

**\*\*\*ENTWURF STAND 20.10.2017\*\*\***



## **Landesnahverkehrsplan 2018**

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung  
des Landes Brandenburg

# Landesnahverkehrsplan 2018

Fachliche Koordination:

Referat 43 ÖPNV, Eisenbahnen

Unter Mitwirkung von:

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH

Redaktionelle Begleitung:

SPV Spreeplan Verkehr GmbH

Potsdam, 20.10.2017

## Inhalt

<b>1.</b>	<b>Einleitung – Mehr Bahn für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg .....</b>	<b>9</b>
1.1.	Aufgabe und Funktion des LNVP .....	9
1.2.	Aufstellung des LNVP im Dialog.....	11
1.3.	SPNV-Verbindungen von/nach Polen.....	13
1.4.	Koordinierung, Akteure und Organisation des ÖPNV .....	16
<b>2.</b>	<b>Was haben wir seit 2013 erreicht? – Ein Rückblick .....</b>	<b>21</b>
2.1.	Verbesserung des SPNV-Angebotes .....	21
2.2.	Vergabe von Verkehrsleistungen .....	23
2.3.	Verbesserung der Infrastruktur.....	26
2.4.	Verbesserungen im Busverkehr .....	39
2.5.	Verbesserung der Fahrgastinformation .....	44
2.6.	Sicherheit der Fahrgäste.....	45
<b>3.</b>	<b>Grundlagen für die Landesnahverkehrsplanung .....</b>	<b>47</b>
3.1.	Räumliche Konzepte und Pläne für Berlin-Brandenburg .....	47
3.2.	Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg .....	49
3.3.	Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs .....	49
3.4.	Nachsteuerungsbedarf identifizieren: Die Korridoruntersuchung 2030 .....	54
<b>4.</b>	<b>Anforderungen an das SPNV-Angebot .....</b>	<b>59</b>
4.1.	Orientierung an der Kundenzufriedenheit.....	59
4.2.	Qualität der Verbindungen .....	62
4.3.	Qualitätsstandards bei Fahrzeugen.....	66
4.4.	Informationen zu Fahrplan und Verbindungen.....	68
4.5.	Gestaltung von Tarif und Vertrieb.....	69
<b>5.</b>	<b>Infrastruktur .....</b>	<b>72</b>
5.1.	Schienennetz.....	72
5.2.	Stationen .....	76
5.3.	Anforderungen an die Barrierefreiheit.....	81
<b>6.</b>	<b>Zielkonzepte.....</b>	<b>83</b>
6.1.	Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems .....	83
6.2.	Zukünftiges Infrastruktur- und Bedienungsangebot.....	87
6.3.	Anbindung des Flughafens BER .....	104
6.4.	Vergabekonzept im SPNV .....	106

