

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Wer sind wir?

- ein **starkes Netzwerk** aus Verbänden, Bürgerinitiativen, Wirtschaft, Kommunen, Politik und Wissenschaft beider Bundesländer
- gegründet im **November 2019**
- derzeit über **25 Mitgliedsorganisationen**

Was wollen wir?

- den **schnellen und deutlichen Ausbau** des Schienenverkehrs als größtes und effektivstes Klimaschutzprojekt in Berlin und Brandenburg
- die **Verdopplung** der Fahrgastzahlen und des Schienenanteils am Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr (Modal Split) zur Erreichung der selbst gesteckten Ziele der Landes- und Bundespolitik

Wie können diese Ziele erreicht werden?

- **Umsetzung** des Zielkonzeptes des Bündnisses als Masterplan für Ausbau und Betrieb des Schienennetzes in der Region
- Nutzung von **Bundes- und EU-Mitteln** zum Infrastrukturausbau, Erhöhung der **Regionalisierungsmittel** des Bundes für die Länder zur Verkehrsbestellung, Prioritätensetzung für die Verkehrswende in den **Länderhaushalten**
- **Dialog** mit allen relevanten Akteuren aus Politik, Verkehrsunternehmen und Verbänden

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Ein starkes Netzwerk aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft





Das Zielkonzept 2025 / 2030 / 2035

Dichte Takte bei S- und Regionalverkehr

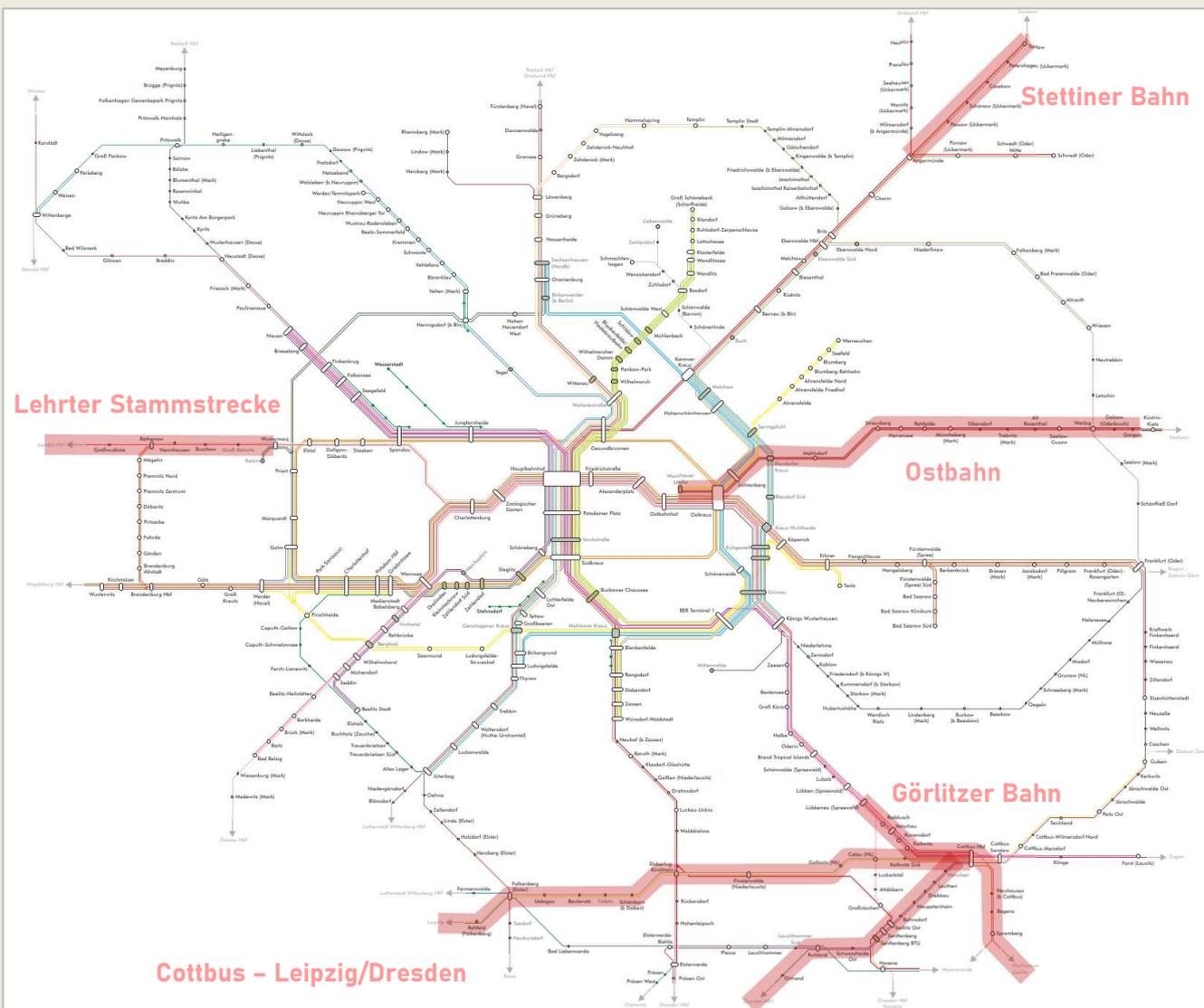
- mindestens 5-Minuten-Takt für die S-Bahn in Berlin und 10-Minuten-Takt nach Brandenburg
- 15-Minuten-Takt auf den pendlerstarken Korridoren bis zu den Orten im Städtekrans durch RegionalExpress (RE) und die neue Regio-S-Bahn (RSB)
- 30-Minuten-Takt aller übrigen Direktverbindungen nach Berlin/Potsdam
- 60-Minuten-Takt als täglicher Grundtakt im ganzen Land Brandenburg und in die Nachbarregionen

