung nach Nauen, sind für den Einsatz von RSB-Linien prädestiniert.
- Regionalbahnen (RB) verkehren weiterhin, jedoch überwiegend im ländlichen Raum.

**Anstelle der bisherigen nachfrageorientierten Vorgehensweise sollte zukünftig eine angebotsorientierte Strategie zur Gewinnung verkehrsmittelwahlfreier Kundengruppen verfolgt werden, welche auf Basis eines konsequenten 15/30/60'-Takt-Rasters erfolgt. Das Werkzeug zur Umsetzung zur Anbindung des erweiterten Berliner Umlandes bis zu den Städten in der sogenannten „zweiten Reihe“ ist die Regio-S-Bahn als neues, leicht verständliches Produkt, welches in konsequentem 30'-Takt (15'-Takt durch Linienüberlagerungen) die Vorteile von R-Bahnen (hohe Reisegeschwindigkeit, weit ins Umland) mit denen der S-Bahnen (dichte, gleichmäßige Takte, ausgedehnte Betriebszeiten) zusammenführt.**

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat – neben der Beseitigung der Infrastrukturdefizite (Engpassbeseitigung, Aus- und Neubau BAR und Nordbahn) – zwei Lösungsansätze für den Berliner Bahnknoten:

- Das sogenannten „Strang-Konzept“ im Nord-Süd-Tunnel, mit dem die Linienführung so ausgerichtet wird, dass möglichst wenig konfliktrichtige Gleiswechsel notwendig werden. Dieses Linienkonzept ist so konzipiert, dass Gleiswechsel innerhalb der hoch frequentierten Strecken Berlins vermieden werden. Die Stränge sind: Lehrter Bahn – Stadtbahn, Hamburger Bahn – Dresdener Bahn/BER/Stambahn und Kremmener-/Nord-/Heidekraut-/Stettiner Bahn – Anhalter Bahn.
- Nachrüstung eines Hochleistungs-Blocksystems im Zusammenhang mit der Umstellung der Stellwerke auf digitale Technik und der Zugbeeinflussung auf ETCS plus zusätzliche Komponenten ohne Signale im Rahmen des vom Bund geplanten Programms „Digitale Schiene Deutschland“.

**Neben dem gezielten Ausbau der Infrastruktur (PEK Nord-Süd sowie Stadtbahn, Engpassbeseitigung, weitere Strecken wie BAR und Nordbahn) können effiziente Betriebskonzepte (z.B. Strangkonzent) für den Fern- und Regionalverkehr die Streckenkapazität innerhalb Berlins signifikant erhöhen. Zum Thema Digitalisierung und ETCS macht der LNVP Ausführungen, die der Bedeutung noch nicht gerecht werden. Vor allem bleiben die Chancen, die die Digitalisierung für mehr Kapazität bei entsprechender Ausrichtung im Bahnknoten Berlin bietet, unerwähnt. Diese Ausrichtung an mehr Kapazität erfordert Aktivität und Engagement seitens der Länder Berlin und Brandenburg. Das Pilotprojekt Stuttgart zeigt, wie Digitalisierung zugunsten von höherer Kapazität in Bahnknoten genutzt werden kann. Entsprechende Expertisen von DB Netz sollten bei den weiteren Überlegungen, z.B. als Teil einer zukünftigen Taskforce, einbezogen werden.**

Weiterhin werden im Liniennetz-Vorschlag des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg heute nicht direkt an Berlin angebundene Städte und Regionen über die Flügelung von Linien direkt erreicht. Stärken und Schwächen von Linien ebenso wie die Flügelung von Linien, also das Verkehren von langen Zügen mit mehreren Zugteilen in stark belasteten zentralen Abschnitten des Liniennetzes, die Teilung der Züge in Knotenbahnhöfen und die Fahrt mit einzelnen Zugteilen zu unterschiedlichen Zielen, findet überall in Deutschland in wachsendem Maße Anwendung, weil es überzeugende wirtschaftliche Vorteile bietet:

- Bessere Ausnutzung der Trassenkapazität zentraler Knoten durch lange Züge
- Kürzere Züge in Randbereichen des Netzes
- Mehr Sitzplatzkapazität in den Zügen im Metropolraum
- Anbindung möglichst vieler Städte und Regionen direkt mit der Berliner Innenstadt ohne Steigerung der Zugzahlen.

Einige Beispiele für Flügeln und Kuppeln von SPNV-Linien in Deutschland, die alle seit Jahren reibungslos und im Takt funktionieren:

Rheinland-Pfalz/Luxemburg: Doppelstöckige elektrische Zugeinheiten aus Luxemburg werden in Trier mit einstöckigen Zügen aus Saarbrücken gekuppelt und fahren gemeinsam weiter nach Koblenz. Die Doppelstockzüge wurden von der Luxemburgischen Staatsbahn zuerst beschafft; die nachfolgende Beschaffung der einstöckigen Fahrzeuge erfolgte im Rahmen einer deutschen Nahverkehrsausschreibung, die die Kuppelbarkeit der Fahrzeuge mit den Doppelstockzügen zur Bedingung hatte.

S-Bahn-Züge der S-Bahn Hamburg fahren als Doppelzug alle 10 Minuten durchs Zentrum, in Ohlsdorf wird der vordere Zugteil zum Flughafen, der hintere Zugteil nach Poppenbüttel weitergeführt. Ein Teil der Züge

vom Münchener Flughafen wird in ähnlicher Weise alle 20 Minuten an einen Zug aus Freising gekuppelt und in der Gegenrichtung geflügelt.

Seit nunmehr 24 Jahren und inzwischen in der zweiten Fahrzeuggeneration starten die Züge ins bayerische Oberland in München mit drei Zugteilen, die drei verschiedene Ziele ansteuern (Lenggries, Tegernsee und Bayrischzell) und auf der Rückfahrt wieder zusammengeführt werden.

Im Fall der neuen Fahrzeuggattung von Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie ist eine Kuppelbarkeit mit reinen Elektrotriebwagen (ohne Batterie) nach Angaben der Industrie herstellbar; dies wäre in besonderer Weise geeignet, RB-Linien im ländlichen Raum des Landes Brandenburg direkt mit Berlin zu verbinden, indem die dort verkehrenden Züge an RE-Fahrzeuge gekuppelt werden. Damit wären Städte wie Wriezen, Bad Freienwalde, Kyritz, Joachimsthal, Premnitz, Bad Saarow oder Forst direkt mit der Metropole verbunden.

**Berlin/Brandenburg nutzen Kuppeln und Flügel von Linien nur in einem einzigen Fall, nämlich bei RB 21/22 in Golm. Dabei würden die Vorteile durch lange Züge im Metropolbereich und kürzere Zugeinheiten mit umsteigefreier Erschließung zusätzlicher Ziele im Land Brandenburg besonders überzeugend – auch wirtschaftlich – zur Geltung kommen.**