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1-1:	Grenzüberschreitender SPNV-Verkehr Brandenburg - Westpolen.....	13
Abbildung 1-2:	Der Kulturlzug am Bahnhof Wrocław Główny und Logo des Kulturlzuges ....	15
Abbildung 1-3:	Kulturlzug Berlin – Breslau, Anzahl Fahrgäste 2016.....	15
Abbildung 2-1:	Anzahl der täglichen Fahrgäste im Regionalverkehr.....	22
Abbildung 2-2:	Querschnittsbelastung von SPNV-Strecken 2016 .....	23
Abbildung 2-3:	Eisenbahnverkehrsunternehmen im VBB-Gebiet 2017 (VBB).....	25
Abbildung 2-4:	Durchgeführte Vergabeverfahren bis einschließlich 2017 .....	26
Abbildung 2-5:	Ausbaustand Barrierefreiheit (Stand September 2016).....	30
Abbildung 2-6:	Übersicht relevanter Geschwindigkeitseinbrüche 2016.....	32
Abbildung 2-7:	Maßnahmen auf Bahnhofsvorplätzen 2013 – 2017 .....	35
Abbildung 2-8:	VBB-Stationsbefragung 2016 (Durchschnitt der 64 befragten Bahnhöfe)....	36
Abbildung 2-9:	Fahrradmitnahme im RE 3, Fahrradtreffpunkt am Bahnsteig .....	37
Abbildung 2-10:	Überblick „48 Stunden“ in Brandenburg 2007-2016.....	39
Abbildung 2-11:	Umgesetzte PlusBus-Linien bis Ende 2017 .....	41
Abbildung 2-12:	Komplexität der Zuständigkeiten für Sicherheit, Beispiel Infrastruktur am zentralen Verknüpfungspunkten ÖPNV.....	46
Abbildung 3-1:	Einordnung der Mobilitätsstrategie, (Quelle MIL 2017) .....	49
Abbildung 3-2:	Finanzierung des ÖPNV durch Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel für das Jahr 2017.....	50
Abbildung 3-3:	Regionalisierungsmittel 2016 – 2030 .....	51
Abbildung 3-4:	Übersicht Teilprojekte .....	54
Abbildung 3-5:	Untersuchungsbereiche (Grafik: ETC) .....	55
Abbildung 3-6:	Nachfrageentwicklung und Handlungsbedarfe aufgrund von Kapazitätsengpässen .....	56
Abbildung 3-7:	Empfehlungen zur prioritären Weiterverfolgung.....	57
Abbildung 4-1:	Image des öffentlichen Nahverkehrs, Studie MikroTRAM .....	60
Abbildung 4-2:	Kundenzufriedenheit mit Bus und Bahn 2016, Quelle: Studie MikroTRAM..	61
Abbildung 4-3:	Bedienstandards im LNVP.....	64
Abbildung 4-4:	Taktknoten im Zielkonzept 2022 .....	66
Abbildung 5-1:	Schieneninfrastruktur mit bestelltem SPNV .....	76
Abbildung 5-2:	Ausbaustand der Bahnsteige .....	80
Abbildung 5-3:	Bahnsteighöhen und -längen .....	81
Abbildung 6-1:	Verknüpfungspunkte im SPNV-Netz zum üÖPNV .....	85
Abbildung 6-2:	Busverknüpfung am Bahnhof Müncheberg.....	86
Abbildung 6-3:	Linienkonzept Regionalverkehr Berlin-Brandenburg - Fahrplan 2018 .....	89
Abbildung 6-4:	Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg 2022 .....	100

Abbildung 6-5:	Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030 .....	103
Abbildung 6-6:	Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg ab 2030 .....	104
Abbildung 6-7:	Anbindung bei Inbetriebnahme Flughafen BER bis zur Inbetriebnahme Dresdner Bahn .....	105
Abbildung 6-8:	Vergabernetze im Zielzustand.....	110
Abbildung 6-9:	SPNV Berliner Umland 2018.....	111
Abbildung 6-10:	SPNV Planungsregion Havelland-Fläming 2018 .....	112
Abbildung 6-11:	SPNV Planungsregion Lausitz-Spreewald 2018.....	113
Abbildung 6-12:	SPNV Planungsregion Oderland-Spree 2018.....	114
Abbildung 6-13:	SPNV Planungsregion Prignitz-Oberhavel 2018.....	115
Abbildung 6-14:	SPNV Planungsregion Uckermark-Barnim 2018 .....	116

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1-1:	Übersicht Laufzeiten der kommunalen Nahverkehrspläne .....	20
Tabelle 2-1:	Bestellte SPNV-Leistungen.....	21
Tabelle 2-2:	Vergebene SPNV-Leistungen 2013 – 2017.....	24
Tabelle 2-3:	Bedeutende Ausbauten im Fern- und Ballungsnetz 2013-2017 .....	27
Tabelle 2-4:	Ausbauten im Regionalnetz 2013-2017.....	27
Tabelle 2-5:	Ausbauten im S-Bahn Netz 2013-2017 .....	27
Tabelle 2-6:	Ausbauten Barrierefreiheit 2013-2017.....	30
Tabelle 3-1:	Ausgezahlte Fördermittel .....	52
Tabelle 3-2:	Maßnahmen mit Finanzierungsanteilen nach LuFV II (2015-2019) .....	54
Tabelle 6-1:	SPNV-Bedienkonzept ab 2018; Regionalverkehr .....	93
Tabelle 6-2:	SPNV-Bedienkonzept ab 2018; S-Bahn Berlin .....	94
Tabelle 6-3:	SPNV-Bedienkonzept, Regionalverkehr ab Dez. 2022 .....	99
Tabelle 6-4:	SPNV-Bedienkonzept, S-Bahn ab Dezember 2022 .....	99
Tabelle 6-5:	Vergabenetze Regionalverkehr.....	107
Tabelle 6-6:	Vergabenetze S-Bahn-Verkehr .....	108
Tabelle 6-7:	Linien in Vergabenetzen anderer Länder .....	108
Tabelle 6-8:	Vergabeverfahren SPNV .....	109

## Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.
ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e.V.
AIL	Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung
B+R	Bike and Ride
BBG	Barnimer Busgesellschaft mbH
BER	Flughafen Berlin Brandenburg
Bhf/Bf	Bahnhof
BGG	Behindertengleichstellungsgesetz
BMI	Bundesinnenministerium
BOB	Bodensee-Oberschwaben-Bahn GmbH & Co, KG
BRB	Brandenburg
BSchwAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V.
BUGA	Bundesgartenschau
BVG AöR	Berliner Verkehrsbetriebe
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB Netz AG	Deutsche Bahn Netz AG
DB S&S AG	Deutsche Bahn Station & Service AG
DELFI	Durchgängige elektronische Fahrgastinformation
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EFRE	Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
ELA	Elbe-Altmark
EMS	Elektronetz Mittelsachsen
ENORM	Elektro-Netz-Nord
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
ESTW	Elektronisches Stellwerk
ETCS	European Train Control System
EÜ	Eisenbahnüberführung
EUREK	Europäisches Raumentwicklungskonzept
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
FAV	Fachausschuss Verkehr
FEX	Flughafenexpress
GSM	Global System for Mobile Communications (weltweites System für mobile Kommunikation)
GTFS	General Transit Feed Specification
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWBFöG	Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz
HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System
HANS	Hanseatische Eisenbahn GmbH
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
IHK	Industrie- und Handelskammer
ITF	Integraler Taktfahrplan
KD	Koleje Dolnośląskie
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LK	Landkreis
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LuFV	Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung
MDSB II	Mitteldeutsches S-Bahn-Netz
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg

MIV	Motorisierter Individualverkehr
NE-EIU	Nichtbundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbH
NFC	Near Field Communication
NOB	Ostbrandenburg
NVP	Nahverkehrsplan
NWB	Nordwestbrandenburg
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
ORP	Ostprignitz Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz
ÖV	Öffentlicher Verkehr
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
PM	Potsdam-Mittelmark
PR	Prignitz
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
RegG	Regionalisierungsgesetz
ST	Sachsen-Anhalt
SCANDRIA	Scandinavian-Adriatic Corridor for Innovation and Growth
SEV	Schienenersatzverkehrs
SPN	Spree-Neiße
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SR	Stendal-Rathenow
SVZ	Schwachverkehrszeit
TEN	Transeuropäische Netze
TSI-PRM	Technische Spezifikationen - Eingeschränkt mobile Personen
üÖPNV	Übriger Öffentlicher Personennahverkehr
UVG	Uckermärkische Verkehrsgesellschaft
VBB GmbH	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCD	Verkehrsclub Deutschland e.V.
ZBS	Zugbeeinflussungssystem



# 1. Einleitung – Mehr Bahn für die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg

Der Regionalverkehr auf der Schiene in der Hauptstadtregion ist seit über zwei Jahrzehnten auf Erfolgskurs. Kontinuierlich sind jährlich immer mehr Fahrgäste in den ÖPNV, insbesondere in den SPNV, eingestiegen. Diese zu verzeichnenden Zuwachsraten der Fahrgastzahlen und Bestellleistungen heben die Region aus dem Bundesdurchschnitt hervor. Die Siedlungsstruktur mit dem „Berliner Siedlungsstern“ und dem radial auf Berlin ausgerichteten Schienennetz machen die Hauptstadtregion zu einem idealen „Bahnland“.

Während die Hauptstadtregion bis vor einigen Jahren erhebliche Bevölkerungsverluste zu verzeichnen hatte, wächst die Region mittlerweile im Saldo. Diese Entwicklung vollzieht sich jedoch teilträumlich sehr differenziert. Es existieren unterschiedliche Strukturen: Wachstum, Stabilisierung und Schrumpfung sind nebeneinander laufende Prozesse. Gleichwohl haben die Korridoruntersuchungen ergeben, dass die Nachfrage auf den SPNV-Strecken überall steigend oder stabil ist. Diese Entwicklung erfordert u. a. ein entschiedenes und nachhaltiges Handeln mit Blick auf den Mobilitätsbedarf in der nahen und weiteren Zukunft. Die Antwort lautet: Mehr Verkehrsleistungen anbieten, Kapazitäten anpassen und fahrplanbasiert Infrastrukturen auf der Schiene ausbauen. Für eine nutzerorientierte Angebotsgestaltung muss hierbei das Augenmerk insbesondere auch auf der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel und einer entsprechenden Anschlussicherung liegen.