Ausreichend **Sitz- und Radstellplätze** sowie ein **stabiler Fahrplanbetrieb** auf allen Linien

Erhöhung der jährlichen bestellten Schienenverkehrsleistungen von heute 72 Mio. auf etwa 100 Mio. Zug-Kilometer in beiden Bundesländern

Aus- und Neubau der Schieneninfrastruktur an Trassen und Bahnhöfen, ein großer Teil davon besteht im Wiederaufbau früherer Schienenstrecken und ist im i2030-Programm enthalten; Reaktivierung von Strecken und Neubau von Bahnstationen; Elektrifizierung von Teilstrecken und Wendegleisen; Berücksichtigung eines leistungsfähigen Güterverkehrs im Infrastrukturkonzept

Schrittweise Umsetzung in Zeiträumen bis 2025, 2030 und 2035/36



Im **Zielnetz ab 2035/36** ist das erweiterte Liniennetz in Betrieb, Grundlage sind die dann neu ausgeschriebenene Verkehrsverträge. Notwendige Infrastrukturprojekte sind dabei neben den Vorhaben im Berliner Raum auch die Verbindungen Brandenburgs in die Nachbarregionen, vor allem der Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn, der Lehrter Stammstrecke sowie der Abschnitte Angermünde-Stettin, Lübbenau-Cottbus-Görlitz, aber auch die deutliche Beschleunigung der Verbindungen von Cottbus nach Leipzig und Dresden.