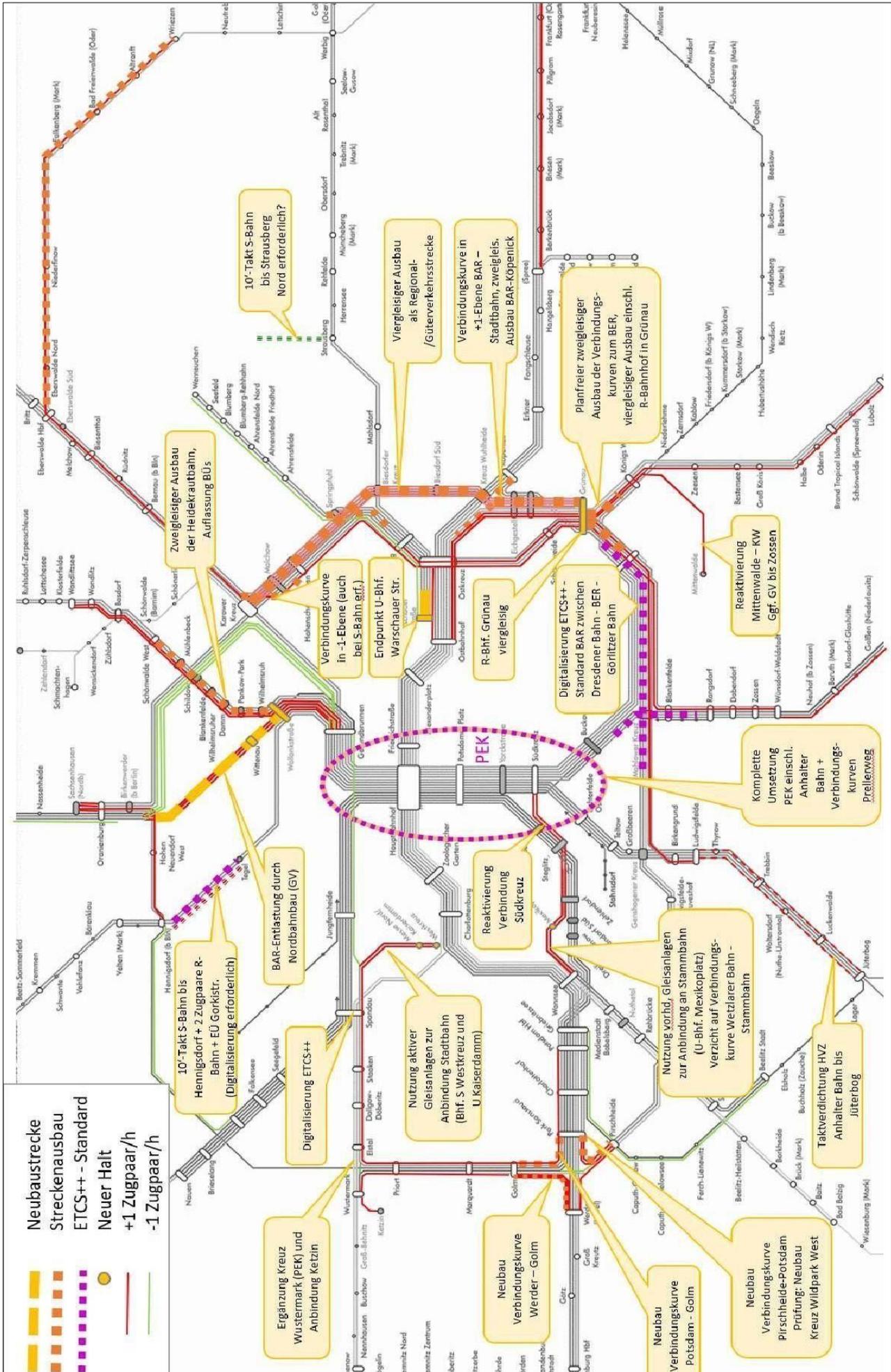
Zur Netzentwicklung hat das Bündnis Schiene folgende Ansätze entwickelt, die über den LNVP-Entwurf hinausgehen:

Der Wiederaufbau der Berliner Nordbahn (Berlin-Gesundbrunnen – Hohen Neuendorf) dürfte für das Perspektivnetz 2030+ dringend erforderlich sein, um den Engpass Karower Kreuz (z.T. eingleisige, niveaugleiche Verbindungskurven, wachsender Güterverkehr auf dem BAR) zu entlasten. Der Wiederaufbau des südlichen Abschnitts der Nordbahn bis Wilhelmsruh ist ohnehin für die geplanten Durchbindungen der Heidekrautbahn sowie der Kremmener Bahn erforderlich. Der Streckenanteil in Brandenburg ist nur sehr kurz, das Land Berlin hat das Projekt im Maßnahmenkatalog des STEP Mobilität und Verkehr benannt. Dieses Projekt ist vor allem im Zusammenhang mit mehr Güterverkehr auf dem Berliner Außenring (BAR) von Bedeutung. Hier sollte eine Finanzierung aus den TEN-V-/CEF-Mitteln angestrebt werden.

Grundsätzlich sehen wir neben den vorhandenen Projekten (Umsetzung PEK für Stadtbahn/Nord-Süd-System, i2030, Elektrifizierung) einen erheblichen zukünftigen Schwerpunkt bei Ausbau des östlichen Berliner Außenrings (BAR) einschließlich der Eisenbahnkreuze Karow, Wuhlheide sowie dem Abschnitt Grünauer Kreuz – Abzweig zum BER. Neben einem grundsätzlich viergleisigen Ausbau (für eine Regio-S-Bahn und Güterverkehr, keine Gleichstrom-S-Bahn) sind kreuzungsfreie, z.T. zweigleisige Verbindungskurven vorzusehen, etwa zwischen Stettiner Bahn und BAR Ost, Stadtbahn – BAR Südost (Bereich Kreuz Wuhlheide) und dem zweigleisigen und kreuzungsfreien Ausbau der Verbindungskurven zum BER. Damit besteht auch die Möglichkeit, bei Bedarf zukünftig den Tesla-Standort Fangschleuse aus anderen Richtungen vom BAR kommend (Oranienburg, BER/KW) direkt anzubinden. Gerade im Bereich zwischen Dresdener Bahn, dem Flughafen BER und der Görlitzer Bahn kann die Digitalisierung mit ETCS, dichter Blockteilung, ATO (Automatic Train Operation) große Kapazitätsgewinne erzielen, mit denen sich auch ein höheres Regional- und Güterverkehrs-aufkommens in Zukunft sicher bewältigen lässt.

**Dem reibungslosen Funktionieren des Bahnknotens Berlin einschließlich des Berliner Außenrings für alle Verkehrsarten müssen beide Länder in enger Zusammenarbeit weitaus höhere Aufmerksamkeit widmen. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat dazu Vorschläge unterbreitet. Der Bahngipfel am 3.6.2022 kam zu gleichen Ergebnissen und hat die Nordbahn, Ostbahn, Anhalter Bahn und den BAR als weitere prioritäre Projekte neben i2030 vereinbart. Dies muss sich auch im Perspektivnetz des LNVP wiederfinden.**

Die nachfolgende Abbildung stellt die langfristigen Zielvorstellungen des LNVP denen des Zielkonzeptes des BSBB gegenüber und zeigt die wesentlichen, zusätzlich erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Erreichung der Ziele auf:



### 3. Planungshierarchie im LNVP ist unklar: Was ist Vorgabe, was Ergebnis der Planung? Welche Entscheidungen sind längst getroffen?

Die Planungshierarchie ist im Fall des LNVP unklar:

- Einerseits wird im LNVP die Planung des Deutschlandtakts als Eingangsgröße genannt, andererseits ist der Zielfahrplan des Deutschlandtakts im Wesentlichen aufgrund von Meldungen der Länder zu ohnehin geplanten Bestellungen entstanden.
- Einerseits soll der LNVP die Grundlage für die Ausschreibungen der Verkehrsleistungen darstellen, in denen Fahrplan und Angebot über lange Zeiträume bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestellt werden. Andererseits sind die wesentlichen Ausschreibungen bereits erfolgt, der Fahrplan und die Verkehrsleistungen auf wesentlichen Linien damit bis 2034 bzw. 2038 bereits weitgehend festgelegt.
- Für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 sind die geplanten Fahrpläne aller Linien des Regionalverkehrs gegenüber DB Netz AG bereits gemeldet und von DB Netz minutengenau festgelegt worden, Änderungen sind nur noch unter erschwerten Bedingungen möglich und können nicht mehr rahmenvertraglich abgesichert werden (siehe nachfolgendes Kapitel 4).

Die Vor-Festlegung aller wesentlichen Parameter des Verkehrsangebots geht im Fall des Fahrzeugeinsatzes noch weit über den Zeithorizont von 2040 hinaus.

Da in allen in den letzten Jahren erfolgten Verkehrsausschreibungen eine sogenannte Nachnutzungszusage für neu beschaffte Schienenfahrzeuge über 24 Jahre erfolgt oder erfolgt ist, sind die wesentlichen Fahrzeugflotten praktisch bis 2046 (Netz Elbe-Spree), bis 2048 (Netz Ostbrandenburg) und bis 2050 (Netz Nord-Süd) unter Vertrag genommen.

**In Verkehrsausschreibungen haben die Länder Brandenburg und Berlin die Fahrzeuge weit über den Ausschreibungszeitraum hinaus für 24 Jahre unter Vertrag genommen bzw. haben sich in den Ausschreibungsbedingungen der laufenden Ausschreibungen dazu verpflichtet.**

**Damit wird das Fahrzeugkonzept für Jahrzehnte festgelegt; neue Linien- oder Fahrzeugkonzepte können damit frühestens in der zweiten Hälfte der 2040er Jahre umgesetzt werden. In Verhandlungen mit den Beteiligten ist darauf hinzuwirken, die Verträge zu ändern.**

**Es stellt sich die Frage, ob diese langfristige Festschreibung wirklich notwendig war und welchen Wert die öffentliche Beteiligung an der Erstellung eines LNVP hat, wenn alle wesentlichen Entscheidungen längst ohne Beteiligung der Öffentlichkeit getroffen sind.**

Laut LNVP-Entwurf ist bis 2037 die Umstellung aller SPNV-Linien in Brandenburg auf elektrischen oder alternativen Antrieb geplant.