Die Organisation des Nahverkehrs hängt von verschiedenen Rahmenbedingungen ab bzw. wird von diesen beeinflusst. Eine erfolgreiche Landesnahverkehrsplanung setzt daher eine integrierte Herangehensweise voraus, weshalb es einer strategischen Verknüpfung der Landesplanung, Stadtentwicklung sowie der Mobilitätspolitik bedarf. Eine zentrale Grundlage für den Landesnahverkehrsplan stellt die Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg dar, die am 7. Februar 2017 vom Kabinett beschlossen wurde. Diese dient als Leitbild für eine umwelt- und bedarfsgerechte Mobilität im Land Brandenburg. Die in der Mobilitätsstrategie aufgeführten Ziele werden im Rahmen der sektoralen Planungen des Landes – und somit auch im Landesnahverkehrsplan – konkretisiert. Die Verkehrsbestellungen im Rahmen der Vergabernetze und die künftige Infrastrukturentwicklung müssen insbesondere in enger Abstimmung mit dem Land Berlin erfolgen.

## 1.1. Aufgabe und Funktion des LNVP

Der Landesnahverkehrsplan (LNVP) ist das Instrument, mit dem das Land als Aufgabenträger für den Schienenpersonenverkehr (SPNV) definiert, wie im Sinne der Daseinsvorsorge und einer Strukturentwicklung eine ausreichende Bedienung im SPNV erfolgen soll. Hier werden Zielvorstellungen gebündelt. Die Zielkonzepte bilden die Grundlage für die SPNV-Vergaben, welche in den nächsten Jahren operativ vorbereitet werden. Diese werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 den Regionalverkehr und S-Bahnverkehr bis weit in die 2030er Jahre bestimmen.

Das Land Brandenburg ist gemäß § 1 Abs. 2 in Verbindung mit § 3 des Gesetzes zur Regionalisierung des öffentlichen Personenverkehrs (RegG) und § 3 Abs. 1 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) seit dem 1. Januar 1996 Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV). Die Aufstellung eines Landesnahverkehrsplans (LNVP) ergibt sich aus § 7 ÖPNVG. Der SPNV stellt das Rückgrat des ÖPNV dar und kann die Fläche bedienen, wenn er dort die effizienteste Lösung bietet. Der LNVP definiert das Bedienangebot im SPNV.

Die wesentliche Funktion der Landesnahverkehrsplanung ist, die Mobilität der Menschen in der Region zu sichern und eine hohe Standortqualität für Wohnen und Wirtschaft zu gewährleisten. Erreicht werden kann dies in einem Flächenland wie Brandenburg nur mit einem qualitativ hochwertigen SPNV-Angebot, das zur Stabilisierung, zum Wachstum und zur Entwicklung im gesamten Land Brandenburg beiträgt.

Die Länder Brandenburg und Berlin stellen einen gemeinsamen Verkehrsraum dar, dessen Zentren und Wachstumskerne miteinander durch den öffentlichen Nahverkehr zu verbinden sind. Es bedarf daher der Abstimmung eines integrierten Gesamtangebotes im ÖPNV, das möglichst flächendeckend eine bedarfsorientierte, effiziente und kostengünstige Erschließung sicherstellt.

Der LNVP setzt auf eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger, sowohl landes- als auch bundesgrenzüberschreitend (Polen), als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV.

Die Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 hat den Anspruch für das künftige Angebot im SPNV bereits vorgegeben, der in diesem Landesnahverkehrsplan aufgeführt ist. Dieser umfasst:

- 1 Angebot pro Stunde als Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion
- 2-3 Angebote pro Stunde als Grundtakt im SPNV zwischen Berlin und dem Berliner Umland
- 4-6 Angebote pro Stunde zwischen Berlin und dem Berliner Umland im SPNV auf wichtigen und stark nachgefragten Pendlerverbindungen in der Hauptverkehrszeit.