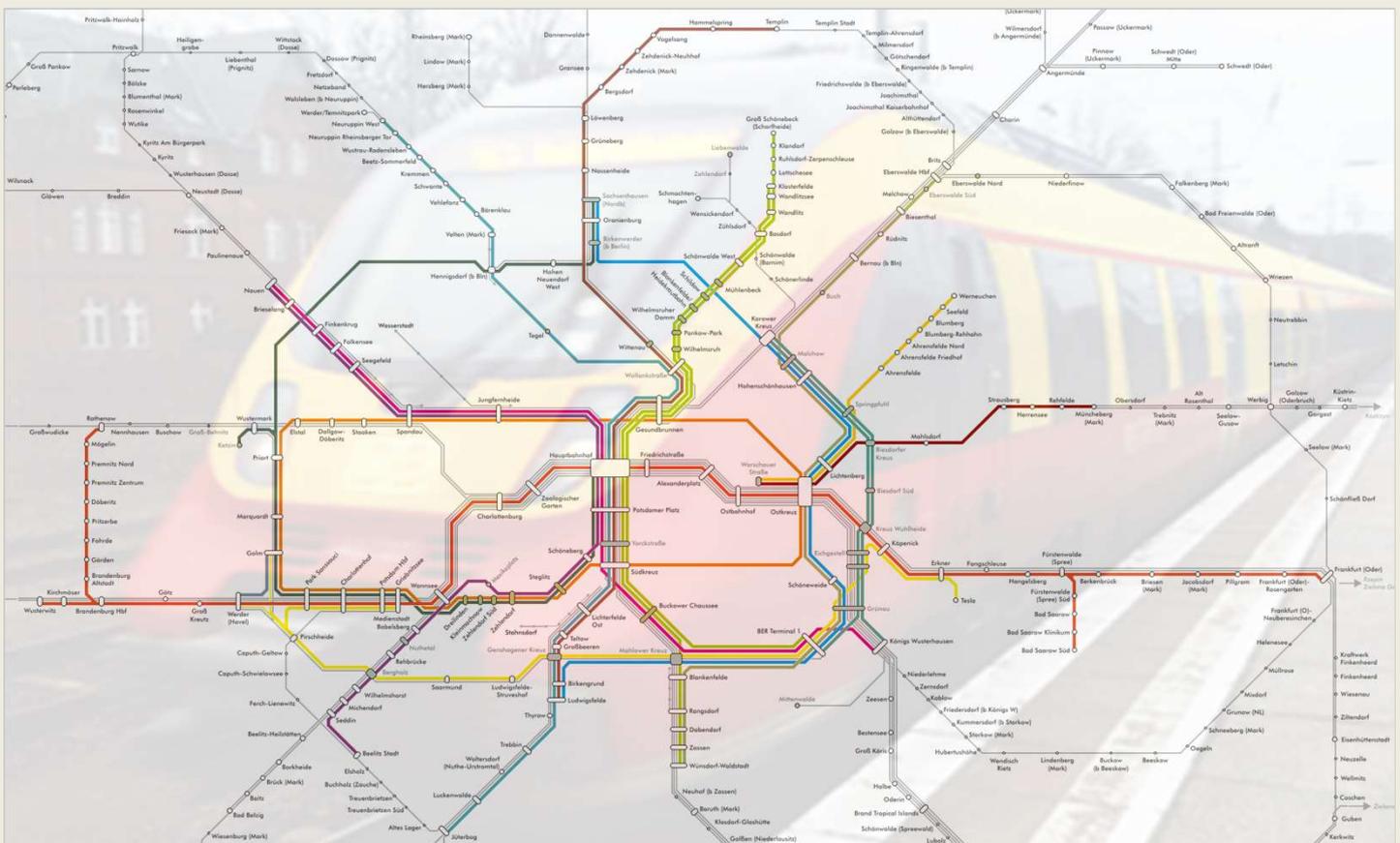
„Kommt der Zug, kommt der Zuzug“: Mit der Regio-S-Bahn im 15/30-Minuten-Takt zwischen Stadt und Umland

Die Regio-S-Bahn ist die ideale Ergänzung eines schnellen RE-Netzes mit langen Linienläufen und des Berliner S-Bahn-Netzes mit Erschließung des direkten Umlandes. Die pendlerstarken Kommunen und die Städte der sogenannten „zweiten Reihe“ erhalten damit ein S-Bahn-ähnliches System mit dichten Takten und Halten nur an den Umsteigepunkten im Berliner Stadtgebiet; damit kann der Entwicklungsdruck für Wohn- und Gewerbeansiedlungen weit in das Land Brandenburg getragen werden.

Auch innerhalb Berlins entstehen schnelle Direktverbindungen. Das Netz kann stufenweise in Betrieb gehen, wenn die betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen erfüllt sind sowie die Laufzeiten der Verkehrsverträge aufeinander abgestimmt sind.

Die Regio-S-Bahn erfüllt damit folgende Merkmale:

- keine eigenständigen Gleise, Mitnutzung der vorhandenen bzw. wiederaufzubauenden Infrastruktur
- exakte 30-Minuten-Takte, durch Überlagerung mehrerer Linien ergeben sich 15-Minuten-Takte
- RE-Netz wird ergänzt und von Vorortverkehr entlastet
- Halt an wichtigen Stationen im Berliner Stadtgebiet
- S-Bahn-Qualität bis zu 70 km in das Umland



Für das **Zielnetz der Regio-S-Bahn** ist die Umsetzung der im i2030-Programm der Länder vereinbarten Projekte erforderlich. Dazu gehören der Wiederaufbau der Stammbahn (inklusive der Einbindung der Züge aus Beelitz/Michendorf über die Wannesebahn) und der Stammstrecke der Heidekrautbahn sowie der mehrgleisige Ausbau der Hamburger Bahn mit Entflechtung des Knotens Spandau. Hinzu kommen der beim Bahngipfel 2022 thematisierte vollständige Wiederaufbau der Nordbahn sowie der Ausbau des östlichen und südlichen Berliner Außenrings (Teil davon ist die „Nahverkehrstangente Ost“, für die schnellstmöglich ein Systementscheid analog der Potsdamer Stammbahn zugunsten des Regionalverkehrs getroffen werden muss, um die Umlandgemeinden sowie den BER anbinden zu können). Nicht zu den Akten gelegt werden darf die Regio-Einbindung des Prignitz-Express über die Kremmener Bahn, da nur so der Brandenburger Nordwesten direkt an die Berliner Innenstadt angebunden werden kann.