Das Land Brandenburg hat sich im Ausschreibungsverfahren Netz Elbe-Spree zur Nachnutzung von acht im Jahr 2022 neu gebauten Dieseltriebwagen Typ Alstom Lint verpflichtet. Diese Nachnutzungsgarantie reicht bis zum Jahr 2046. Damit ist entweder das Ziel der Umstellung aller SPNV-Linien in Brandenburg von Dieseltrieb auf elektrischen/alternativen Antrieb bis 2037 nicht möglich, oder es fallen Ersatzzahlungen an das Verkehrsunternehmen bzw. die Leasinggeber durch Nicht-Nutzung der Fahrzeuge trotz Nachnutzungszusage an, in Höhe von ca. 15 – 20 Mio. Euro, wenn die Fahrzeuge im nachfolgenden Verkehrsvertrag ab 2034 nicht mehr genutzt werden. Der Restwert dieser Fahrzeuge dürfte Mitte der 2030er Jahre gegen Null gehen, weil auch in anderen Regionen in Deutschland nach 2034 kein Bedarf an Dieselfahrzeugen mehr bestehen wird. In anderen europäischen Ländern sind die Fahrzeuge nicht zugelassen und können daher dorthin nicht oder nur mit hohen Abschlägen verkauft werden. Es droht damit ein nicht unerheblicher finanzieller Schaden für das Land.

**Im Fall von acht im Jahr 2022 neu beschafften Dieseltriebwagen für das Netz Elbe-Spree wird deutlich, wie unzureichend und widersprüchlich die Planung des SPNV im Land Brandenburg erfolgt. Brandenburg gehört nicht nur zu den letzten Ländern, die neue Diesel-Schienenfahrzeuge für den SPNV beschaffen lassen, Brandenburg hat sich außerdem noch zum Einsatz dieser Fahrzeuge bis Mitte des Jahrhunderts verpflichtet, obwohl es den Dieselbetrieb 2037 beenden will. Diese Verpflichtung wird das Land teuer zu stehen kommen – oder die Umstellung von Diesel- auf Elektrobetrieb erheblich verzögern.**

Zwischen Landesplanung und SPNV-Planung gibt es weitere Ungereimtheiten bezüglich der Planungshierarchie. So definiert die Landesplanung die zu fördernden Regionen danach, wie gut sie im Schienenverkehr an Berlin angebunden sind.

Ein Beispiel ist die Definition der „Städte der zweiten Reihe“, also Städten, die nicht zum Strukturraum Berliner Umland zählen und eine Fahrzeit in das Berliner Stadtzentrum von unter 60 Minuten aufweisen. Im LNVP-Entwurf werden diese Städte im Teil 2.7 auf Seite 42 aufgezählt.

Diese Darstellung verkehrt Ursache und Wirkung. Der Landesnahverkehrsplan sollte nicht als Eingangsgröße besonders qualifizierte Städte genannt bekommen, die nach dem heute vorhandenen Fahrplan in weniger als 60 Minuten mit Berlin verbunden sind, und deren weitere Bedienung in unter 60 Minuten weiterhin fordern. Vielmehr sollte die Raumordnung geeignete Städte definieren, die dann im Rahmen des Landesnahverkehrsplan durch entsprechende Fahrplanangebote in unter 60 Minuten bedient werden können, auch wenn das bisher nicht der Fall ist.

Beispiel Templin: Heute rund 100 Minuten Fahrzeit nach Berlin, wegen umständlicher Linienführung und ungünstigem Umsteigen, folgerichtig nicht in der Liste der „Städte der zweiten Reihe“ und somit in der Raumplanung als weniger förderwürdig und entwicklungsfähig eingestuft. Das Fahrplanpotential zur Anbindung von Templin in wenig mehr als 60 Minuten bis Berlin ist jedoch vorhanden, wird aber im Landesnahverkehrsplan nicht konzipiert, weil Templin ja nicht förderwürdig ist.

**Zweifellos fördert eine gute Anbindung an Berlin Wachstum und Entwicklung Brandenburger Kommunen. Ziel muss es sein, die Verkehrsanbindung der Städte und Regionen, die Entwicklungsimpulse dringend benötigen, zu verbessern, und damit weitere Entwicklung anzuregen.**

**Vertreter der Brandenburger Wohnungswirtschaft haben den Spruch geprägt: „Kommt der Zug, kommt der Zuzug.“**

## 4. Anmerkungen zu Einzelpunkten im Entwurf des LNVP

Ergänzungsbedürftig ist das **Kapitel Tarif** des Entwurfs des LNVP. Brandenburg sollte mit den Partnern im VBB das Tarifsystem grundlegend überarbeiten. Zielsetzung kann sein, dass Tarifzonen D (erweitertes Umland) und E geschaffen werden, die leichter kommuniziert werden können als das derzeitige System, das zwischen dem C-Bereich Berlin und dem „Rest“ eine Tarifhürde herstellt. Die Tarifsprünge an den Grenzen der Tarifzonen sind dabei zu glätten. Aus der Lausitz sollte es attraktive Verbundangebote in die Nachbarverbünde in den Räumen Dresden und Leipzig geben.

Besitzer von Monats- und Jahreskarten sollten ihr Fahrrad/E-Bike kostenfrei an gesicherten Radabstellanlagen an den Bahnhöfen abstellen können.

Ausdrücklich zuzustimmen ist in **Kapitel 2.8.3 "Ausblick zur Klimabilanz des ÖPNV"** dem Abschnitt "Anwendung von Push- und Pull-Maßnahmen" (Seite 48). Hier sollte jedoch noch erwähnt werden, in welchen Programmen die Push-Maßnahmen – z.B. Tempolimits, Verringerung Parkraum, City-Maut, Abbau von Steuerprivilegien sowie Verzicht auf weitere Förderung des Kfz-Verkehrs – verbindlich geregelt sind, damit die Verkehrswende und Klimaziele erreicht werden.

Im Abschnitt 3.4.3 Bahnhöfe und Bahnhofsempfangsgebäude wird richtigerweise analysiert, dass weiterhin häufig Leerstand, Verfall und Vandalismus das Bild prägen. Im Fazit dieses Abschnittes wird hingegen behauptet, dass das Land Brandenburg in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen hat, um die Anschlussmobilität an der Schnittstelle Bahnhof noch komfortabler zu gestalten. Dafür werden als Beispiele genannt: viele tausend Stellplätze für PKW und Fahrräder sowie erste Sanierungen. Dies ist jedoch keinesfalls ausreichend. Notwendig ist vielmehr ein erweitertes Bahnhofsrahmenprogramm, in dem alle Bahnhöfe mit identifizierten Defiziten hinsichtlich ihrer Lage, Zugänglichkeit (Zugänge mit möglichst kurzen, selbstverständlich barrierefreien Zuwegungen), optimalen Umsteigebedingungen, den notwendigen Serviceeinrichtungen (Wetterschutz, ggf. beheizter Warteraum, Fahrkartenerwerb, Auskunftsmöglichkeiten, Café/Bistro etc.) und rundum angenehmer Gestaltung überplant und mit den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in konzertierten Programmen zur Umsetzung angegangen werden. Sinnvollerweise werden dabei sinnvoll Bahnhofs-"Verschiebungen", zusätzliche Zugänge, erweiterte Serviceeinrichtungen zusammen mit allfälligen Grunderneuerungen durchgeführt. Auch sollte in allen Ortschaften die Wegweisungen zu den Bahnhöfen überprüft und gegebenenfalls bestmöglich ergänzt werden.

Selbstverständlich ist auch ein Programm für zusätzliche Bahnhöfe/Haltepunkte aufzulegen, denn bekanntlich kommt es bei der Verkehrsmittelwahl nicht nur auf die Fahrzeit im Zug, sondern vielmehr auf die Reisezeit von Tür zu Tür an.

**Kapitel 4.1.5:** Mit der ab 2027 geplanten Veränderung der Streckenführung der RB21, vorbei am Bahnhof Wustermark, droht eine deutliche Verschlechterung des Zugangebotes am Bahnhof Wustermark (Reduzierung auf nur noch 30% des heutigen Angebotes). Das heutige Angebot bliebe nur dann bestehen, wenn die geplante RB23 als Verbindung zwischen Wustermark und Potsdam umgesetzt wird und es gleichzeitig auf der Linie RE4 zu einer Taktverdichtung auf 30 Minuten kommt. Diese Verdichtung ist im LNVP auf Seite 132 jedoch mit folgender Einschränkung formuliert: "Verdichtung auf 30-Min-Takt in HVZ, soweit dies infrastrukturell möglich ist". Ursächlich für die drohende Verschlechterung des Angebots in Wustermark, ist die im LNVP-Entwurf ab 2027 vorgesehene Verkürzung der RB21, unter Auslassung des Halts am Bahnhof Wustermark. Eine, auch nur vorübergehende, Verschlechterung des Angebots am Umsteigepunkt Wustermark ist mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgastzahlen nicht vereinbar. Der Bedeutung des im Tarifbereich C gelegenen Bahnhofs wird nicht Rechnung getragen. Aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage wird er vom Landkreis zum zentralen Umstieg auf den ÖPNV entwickelt.