Der LNVP 2018 setzt diesen Anspruch um.

### **Was sind die wesentlichen Weichenstellungen für den neuen Landesnahverkehrsplan?**

Grundsätzlich gilt:

- alle SPNV-Strecken weiterhin zu bedienen – keine Abbestellungen von SPNV
- die Stadtentwicklung und den Umweltverbund (ÖPNV, Rad und zu Fuß) besser zu verzahnen - und so eine entsprechende Verschiebung des Modal Split zu erreichen
- den Deutschlandtakt unterstützen und die Fernverkehrschancen nutzen – Integrale Taktfahrpläne weiter ausbauen.

Angebotsseitig ist vorgesehen:

- das Angebot an vielen Stellen des Netzes auszuweiten – mittels höherer Fahrzeugkapazitäten oder Taktverdichtungen
- für die Pendlerverkehre im Berliner Umland nachfragerecht schnell nachzusteuern durch Prüfung von Nachbestellungen in laufenden Verkehrsverträgen 2019-2022 und ab 2022 in neuen Verträgen
- neue Ausschreibungen flexibel mit Nachsteuerungsoptionen gestalten
- Anschlüsse bei Bus und Bahn im Taktverkehr optimieren – Ausbau der PlusBusse unterstützen.

Infrastrukturseitig ist geboten:

- die Bahnhöfe zu entwickeln – eine Kompetenzstelle bei der VBB GmbH einzurichten
- die Barrierefreiheit im SPNV (ÖPNV) voranzubringen – dabei die gesamte Reisekette zu betrachten
- langfristig notwendige Investitionen in die Schiene anzugehen – die strukturpolitische Entwicklung zu gestalten.

Der LNVP 2018 basiert auf dem Bedienangebot für den Fahrplan 2018 und enthält die Grundsätze und Vorgaben für die im Zeitraum bis 2022 vorgesehenen SPNV-Vergabenetze. Wesentlicher Meilenstein wird das Zielnetz 2022 und dabei insbesondere die Ausschreibung des Vergabenetzes Elbe-Spree und folgend Spree-Neiße sowie Lausitz sein. Auch die SPNV-Bedienung mit Inbetriebnahme des Flughafens BER (mit seinen Terminals) findet Eingang in die Angebotsplanung. Ein weiterer wichtiger Meilenstein, der in die Planung einbezogen wird, ist die Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin.

Zentrale Themen, die bei der Gestaltung des SPNV-Angebotes zu beachten sind, stellen die Folgen der demografischen Entwicklung, die unterschiedliche Verteilung der Bevölkerung in den einzelnen Regionen des Landes, die Zielsetzung von barrierefreien Zugängen sowie die Anforderungen des Gender Mainstreaming dar. Die Bedienzeiten im SPNV orientieren sich deshalb nicht ausschließlich am Schüler- und Berufsverkehr, sondern auch an weiteren Verkehrszwecken

bzw. Zielgruppen. Dazu verkehren die SPNV-Linien durchgängig im Taktverkehr mit ganztägigen Betriebszeiten – und somit auch im Vor- und Nachlauf zu den "klassischen" Fahrtzwecken Arbeit und Schule. Hierdurch soll insbesondere auch den Mobilitätsbedürfnissen Rechnung getragen werden, die sich im familiären Bereich ergeben und die eine Kombination von Kinderbetreuungs-, Ausbildungs-, Besorgungs- und Berufsverkehren beinhalten.

Der Landesnahverkehrsplan bringt den politischen Willen des Landes Brandenburg als Aufgabenträger zur Weiterentwicklung des SPNV zum Ausdruck. Er ist ein Fachplan. In den Landesnahverkehrsplan gehen die Ergebnisse umfangreicher Analysen zur Identifizierung von Verbesserungspotenzialen sowie Stellungnahmen von Gebietskörperschaften, Institutionen, Verbänden und Bürgern ein. Alle eingebrachten Anregungen und Hinweise werden geprüft. Eine Aufnahme und spätere Umsetzung von entsprechenden Maßnahmen kann erfolgen, wenn diese den Zielen des Landesnahverkehrsplans dienen.