Eine erste Betriebsstufe kann kurzfristig auf der Achse Nauen – Berlin Hbf (bisherige RB 10/14) gestartet werden. Nach Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn und des südlichen Berliner Innenrings besteht zudem die Möglichkeit, eine schnelle Ringlinie zwischen Potsdam, Südkreuz, Ostkreuz, Gesundbrunnen, Spandau und dem Universitätsstandort Golm zu etablieren.

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – wie arbeiten wir?

- Detailarbeit in den **vier Arbeitsgruppen** Zielkonzept, Dialog, Lausitz, Güterverkehr
- **Fachveranstaltungen** mit interessanten Referenten
- Jährliches **Plenum** mit allen Mitgliederorganisationen
- **Koordinierungsteam** aus fünf Fachexperten
(Hans Leister, Andreas Schaack, Christoph Steinig, Axel Schwipps, Stephan Wilhelm)

Gemeinsames Ziel:

Schieneverkehr in der Region voranbringen

- Argumente für Politik, Bürger und Wirtschaft
- Politik, Verwaltungen und Bahnen bei Infrastrukturausbau (i2030) und Umsetzung Zielkonzept begleiten und unterstützen

Plattform für den Informationsaustausch

- Konzepte und Standpunkte austauschen
- Transparenz bei Prozessen schaffen
- Akteure informieren über aktuelle Planungen

Vernetzung der Akteure

- Kurze Wege für Informationen
- Verständnis für Abläufe und Zwänge zwischen den Beteiligten entwickeln
- Abbau von Hürden ermöglichen
- Bundespolitik (Finanzierung!) einbinden

Frühzeitige Projektbeteiligungen unterstützen

- Träger öffentlicher Belange und Verbände frühzeitig informell einbinden
- Genehmigungsverfahren beschleunigen

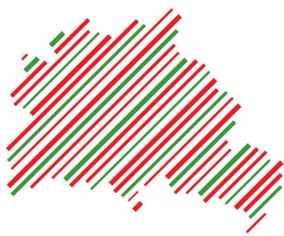
Kontakt:

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

eMail: post@buendnis-schiene-bb.de

Internet: www.buendnis-schiene-bb.de

Telefon: 0174-62 72 918



Zukunftshauptstadt Berlin.

Sozial. Ökologisch. Vielfältig. Wirtschaftsstark.

Für die Koalition ist eine starke Schieneninfrastruktur das Rückgrat der Mobilität. Die Koalition bekennt sich zur **Umsetzung des Nahverkehrsplans** soweit vertraglich fixiert. Sie prüft eine Weiterentwicklung der Angebote und deren Verankerung in den Verkehrsverträgen.

Die Koalition wird den Berliner Anteil am **Gemeinschaftsprojekt i2030** finanzieren, verstetigen und die Umsetzung beschleunigen. Die Koalition strebt an, Trassen- und Systementscheidungen in Abstimmung mit Brandenburg im Jahr 2022 zu treffen und unterstützt die Vorschläge des „Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg“ zu kapazitätssteigernden Maßnahmen der bestehenden Schieneninfrastruktur.



#BrandenburgBewegen
Landesnahverkehrsplan
2023-2027
– Entwurf –

Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg

Neben den formellen Planungen der öffentlichen Hand bringen sich auch verschiedene Initiativen in die Weiterentwicklung des SPNV ein. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg bündelt viele Vorschläge aus Verbänden, Wirtschaft und Wissenschaft. Die Forderungen werden zudem politisch durch einige Landesverbände und einzelne Abgeordnete weiterer Parteien unterstützt.

Gefordert wird ein schrittweiser Ausbau des SPNV bis 2035, aus dem dichte Takte bei S-Bahn und im Regionalverkehr hervorgehen ... Diese Ziele stimmen im Wesentlichen mit den Zielen des vorliegenden Landesnahverkehrsplanes überein. Jedoch sind im Einzelfall Forderungen aus betrieblichen, finanziellen oder vergaberechtlichen Gründen nicht unmittelbar umsetzbar.