Für das **PlusBus-Netz (Kapitel 4.6.1)** sollte das Land ein Zielnetz entwerfen und mit den Landkreisen abstimmen, um sinnvolle Netzlücken zu schließen. Sollte im SPNV-Zielnetz die Bedienung Kyritz – Pritzwalk –

Meyenburg dauerhaft nicht mehr enthalten sein, muss zumindest ein attraktives Busangebot bereitgestellt werden. Problematisch ist das fast grundsätzlich fehlende Abendangebot.

Im LNVP-Entwurf ist das Problem der **niveaugleichen Bahnübergänge** bei wichtigen Bahnstrecken nicht erwähnt. Schranken über drei oder vier Gleise mit dichtem S-Bahn-Verkehr stellen ein großes Problem dar: zwischen Berlin und Strausberg, zwischen Berlin und Königs Wusterhausen sowie in Borgsdorf. Eine Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf 10-Minuten-Takt und zusätzliche Regionalverkehrszüge können nicht fahren oder würden zu unzuträglichen Situationen führen, weil die Schranken übermäßig lange geschlossen wären. Rettungsdienste stehen hier vor unlösbaren Problemen. Das Scheitern der Einführung des Prignitz-Express auf der naheliegenden und schnellsten Trasse nach Berlin an einem einzigen Bahnübergang in Berlin (Gorkistraße) zeigt plakativ, welche Problematik in Brandenburg mit rund einem Dutzend hochproblematischer Bahnübergänge besteht.

Im Übrigen ist es im Land Brandenburg immer noch an vielen SPNV-Zugangsstellen üblich, dass die Fahrgäste ihren Zug nur mit Nutzung eines beschränkten Bahnübergangs erreichen können. Diese Situation ist ebenso problematisch, da die Fahrgäste gezwungen sind, sich sehr früh zum Bahnhof zu begeben, andernfalls sie „ihrem“ Zug wegen eines Zugs in Gegenrichtung beim Abfahren zusehen können. Auf Bahnstrecken mit trans-europäischer Bedeutung und entsprechendem Güterverkehr ist eine solche Situation nicht mehr zeitgemäß.

**Kapitel 4.1.5:** Für eine effiziente Gestaltung des Nahverkehrs ist ein Paradigmenwechsel hin zu stärker miteinander vertakteten Angeboten (glatter 30'-Takt, 15'-Takt bei Linienüberlagerungen notwendig. Ungleichmäßig vertaktete Angebote (z.B. Falkensee – Berlin oder Ludwigsfelde – Berlin) haben bei weiten nicht die Qualität gleichmäßiger Takte, und zwar aus den folgenden Gründen:

- Die meisten Menschen haben das Ziel Berlin. Nur ein Bruchteil fährt über Berlin hinaus. Entsprechend spielt der weitere Verlauf von Linien bei der Verkehrsmittelwahl keine Rolle.
- Glatte Takte werden als dichtes Angebot wahrgenommen. Wenn vier Züge im Pulk fahren mit einer einzigen Lücke von > 30 Minuten, wird dieses Angebot als 30'-Takt wahrgenommen. Fahren sie vertaktet, werden sie als 15'-Angebot wahrgenommen – allein diese Wahrnehmungsänderung führt in diesem Fall zu Fahrgaststeigerungen.
- Der Anschluss zum übrigen Linienverkehr lässt sich nur für bestimmte Züge herstellen. Für weiterführende Verkehrsmittel im 30'-Takt lässt sich keine Anschlusssicherung herstellen.
- Die ungleichmäßige Auslastung schlecht vertakteter Angebote auf einer Strecke führt zu sehr ungleichmäßigen Fahrzeugauslastungen und verlangsamt aufgrund z.T. sehr langer Fahrgastwechselzeiten die Reisegeschwindigkeit.
- Genau hier setzt das RSB-Konzept des BSBB an, das gleichmäßige Takte bis weit ins Umland garantiert – auf den Hauptstrecken sogar gleichmäßige 15'-Takte.
- Eine Kapazitätsfrage ist eine gleichmäßige Vertaktung nicht, wenn Betriebskonzepte so geplant werden, dass in kritischen, viel befahrenen Streckenabschnitten (z.B. im Berliner Nord-Süd-Tunnel) Richtungs-gleiswechsel vermieden werden (Strangkonzzept).

#### **Einzelaspekte:**

- Im Regionalverkehr auf der Dresdener Bahn (RE 5 und RE 7, dann RE 8 und RB 24) gibt es werktags bislang keine Abfahrt nach 0 Uhr von der Berliner Innenstadt, dies muss korrigiert werden.
- RE 6 bis Charlottenburg erscheint problematisch (zu geringe Platzkapazität Spandau – Stadtbahn). Langfristig: Verzicht auf die Spandau-Umfahrung (direkt über Kremmener Bahn), dafür glatten 15'-Takt Nauen – Spandau – Hbf realisieren!
- RB 28 bis Wilhelmsruh nur im 60-Min-Takt: Hier unbedingt von Beginn an 30'-Takt anstreben, 30-min-Takt bis Wandlitzsee/Klosterfelde und 60-min-Takt Wensickendorf-Zehlendorf mit den bestehenden Fahrzeugmaterial (siehe weiterführende Stellungnahme der NEB AG)
- Wochenendverkehr allgemein: Zu viele Ausdünnungen auf 120'-Takte. Takte > 60 Minuten unbedingt vermeiden!

- RB 54 Löwenberg – Rheinsberg: Hier Flügelung RB 12 in Löwenberg mit 60'-Takt herstellen – RB 12 besser nach Gesundbrunnen statt nach Ostkreuz.
- S-Bahn: 10'-Takt auch auf der Relation Tegel – Hennigsdorf realisieren, wie jetzt im Projekt i2030 bekanntgegeben wurde. Dies ist bei digitaler ETCS+ATO-Steuerung auch bei zusätzlichem Regionalverkehr möglich. Diese Aus-/Umrüstung sollte von Beginn an bei der Herstellung der Zweigleisigkeit erfolgen.
- Verdichtung RB 25 und RB 26 bis Ostkreuz – trotz RB 12 in Ostkreuz möglich (= perspektivisch 6 Fahrten/Rtg./h bei Eingleisigkeit). Wesentlich günstiger ist auch aus Fahrgastsicht ein Enden der RB 12 in Gesundbrunnen, was auch dem Wunsch der Stadt Templin entspricht.
- RE 9: Bereits ab Ludwigsfelde (anstelle Südkreuz) mit gleichmäßiger 15'-Vertaktung (dann: 4 Zuggruppen). Die Strecke wird im Deutschland-Takt viergleisig ausgebaut. Zusätzlich: Verlängerung der Verstärkungsangebote in der HVZ bis Jüterbog vorsehen.
- Kreuz Wildpark West/Linien RB 20, RB 21, RB 22, RB 23: Das LNVP-Konzept führt weiterhin zu unnötig langen Fahrzeiten zwischen Potsdam und dem BER. BSBB bleibt bei der Forderung nach einer Verbindungskurve Wildpark – Pirschheide, und zwar möglichst in beiden Richtungen, sowie einer weiteren Verbindungskurve Potsdam – Golm. Das bedeutet den umfassenden Umbau des Kreuzes Wildpark West, allerdings auch entscheidende Verbesserungen im Nahverkehr von und nach Potsdam; bei Flügelung Pirschheide: 30'-Takt BER – Potsdam bei gleichzeitig um 8 – 10 Minuten kürzeren Reisezeiten mit Regio-S-Bahn.
- 60'-Takt BER – Golm, 60'-Takt BER – Werder mit Anschluss RE 1 Brandenburg/Havel.
- Darüber hinaus ermöglicht dies einen gleichmäßigen 15'-Takt auf der Relation Berlin <> Potsdam <> Golm – ebenso am günstigsten mit 30'-RSB-Angeboten.
- RB 12, RB 25, RB 26: Verlängerung der Strecke bis Warschauer Straße vorsehen (Umsteigepunkt zu U 1, U 3 und den Metrotrams M 10, M 13).
- Ostbahn: Abschnitt Müncheberg – Berlin mit gleichmäßiger 30'-Vertaktung.
- Frankfurter Bahn: 15'-Takt durchgehend bis Frankfurt, gleichmäßiger 15'-Takt bis Fürstenwalde, 30/60'-Bedienkonzept im Abschnitt Fürstenwalde – Frankfurt/Flügelung Bad Saarow.