## 1.2. Aufstellung des LNVP im Dialog

In Vorbereitung des neuen Landesnahverkehrsplans 2018-22 wurden die Korridoruntersuchungen von der VBB GmbH durchgeführt. Diese sind von den Ländern Berlin und Brandenburg gemeinsam beauftragt worden.

Erhoben und ausgewertet wurden aktuelle Daten der Bevölkerungsprognose und der Nachfrageerhebung zu Berufs-, Ausbildungs- und Freizeitverkehren auf den Korridoren des ÖPNV im Berliner Umland und dem weiteren Metropolenraum. Aus dieser Bestandsaufnahme wurden dann – unter Berücksichtigung der Finanzierbarkeit – Konzepte für die weitere Entwicklung der Bahn- und Busnetze für die Jahre 2020 und 2030 im Land erarbeitet.

Am 17.03.2016 hat das MIL die Landkreise und Kommunen zu den Datengrundlagen informiert, welche eine sachliche Basis für zu prüfende S-Bahnerweiterungen bilden. Darauf basieren die sogenannten „Mitfälle“ – das heißt, die zu untersuchenden Varianten wurden vorgestellt und erörtert.

In einer zweiten Runde hat das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung am 28.11.2016 die Landkreise und Kommunen über die Ergebnisse der Nachfrageprognosen der „Mitfälle“ im Rahmen der Korridoruntersuchungen von Strecken im Schienenpersonennahverkehr des Berliner Umlands informiert.

Weitere wichtige Meilensteine im Dialog waren:

- 16.02.2017 Auftaktveranstaltung in Potsdam zum LNVP – Vorstellung Eckpunkte
- 15.02. bis 23.02. 2017 Kommunale Nachbarschaftsforen Nord, Ost, Süd und West
- 22.02.2017 SPNV Beirat
- Regionaldialoge in Quadranten vor Ort:
  - 07.06.2017 Nordwest in Wittenberg
  - 09.06.2017 Südwest in Bad Belzig
  - 15.06.2017 Südost in Cottbus
  - 16.06.2017 Nordost in Angermünde.

Auf den vier Regionaldialogen wurden die wichtigsten strategischen Vorhaben mit den Bürgerinnen und Bürgern, mit Fachleuten, Verbänden, Kommunen und Verkehrsunternehmen in den Regionen diskutiert. Die jeweils 80 bis 120 Teilnehmer sprachen sich deutlich für die vorgestellten Verbesserungen (Taktverdichtungen und größere Fahrzeugkapazitäten) aus. Es wurden die Zielkonzeptionen vorgestellt, die beschreiben, wie der Nahverkehr auf der Schiene in den kommenden Jahren aussehen soll.

Darüber hinaus wurde zu diesem Thema diskutiert am:

- 08.06.2017 im Landesbehindertenbeirat
- 23.06.2017 in der Städtekrantz-Jahresversammlung

Der Städtekränz Berlin-Brandenburg lud gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung zu einer Diskussion zum Thema der Rolle der 2. Reihe-Städte in der Brandenburger Landesentwicklung ein. Aufbauend auf den aktuell diskutierten Plänen und Strategien – LEP HR, Mobilitätsstrategie, Strategie Stadtentwicklung und Wohnen – und in Anknüpfung an die Quadrantendialoge zum Landesnahverkehrsplan fokussierte sich die Veranstaltung auf die Städte, die in 60 Minuten mit dem SPNV von Berlin aus zu erreichen sind.

- 11.09.2017 Städteforum (Plattform „Starke Städte“).

Vom 23.10. bis zum 04.12.2017 wird ein Beteiligungsverfahren (gem. § 7 ÖPNVG) durchgeführt (Onlinebeteiligung), bei dem u. a. die Ressorts, Aufgabenträger, Verbände sowie Bürgerinnen und Bürger zu dem Entwurf Stellung nehmen können.

Anschließend erfolgen die Kabinett-Unterrichtung, die Anhörung sowie die Benehmensherstellung im Landtagsausschuss (AIL).