Zum **Kapitel 4.2.4: Bahnsteighöhen und -längen**, Seite 156: Bezüglich der Bahnsteiglänge plädiert das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg dafür, auf den auf Berlin zuführenden Hauptstrecken durchgehend eine Bahnsteiglänge von 215 Metern vorzusehen, die die Möglichkeiten im Bahnknoten Berlin voll ausnutzt. Es wird darauf hingewiesen, dass Brandenburg die Wiederverwendung von Elektrotriebwagen für die RE 1 bis in das Jahr 2046 garantiert hat, die eine Länge von 105 Metern haben, die zu den Hauptverkehrszeiten in Doppeltraktion mit einer Zuglänge von 210 Metern verkehren. Wenn diese Züge netzweit in Brandenburg eingesetzt werden sollen, würden sie entweder auf Einzeltraktion reduziert fahren oder die Bahnsteige müssten dann doch erweitert werden. Deshalb: Zukunftssicher vorgehen und einheitlich für 210 Meter lange Züge bauen. Zwischen Cottbus und Görlitz sowie Cottbus und Forst sollen von Anfang an längere Bahnsteige vorgesehen werden. Sollte in der Zukunft zur Einsparung von Streckenkapazität und Trassenkosten ein Flügel von Zügen sowie vermehrt das Stärken und Schwächen vorgesehen werden, ist ebenfalls eine Bahnsteiglänge vorteilhaft, die die Möglichkeiten des Bahnknotens Berlin voll ausnutzt.

## 5. Korrekturbedarf

Im Folgenden sollen Fehler und Aussagen, die aus Sicht des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg sachlich ergänzt und korrigiert werden müssen, in der Reihenfolge der Fundstellen im LNVP-Entwurf dargestellt werden.

Im **Kapitel 2.5.1** enthält der LNVP-Entwurf auf Seite 24 eine Liste von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die als „Auswahl“ gekennzeichnet ist.

Auch wenn eine „Auswahl“ nicht vollständig sein muss, so sollte sie doch alle Unternehmen enthalten, die auf ihren Strecken künftige SPNV-Ambitionen haben.

**Die Liste der Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Seite 24 sollte um die Unternehmen Havelländische Eisenbahn AG und Tesla ergänzt werden, die für eine Einbeziehung ihrer Infrastruktur in das SPNV-Liniennetz werben.**

Zum Thema des europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS macht der LNVP-Entwurf unter **Punkt 2.5.3** auf den Seiten 31 und 32 Ausführungen, die der Bedeutung des Themas für Berlin und Brandenburg nicht gerecht werden und fachlich ergänzt und korrigiert werden müssen.

DB Netz und Bundesregierung haben die Grundsatzentscheidung getroffen, die weithin überalterte Stellwerksstruktur in Deutschland grundlegend mit dem flächendeckenden Ausbau von digitalen Stellwerken (DSTW) zu ersetzen. Dabei wird bei der Umstellung sofort auf ETCS ohne Signale umgestellt; in der Infrastruktur wird keine Doppelausrüstung mit altem Zugsicherungssystem und ETCS geplant. Damit wird die Doppelausrüstung in der Migrationsphase auf die Fahrzeuge verlagert; dementsprechend fordern die Länder vom Bund die komplette Übernahme der Kosten dieser Doppelausrüstung.

Durch den Wegfall der Signale und der Kabelverbindungen zu den Signalen wird die Zuverlässigkeit des Systems gesteigert. Signalstörungen sind heute für viele Störungen und Verspätungen verantwortlich, Kabelkanäle sind gerade in der Region Berlin häufig Ziel von Anschlägen mit tagelangen gravierenden Auswirkungen auf den Regional- und S-Bahn-Verkehr.

Eine Kapazitätssteigerung mit ETCS Level 2 ohne Signale wird nur dann eintreten, wenn nicht die heutige Blockteilung und andere Einschränkungen aufgrund der heutigen Sicherungstechnik 1:1 auf ETCS umgestellt werden, sondern wenn die Einführung von ETCS für eine Blockverdichtung und Umsetzung anderer Maßnahmen genutzt wird, bis hin zur Eröffnung des automatisierten Fahrens (ATO). Andere Bundesländer (Baden-Württemberg) sind daher intensiv dabei, sich dieser Aufgabe zu stellen und mit DB Netz zusammen die zukünftige Leit- und Sicherungstechnik ihrer Bahnknoten zu planen. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat bereits mit Fachleuten aus der Region Stuttgart Kontakt aufgenommen, um aus dem dortigen Pilotprojekt Erfahrungen für Berlin und Brandenburg zu erschließen.

Im LNVP-Entwurf wird behauptet, mit ETCS könne eine höhere Streckenauslastung „bei entsprechend höheren Fahrzeug- und Infrastrukturkosten“ ermöglicht werden. Höhere Fahrzeugkosten entstehen wie oben beschrieben durch die notwendige doppelte Fahrzeugausrüstung, wobei nach der Migrationsphase der dann mögliche Verzicht auf PZB und LZB die Kosten wieder senkt. Bei den Infrastrukturkosten sollen dagegen durch DSTW und ETCS die Kosten dauerhaft drastisch sinken, da die Einführung von digitalen Stellwerken in Verbindung mit ETCS nach hohen Anfangsinvestitionen weitaus geringere Kosten für Betrieb und Instandhaltung verursacht, so jedenfalls die Basis-Annahme des Projekts Digitale Schiene Deutschland.

Im LNVP-Entwurf wird das Fehlen einer Rückfallebene bei der Umrüstung auf ETCS ohne Signale als negativ dargestellt. Eine solche Rückfallebene ist für ETCS Level 2 ohne Signale nicht sinnvoll, da die Funkübertragung grundsätzlich weniger störanfällig ist als Signale mit deren Kabelverbindungen. Eine Rückfallebene zu ETCS würde die ständige Abstimmung zweier grundsätzlich unterschiedlicher Sicherheitssysteme bedeuten, wobei diese Abstimmung selbst störanfällig ist und dann die gerade für Berlin/Brandenburg wichtige Kapazitätserhöhung nicht möglich ist. ETCS entwickelt sich weltweit zum Standard der Sicherungstechnik, nirgends wird

vorgesehen, auf Dauer zwei unterschiedliche Sicherheits- und Signalsysteme vorzuhalten. Unterschiede gibt es allerdings für die Vorgehensweise in der Migrationsphase: Es gibt es Länder, die sich für die strecken- seitige Doppelausrüstung für die Migrationsphase entschieden haben, häufig mit Beschränkung von ETCS auf Level 1. Deutschland hat sich für alle neuen ETCS-Ausrüstungsprojekte gegen eine streckenseitige Doppel- ausrüstung, sondern für die Umstellung auf ETCS Level 2 ohne Signale entschieden; damit ist in der Migra- tionsphase die fahrzeugseitige Doppelausrüstung notwendig (wie oben ausgeführt).

Die Bundes-Planungen sehen vor, auch in den Ländern Brandenburg und Berlin alle Strecken auf ETCS ohne Signale bis ca. 2038 umzustellen, wobei jeweils ganze Netzbezirke auf einmal umgerüstet werden. Es ist also nicht richtig, dass „ausgewählte Strecken mit ETCS ... vorgesehen sind“, wie die „Karte 4“ behauptet. Die zeit- liche Einordnung der Netzbezirke in den Ländern Berlin und

Brandenburg ist noch nicht erfolgt, mit Ausnahme des Netzbezirks Magdeburg als Teil des Korridors Scan- Med, der Teil des Starterpakets des Projekts „Digitale Schiene“ ist, und mit der Linie RE 1 auch vom Regional- verkehr Berlin-Brandenburg befahren wird. Die RE 1 wird damit voraussichtlich die erste Linie in unserer Re- gion sein, bei der die ETCS-Fahrzeugausrüstung schon in absehbarer Zeit zwingend erforderlich wird.

**Die Aussagen zu ETCS und der digitalen Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland des LNVP- Entwurfs müssen grundlegend überarbeitet und in Abstimmung mit DB Netz auf einen fachlich korrekten Stand gebracht werden.**

**Dabei muss auch deutlich werden, wie wichtig die Nutzung der durch ETCS möglich werdenden Kapazitäts- steigerungen im Schienennetz ist. Dieses Thema erfordert aktives Tätigwerden der beiden Bundesländer, damit nicht heute vorhandene Kapazitätseinschränkungen durch wenig leistungsfähige Blockteilung 1 : 1 auf ETCS übertragen werden, sondern die Möglichkeiten der Digitalisierung und ETCS aktiv genutzt werden.**

**Kapitel 2.5.2 Barrierefreiheit:** Die bauliche Barrierefreiheit ist wertlos, wenn es keinen barrierefreien Zustieg in die eingesetzten Fahrzeuge gibt. Entscheidend ist hierbei die Passfähigkeit von Bahnsteighöhe und Fahr- zeughöhe. Dies sollte ebenfalls ausgewertet und grafisch dargestellt werden. Auf der Karte, Seite 29, kann der Bahnhof Eisenhüttenstadt zwischenzeitlich auch als baulich barrierefrei ausgewiesen werden.

Beim Thema Deutschlandtakt listet der LNVP-Entwurf die wesentlichen Ziele des Landes Brandenburg auf (**Punkt 2.6.3, Seite 36**). Die Liste der „insbesondere“-Aufzählung sollte unbedingt um die Verbesserung der Anschlussbeziehung aus Cottbus an den Fernverkehr in Leipzig ergänzt werden. Derzeit verfehlen die Züge der Linie RE 10 in Leipzig den ICE-Anschluss, im Fahrplan des Deutschlandtakt besteht schneller Anschluss mit deutlicher Reduzierung der Reisezeit aus Cottbus und großen Teilen der Lausitz nach fast allen Zielen in an- deren Regionen Deutschland. Voraussetzung ist der Ausbau der Strecke Cottbus – Leipzig. Diesem Projekt kommt damit eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der Anbindung der Lausitz zu.

**Kapitel 2.6.4 Fernverkehr:** Die Achse Berlin – Cottbus – Breslau/Görlitz ist nicht aufgeführt. Gemäß Fernver- kehrskonzept der DB sollte es auch hier weitere Fernzüge geben, es fehlen Aussagen zur zukünftigen Bedie- nung des „Leitprojektes“ Cottbus – Görlitz im Zuge der Strukturstärkung Lausitz. Auf der Achse Berlin – Cott- bus besteht grundsätzlich das Problem von perspektivisch drei Zuggruppen, welches eine Vertaktung nicht zulässt. Neben der Erhöhung auf vier Zuggruppen (davon zwei 30´-vertaktete Schnellläufer Cottbus – Berlin pro Stunde) sind Flügelungen z.B. in Lübbenau (Senftenberg -|- Cottbus) für die Bedienung gering frequen- tierter Zwischenhalte sinnvoll. Eine Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h ist dagegen nicht erforderlich; angesichts von insgesamt 52 niveaugleichen Bahnübergängen zwischen Berlin und Cottbus erscheint dieses Geschwindigkeitsziel mehr als unrealistisch und unwirtschaftlich, zumal der dichte Halteabstand der RE-Halte aus Sicht des Nahverkehrs ein Ausfahren von 200 km/h nicht erfordert.

Im **Kapitel 2.8.1, Abschnitt "Klimaziele und Klimabilanz"**, steht (S. 44): "Die dafür notwendige Treibhausgasneutralität ab 2045, welche im Klimaschutzgesetz (KSG) festgelegt ist, erfordert vom Verkehrssektor in Deutschland eine Reduktion der Emissionen von mindestens 53 Prozent gegenüber dem Jahr 1990."<sup>1</sup> Dies ist zu korrigieren, denn das KSG fordert in § 3: "Die Treibhausgasemissionen werden im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise wie folgt gemindert: 1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent, 2. bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent. Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird." Zudem wird in diesem Abschnitt nur der Ausstoß von Treibhausgasen durch den Betrieb der Verkehrsmittel thematisiert (Abb. 7), nicht jedoch durch Infrastruktur- und Fahrzeugbau.

Im **Kapitel 2.8.1, Abschnitt "Weitere Umweltwirkungen"**: Lärm, Luftreinheit, Ressourcenverbrauch, Chemikalieneinsatz" (Seite 45) sollte zu Lärmschutz/Lärmsanierung eingefügt werden: Hierbei sollen innovative Lärmschutzmaßnahmen (z.B. niedrige Schallschutzwände nahe am Gleis) zum Einsatz kommen, um bis zu 6 m hohe Schutzwände, wie aktuell an der Dresdener Bahn im Bau, zu vermeiden.

**Kapitel 3.2 SPNV-Infrastruktur**, Seite 65: die Tabelle 12 sollte auf ihre Richtigkeit überprüft werden, einige Fertigstellungsjahre dürften falsch sein (u.a. Eichwalde, Calau, Jüterbog); in Tabelle 13 ist beim Bahnhof Brand die Fertigstellung 2021 nachzutragen. Der Bahnhof Lauchhammer (Text Seite 67) wurde nicht barrierefrei ausgebaut, da die neue Überführung keine Aufzüge erhalten hat, und die Zuwegungen über den weit entfernten Bahnübergang nicht gleichzeitig barrierefrei gestaltet wurden.

Das **Foto auf Seite 69** sollte nicht verwendet werden, da die dargestellten Bahnhofsanlagen in Rangsdorf zwischenzeitlich durch Vandalismus weitestgehend zerstört sind; eine der Ursachen ist die Fehlplanung mit hohen Lärmschutzwänden direkt hinter den Bahnsteigen (fehlende Einsehbarkeit).

**Kapitel 3.4, Seite 76**: Der Text zum Bild vermittelt, dass ein Pkw ganztags auf dem Ladestellplatz steht, während man zur Arbeit fährt. Dies ist nicht der Fall, da die Plätze mit Lademöglichkeit in der Regel schon aus wirtschaftlichen Gründen zeitlich begrenzt sein müssen. Bei den heute üblichen Reichweiten von Batterie-Autos ist das Aufladen am Bahnhof in üblichen P+R-Einzugsgebieten ohnehin nicht erforderlich.

**Kapitel 3.5.1, Seite 84**, Einbeziehung von Echtzeit-Auslastungsinformationen: Es wird nicht erwähnt, dass der VBB hier bereits sehr weit gekommen ist: Bei den meisten Linien werden bereits in absehbarer Zeit in Echtzeit die Besetzung und die Auslastung der Fahrradplätze verfügbar sein. Wichtig ist insbesondere, für Fahrgäste mit Fahrrädern die Information über den aktuellen Fahrradbesetzungsgrades des Zuges und die Verfügbarkeit von freien Fahrrad-Plätzen mit Angabe der noch aufnahmefähigen Wagen oder Zugteile vor Einfahrt des Zuges bereitzustellen. Das ist keine ferne Zukunftsmusik, sondern ist vom VBB in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen bereits weitgehend entwickelt. Insbesondere ist dafür keinerlei KI (künstliche Intelligenz) erforderlich, sondern lediglich die Übermittlung der in Echtzeit erfassten Daten und die Bereitstellung an die Fahrgäste.

**Kapitel 3.6.2 Vertrieb**: Hier sollten die Umsatzzahlen je Vertriebskanal ergänzt werden.

Das Lob über die Automaten am Bahnhof BER teilt das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg nicht. Anders als an anderen Flughäfen in vielen Teilen der Welt fehlen am BER zusätzliche einfache Automaten, die nur die zu 90 % dort verlangte Ticketart „Erwachsener, einfach, Berlin“ auf direkte Eingabe mit kontaktloser Kartenzahlung ausgibt. Stattdessen werden ausländische Besucher mit einer Menu-Führung durch ABC und alle Feinheiten des VBB-Tarifs belästigt, die nicht nur lange dauert und zu Schlangen vor den Automaten führt, sondern auch zu Fehlkäufen, Kontrollbeanstandungen und schlechter Presse für den Standort Berlin.

Solche Änderungen sind nicht etwa Angelegenheit der Verkehrsunternehmen, sondern über die Verkehrsverträge und deren Vorgaben direkte Verantwortung der Aufgabenträger, die den Vertrieb über die Verkehrsverträge und deren Vorgaben im Detail vorgeben.

**Das Land sollte darauf drängen, dass die Bahnhöfe „Flughafen BER – Terminal 1 – 2“ sowie „Flughafen BER – Terminal 5“ den englischen Zusatz „Airport“ (auf den Namensschildern am Bahnhof und in den Fahrgast-Infosystemen der Stationen und Züge) erhalten, um die Orientierung für Fluggäste zu erleichtern.**

<sup>1</sup> <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/index.html#BJNR251310019BJNE002000116>

Im **Kapitel 4.1.1 "Verkehrsmodellierung und Nachfrageprognosen"** wird auf Seite 95 ausgeführt, dass dem sogenannten Mitfall Angebotsveränderungen zu Grunde gelegt werden. Dies ist aber hinsichtlich der angestrebten Verkehrswende nicht ausreichend, es sind Push- und Pull-Maßnahmen zu berücksichtigen. Weiterhin sind durch die verbesserte Verkehrsanbindung ausgelöste Attraktivitätsverbesserungen der Region zu berücksichtigen, die mittel- und langfristig zu höherer Nachfrage führen.

In **Kapitel 4.1.4** ist bei den Reaktivierungsprojekten auch Wustermark – Ketzin enthalten. Sie wird als „lange Strecke“ im Berliner Umland bezeichnet. Tatsächlich ist der zu reaktivierende Streckenteil alles andere als lang: Nur 6,6 km der Verbindung Ketzin – Wustermark (von Ketzin bis Etzin Mosolf) sind zu reaktivieren, der übrige Teil der Strecke ist in Betrieb, wird von Güterzügen befahren und ist in gutem Zustand. Im Übrigen ist die Reaktivierungsuntersuchung des Landes nicht als fachlich fundierte Basis für die Diskussion geeignet. Insbesondere fehlen dort auch die Strecken, die heute gelegentlich oder in schlechter Qualität befahren werden, aber offenbar demnächst stillgelegt werden sollen (Kyritz – Pritzwalk, Pritzwalk – Meyenburg, Joachimsthal – Templin).