*[Kapitel wird nach Durchführung und Auswertung der Onlinebeteiligung entsprechend ergänzt und fertiggestellt]*

### 1.3. SPNV-Verbindungen von/nach Polen

Die gesamte Ostgrenze des Landes Brandenburg ist eine gemeinsame Grenze mit dem Nachbarland Polen. Die Bevölkerungszahl in den vier westpolnischen Wojewodschaften ist im Vergleich zu der Bevölkerungszahl der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg um ca. drei Millionen Menschen höher. Die Wachstumsraten dieses großen Wirtschaftsraumes rund um die Städte Szczecin (Stettin), Poznań (Posen), Gorzów Wielkopolski (Landsberg an der Warthe), Zielona Góra (Grünberg in Schlesien) und Wrocław (Breslau) sind seit Jahren außerordentlich. Der wirtschaftliche und verkehrliche Aufholprozess gegenüber den westlichen Ländern der EU hat auch in der Zeit der Wirtschaftskrise nicht abgenommen. Seit dem Entfall der Grenzkontrollen und der Beschränkung der Arbeitnehmerfreizügigkeit ist der deutsch-polnische soziale und kulturelle Austausch deutlich gewachsen. Es besteht Bedarf, den ÖPNV zu stärken, sodass der europäische Binnen- und Arbeitsmarkt sein großes Potenzial mit leistungsfähigen Verkehrsverbindungen besser ausschöpfen kann.

#### Berlin – Angermünde – Szczecin

Die Eisenbahnverbindung Berlin – Szczecin ist von großer Bedeutung. In den letzten Jahren konnte ein attraktives Angebot im Regionalverkehr geschaffen werden. Die Fahrzeit zwischen Berlin Hauptbahnhof und Szczecin Hauptbahnhof beträgt nach den Ausbaumaßnahmen nur noch etwa eine Stunde und 40 Minuten. Bis zu neun Verbindungen pro Tag verkehren annähernd im Zweistundentakt zwischen beiden Städten, davon drei bzw. vier Direktverbindungen in der Hauptverkehrszeit. Der VBB-Tarif und das Berlin-Brandenburg-Ticket gelten inzwischen nicht nur zur Fahrt nach Szczecin, sondern auch in den Bussen und Straßenbahnen innerhalb von Szczecin. Mit der Einführung des Einzelfahrausweises von nur elf Euro zwischen Berlin und Szczecin wurde das Angebot sehr stark nachgefragt.