Zur Reaktivierung von Bahnhöfen und Haltepunkten: Der Bahnhof Haida liegt nicht in der Oberlausitz, er wurde nur früher so irreführend bezeichnet, weil er 1874 von der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft errichtet worden war.

Der Bahnhof Groß Behnitz ist in der Liste der heute nicht bedienten, aber möglicherweise zu reaktivierenden Haltepunkten. Dieser Halt konnte 1998 nach Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-Wolfsburg nicht mehr bedient werden, weil die RE-Linie nach Rathenow elektrisch fahren sollte, die Stammgleise der Lehrter Bahn aber nicht elektrifiziert waren. An den Hochgeschwindigkeitsgleisen, die in diesem Abschnitt auch die RE-Züge benutzen, war ein Bahnsteigbau nicht möglich. Mit Elektrifizierung und Ausbau der Lehrter Stammgleise für 160 km/h ist es eine Selbstverständlichkeit, den Halt Groß Behnitz wieder zu bedienen, dazu sind keine Untersuchungen notwendig, weil dieser Halt ohne die geschilderte Zwangslage nie aufgegeben worden wäre.

Der Entwurf des LNVP enthält im **Kapitel 4.1.5** das Perspektivnetz 2030+, Seite 146. Diese Karte enthält beim Bahnknoten Berlin nur eine Leerstelle, es ist nicht ersichtlich, welche der Linien ins Berliner Zentrum führen. Der Landesnahverkehrsplan bleibt damit hinter der Darstellung des 3. Entwurfs des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt zurück, der sehr wohl die Führung der Linien im Bahnknoten Berlin darstellt, wie aus beigefügtem Ausschnitt des 3. Entwurfs des Zielfahrplans Deutschlandtakt erkennbar ist. Diese Einzelheiten wurden bezüglich des Regionalverkehrs von den beiden Bundesländern Berlin und Brandenburg mit dem Bundesgutachter und DB Netz erarbeitet.

Die Kapazität der zentralen Strecken (Stadtbahn, Nord-Süd-Tunnel) und Bahnhöfe im Bahnknoten Berlin sind für das Land Brandenburg ein bestimmender Faktor, welche Regionen in welcher Qualität mit dem Berliner Zentrum verbunden werden können. Beide Länder zusammen sollten sich viel mehr als bisher um die Kapazitätssteigerung des Bahnknotens Berlin kümmern und auf entsprechenden Ausbau bzw. Kapazitätssteigerung durch Digitalisierung dringen. Ein Verschweigen der Probleme im LNVP hilft dabei nicht weiter.

**Kapitel 4.2.4, Tabelle 39** auf Seite 164/165: Für die HOAI-Leistungsphasen 5 – 7 sollte im Tabellenkopf nicht der Begriff „Ausführungsphase“ verwendet werden, da Verwechslungsgefahr mit der „Bauphase“ gegeben ist; besser: „Ausführungsplanung/Vergabe“.

Die **Abbildung 17** (Zielnetz Berliner S-Bahn) widerspricht den Aussagen dieses LNVP und den zwischenzeitlichen Entscheidungen der Länder, da hier S-Bahn-Verbindungen nach Nauen sowie zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee (Stammbahn) dargestellt sind. Der Plan sollte entfernt werden.

**Tabelle 30:** Die Maßnahmen an der Potsdamer Stammbahn sollten erläutert werden, da eine Regionalbahnverbindung von der Wetzlarer Bahn zur Stammbahn nur mit dem Bau einer (ehemals nicht vorhandenen) aufwändigen Verbindungskurve im Bereich Kohlhasenbrück oder der Bedienung des Gütergleises der Wanneseebahn möglich sind. Letzteres hat den Vorteil der Verknüpfung mit S-Bahn und Bussen am Umsteigeknoten Wannsee sowie der Möglichkeit eines Regionalbahn-Halts am Mexikoplatz (geplante Verlängerung der U 3) für die Züge aus Richtung Michendorf.

**Karte 22:** Die Liniendarstellungen widersprechen teilweise den Texten (Anzahl der Linien je Stunde mit der S-Bahn nach Stahnsdorf und Rangsdorf).

## 6. Fahrplan 2024 und 2025 – Berlin und Brandenburg im „mKoK“ der DB Netz

Da die Bundespolitik bisher nur ungenügend konkretisiert hat, wie in einem Deutschlandtakt die Trassenzuweisung im Schienenpersonenfernverkehr so erfolgen kann, dass für alle Verkehrsarten (SPNV, Güterverkehr, unterschiedliche Fernverkehrsbetreiber) Planungs- und Rechtssicherheit herrscht, hat die DB Netz AG für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 die sogenannten Rahmenverträge für die Trassenzuweisung wiederbelebt. Für diese Fahrplanjahre können Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger Rahmenverträge zum Trassenzugang abschließen, die sich an einem minutengenauen Zielfahrplan quasi einer Etappe des Deutschlandtakt orientieren. Dieser minutengenaue Fahrplan soll den unterschiedlichen Verkehrsarten als Orientierung dienen, um in diesem „Trassenkatalog“ zu erkennen, welche Trassen mit Aussicht auf Erfolg für einen Rahmenvertrag beantragt werden können.

Für die Erstellung dieses Zielfahrplans 2024/2025, in DB-Deutsch „mKoK“ genannt (mittelfristiges Konzept zur optimierten Kapazitätsnutzung), haben alle Länder, offenkundig auch Berlin und Brandenburg, ihre Planungen für den SPNV eingespeist.

Diese Planungen für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 sind damit quasi festgeschrieben, da Abweichungen nur möglich sind, wenn dies konfliktfrei mit anderen Infrastrukturnutzerinnen erfolgen kann.

Der Fahrplan des „mKoK“ kann bei DB Netz AG auf der Website mit den Suchbegriffen „DB Netz“ und „mKoK“ leicht gefunden werden; die für Brandenburg relevante Fahrplangrafik kann als „Netzgrafik SPV Nord-Ost“ eingesehen und heruntergeladen werden.

Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat diesen Fahrplan 2024 und 2025 näher untersucht und hält folgende Punkte für erwähnenswert, was Linien, Takte und Anschlussbedingungen angeht.

Die Darstellung erfolgt nachstehend für die von Berlin ausgehenden radialen Korridore im Uhrzeigersinn, beginnend im Norden, sowie für die Strecken in der Lausitz, wobei jeweils Verbesserungsvorschläge oder Kritikpunkte genannt sind:

### Nordbahn

- RE 5 sollte stündlich in Dannenwalde und Löwenberg halten, nicht nur alle zwei Stunden.
- RB 54 nicht in Löwenberg enden, sondern bis Berlin durchbinden, ggf. vereinigt mit RB 12.
- Für Templin ist eine Lösung für schnellere Verbindungen nach Berlin erforderlich.

### Stettiner Bahn

- FV 83 durchgehender 120-min-Takt ohne Lücken und mit Halt in Bernau. Zusätzlich RB 62 zur Bedienung der Zwischenhalte Prenzlau – Angermünde.
- RB 63 weiterhin durchgehend Templin – Eberswalde im 60-min-Takt.
- RB 60 Eberswalde – Wriezen weiter nach Frankfurt (Oder) 60-min-Takt, in Werbig Anschlüsse in den wesentlichsten Richtungen herstellen.

### Wriezener Bahn

- RB 25 Ostkreuz – Werneuchen 30 min-Takt mit kurzer Haltezeit in Lichtenberg.

### Ostbahn

- RB 26 exakter 60-min-Takt Ostkreuz – Kostrzyn.
- Alle Züge ab/bis Ostkreuz, dort keine Kurzwende, sondern ggf. das Wendegleis nutzen.
- Weiterführung Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów nicht enthalten.
- Ganztags 30-min-Takt oder zumindest zweiter Zug pro Stunde bis Müncheberg.
- In Werbig Anschlüsse zur RB 60 herstellen.

### Frankfurter Bahn

- RE 1 Beschaffung von mehr flexibler einsetzbaren und beschleunigungsstärkeren vierteiligen Triebzügen. Diese auf stark nachgefragten Teilstrecken mit Bahnsteigen, die schon lang genug sind, in Doppeltraktion einsetzen. Schwächen und Stärken der Züge nutzen, um wirtschaftliche Vorteile zu generieren.

- Zunächst drei Zuggruppen nicht nur in der HVZ, sondern ganztags. Diese trotz unterschiedlicher Halte möglichst zeitlich gleichmäßig verteilen. So bald wie möglich vier Zuggruppen mit zwei exakten 30-min-Takten, jeweils mit allen/wenig Halten.
- FV 28 Halt in Berlin Zoologischer Garten statt Leerfahrten Grunewald – Berlin Hbf (Forderung richtet sich an den Fernverkehrsbetreiber, sollte aber von den Ländern vertreten werden).
- RB 36 In Frankfurt (Oder) Anschluss an eine Zuggruppe des RE 1.

### Görlitzer Bahn

- Fernverkehr nach Polen: Als Zwischenlösung schlagen wir die durchgehend elektrifizierte Route Berlin – Senftenberg – Horka – Wroclaw vor. Nach Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Görlitz, die im Strukturstärkungsgesetz verankert ist, auf dem Weg Berlin – Cottbus – Horka – Wroclaw / Görlitz.
- Die abwechselnde Bedienung von Kolkwitz und Kunersdorf alle 2 Stunden kann nur eine Zwischenlösung sein. Mit Einführung des RE20 muss entweder der RE2 stündlich alle Halte zwischen Lübbenau und Cottbus bedienen und der RE20 als schnelles Produkt nach Berlin fahren oder umgekehrt.
- RE 7 Wenn er alle Halte bedient, Einstufung als RB.
- In Calau Anschlüsse in alle Richtungen.
- RB 36 In Königs Wusterhausen Anschluss an RE 7 und an die S-Bahn.
- Verlängerung der RB 21 über Königs Wusterhausen hinaus (Groß Köris, Brand, Lübben)
- Einrichtung einer Linie Cottbus – Spremberg – Hoyerswerda.

### Dresdener Bahn

- FV 88 a und FV 88 b mit Halt in Doberlug-Kirchhain und Elsterwerda, zusammen mit FV 3 im 60-min-Takt (Forderung richtet sich an den Fernverkehrsbetreiber, sollte aber von den Ländern vertreten werden).
- RE 8 B Beide Zuggruppen (nach Elsterwerda und Finsterwalde) im exakten 60-min-Takt bis Uckro mit stündlichem Halt in Klasdorf, Drahnisdorf und Walddrehna, Anschlüsse in Doberlug-Kirchhain bzw. Finsterwalde zu RE 10 bzw. RB 43 (anstelle der langen Haltezeit in Luckau-Uckro).
- RE 8 B von Finsterwalde über Senftenberg bis zum Knoten Ruhland verlängern, um den Industriestandort BASF Schwarzheide besser zu erschließen.
- In Elsterwerda Anschluss nach Riesa.
- RB 24 exakter 30-min-Takt mit RE 8 B.

### Anhalter Bahn

- Wenigstens annähernder Halbstundentakt der FV-Linien, stündlicher Halt einer FV-Linie in Jüterbog (Forderung richtet sich an den Fernverkehrsbetreiber, sollte aber von den Ländern vertreten werden).
- RE 3 exakter 60-min-Takt der beiden Zuggruppen.
- RE 4 exakter 60-min-Takt der beiden Zuggruppen. Stündlicher Halt in Woltersdorf.
- RE 4 bis Riesa verlängern, mit Anschluss nach Chemnitz und Dresden.
- RE 5 Endpunkt nicht in Südkreuz, sondern weiter bis Teltow oder Ludwigsfelde.
- RB 43 weiterhin Verstärkungsfahrten Herzberg – Falkenberg, so dass zusammen mit RE 3 60min-Takt.

### Wetzlarer Bahn

- Fernverkehr Dessau – Potsdam – Berlin.
- RE 7 hält überall, deshalb Bezeichnung als RB.
- RE 2 v ganztags, nicht nur in der HVZ, exakter 30-min-Takt mit RE 7.
- RB 37 ganztags 60-min-Takt, nicht nur in der HVZ.
- RB 37 ab Wannsee weiterführen nach Zehlendorf – Steglitz, als Vorlaufbetrieb für die Potsdamer Stammbahn.
- Anschluss in Beelitz Stadt an RB 33 nach Jüterbog.

### Magdeburger Bahn

- RE 1 Beschaffung von mehr flexibler einsetzbaren und beschleunigungsstärkeren vierteiligen Triebzügen. Diese auf stark nachgefragten Teilstrecken mit Bahnsteigen, die schon lang genug sind, in Doppeltraktion

einsetzen. Auch Schwächen und Stärken ist dann möglich und verbessert die Wirtschaftlichkeit des Fahrzeugeinsatzes.

- Zunächst drei Zuggruppen nicht nur in der HVZ, sondern ganztags. Diese trotz unterschiedlicher Halte möglichst zeitlich gleichmäßig verteilen. So bald wie möglich vier Zuggruppen mit zwei exakten 30-min-Takten, einer mit allen Halten und einer mit wenig Halten.
- Ganztags, mindestens aber in der HVZ, zwei Halte pro Stunde in Götz und Groß Kreuz.
- RB 23 Exakter 30-min-Takt zusammen mit RB 20/22.
- RB 22 Kürzere Haltezeit in Golm, nicht 15 bzw. 12 min.
- RB 20 Mit Halt in Marquardt und Priort.

### Lehrter Bahn

- FV 10.1, FV 10.2, FV 10.3, FV 92, FV 34, FV 46 Halte in Berlin Zoologischer Garten (Forderung richtet sich an den Fernverkehrsbetreiber, sollte aber von den Ländern vertreten werden).
- RE 4 exakter 60-min-Takt. Stündlicher Halt in Nennhausen und Buschow.
- RB 34 60-min-Takt statt 120-min-Takt.

### Hamburger Bahn

- RB 10/RB 14 exakter 30-min-Takt.
- Zusammen mit RE 8 A und RE 2 regelmäßige Zugfolge Nauen – Spandau etwa im Viertelstundentakt.

### Kremmener Bahn

- RE 6 exakter 60-min-Takt. Alle Halte stündlich bedienen, statt die bei Ausfall von Halten eingesparte Zeit an anderer Stelle abzustehen. Zwischen Spandau und Charlottenburg Fahrt hinter einer Linie mit größerer Platzkapazität, da sonst hohes Risiko der Überfüllung wegen Benutzung als S-Bahn-Ersatz.
- Anschluss in Pritzwalk nach Meyenburg und Kyritz.

### Cottbus – Leipzig

- Der Anschluss der Züge der RE 10 von Cottbus an den Fernverkehr in Leipzig wird weiterhin verfehlt (Ankunft aus Cottbus in Leipzig zur Minute 49, Abfahrt von Fernzügen in Leipzig zu den Minuten 38 und 48). Fahrzeitverkürzung durch Ausbau der Strecke Leipzig – Cottbus für Reisezeiten von ca. 90 min.
- RE 10 im 60-min-Takt Cottbus – Falkenberg – Leipzig mit ausgewählten Halten; an diesen Anschluss zu PlusBus-Linien. Flügelzug Hoyerswerda – Falkenberg – Leipzig.
- RB 43 Cottbus – Falkenberg – Herzberg im 120-min-Takt mit allen Halten und HVZ-Verstärkern.

### Cottbus – Dresden

- Die Fahrzeiten aus dem Süden Brandenburgs nach Dresden sind weiterhin nicht mit dem Straßenverkehr konkurrenzfähig. Ausbau der Strecke Cottbus – Dresden für Reisezeiten von ca. 80 min.
- Im Raum Cottbus / Hoyerswerda /Dresden länderübergreifende Neuordnung der Linien unter Einbeziehung der S-Bahn-Pläne des Verkehrsverbunds Oberelbe:
- RE 18 im 60-min-Takt Cottbus – Ruhland – Ortrand – Dresden mit ausgewählten Halten (nur als schnelle Verbindung über Ortrand, nicht über Elsterwerda). Flügelzug Hoyerswerda – Ruhland – Dresden.
- RB 49 (auch als RE 13 bezeichnet) Cottbus – Ruhland – Elsterwerda mit allen Halten bis Ruhland im 60-min-Takt, weiter bis Elsterwerda im 120-min-Takt.
- Verlängerung der Dresdener S 8 im 60-min-Takt von Kamenz nach Hosena – Senftenberg und Hoyerswerda als Angebot für die Pendler aus diesem Raum zu den Arbeitsplätzen im Dresdener Norden. Als Zwischenschritt Flügel in Hosena, dann Neubau einer Südostkurve bei Hosena.

**Im Fall des mKoK ist für 2024 und 2025 vieles an möglichen Verbesserungen nicht mehr möglich, weil die Anmeldungen der Länder Berlin und Brandenburg bereits erfolgt sind. Wichtig ist, dass in Zukunft solche Festlegungen nicht mehr ohne vorherige transparente Planung und öffentliche Diskussion erfolgen. Ein LNVP, der nur nachträglich begründet, was ohnehin längst festgelegt ist, ist kein sinnvolles Planungsinstrument. Eine nachträgliche öffentliche Beteiligung im Falle längst erfolgter Entscheidungen wird bei den Beteiligten letztlich nur Unmut hervorrufen.**