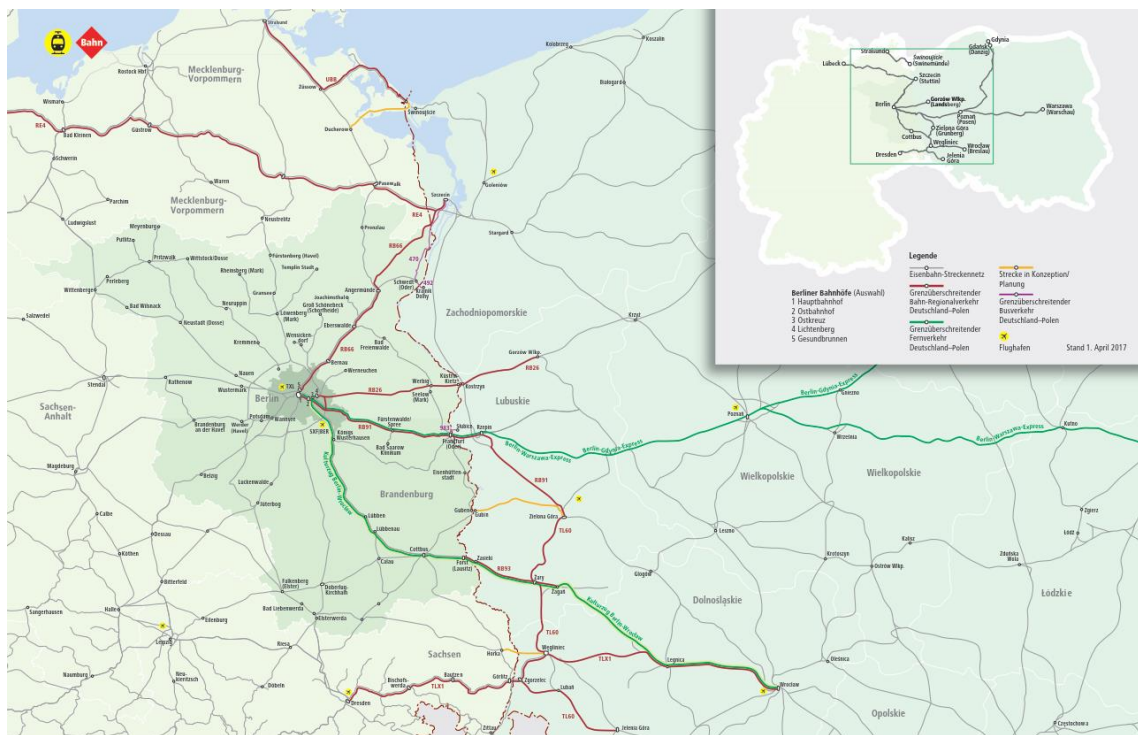


Abbildung 1-1: Grenzüberschreitender SPNV-Verkehr Brandenburg - Westpolen

Das Potenzial dieser Relation ist hoch. Neben dem Raum Szczecin ist auch die als Urlaubsziel immer beliebtere polnische Ostseeküste über diese Strecke erreichbar. In Szczecin bestehen außerdem Anschlüsse in das polnische Regional- und Fernverkehrsnetz, z. B. Richtung Gdańsk (Danzig), Świnoujście (Swinemünde) und Kołobrzeg (Kolberg). Zur weiteren Verbesserung des Angebots sind der Ausbau und insbesondere die Elektrifizierung der Strecke umzusetzen. Der

bisher erforderliche Einsatz von Dieselfahrzeugen verlängert die Fahrzeit und macht die Strecke für Fernverkehrsanbieter unattraktiv. Nach der Elektrifizierung könnten moderne 2-Systeme-Elektrotriebzüge umsteigefrei nach Szczecin – und weiter nach Kołobrzeg oder Świnoujście – fahren.

#### **Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn – Gorzów Wlkp.**

Die Verbindung Berlin – Küstrin-Kietz – Kostrzyn-Gorzów Wlkp. ist die bislang erfolgreichste und nachfragestärkste Linie im SPNV zwischen Berlin-Brandenburg und Polen. Erfolgsfaktoren sind vor allem das seit Jahren kontinuierlich gute Angebot im Stundentakt zwischen Berlin und Kostrzyn und die vollständige tarifliche Integration bis Gorzów. Die Strecke verbindet Berlin-Brandenburg mit dem nördlichen Gebiet der Wojewodschaft Lubuskie um die Großstadt Gorzów Wlkp. Außerdem gibt es auch im weiteren Streckenverlauf der so genannten Ostbahn mit der Stadt Piła (Schneidemühl) und dem Raum Bydgoszcz-Toruń (Bromberg-Thorn) nachfragestarke Ziele. Aktuell besteht eine direkte Verbindung nach Gorzów. Der Zug fährt morgens nach Berlin und abends zurück nach Gorzów, sodass viele Pendler und Schüler damit günstig reisen können. Die Fahrgäste reisen mit den neuen Fahrzeugen des polnischen Herstellers Pesa. Um weitere drei bis vier direkte Züge nach Gorzów einzuführen, sind weitere Fahrzeuge mit beiderseitiger Zulassung nötig.

#### **Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań**

Die Verbindung zwischen Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań wird durch Eurocity-Züge betrieben, die eigenwirtschaftlich durch die DB Fernverkehr AG und die PKP Intercity betrieben werden. Durch den weitgehenden Ausbau der Strecke und den Wegfall des Lokwechsels an der Grenze konnte die Fahrzeit inzwischen auf 2 Std. und 40 Min. verkürzt werden. Das Verkehrsangebot umfasst aktuell fünf Eurocity-Züge pro Tag und Richtung. Die fehlende Tagesrandverbindung ab Poznań konnte leider nicht wieder eingerichtet werden. In der Perspektive der Baumaßnahmen an der Strecke E20 (2018-2020) in Polen zwischen Poznań und Warszawa wäre es wünschenswert eine Regionalverbindung zwischen Poznań und Frankfurt (Oder) und weiter nach Berlin einzurichten – und damit eine gute und von den Bauarbeiten unabhängige Alternative für die Fahrgäste zu gewinnen.

#### **Berlin – Frankfurt (Oder) – Zielona Góra**

Eine Aufgabe bleibt die Erhaltung einer attraktiven Schienenverbindung zwischen Berlin und Zielona Góra, der Hauptstadt der Wojewodschaft Lubuskie. Zum Fahrplanwechsel 2013 wurde eine gegenläufige Verbindung zwischen Frankfurt (Oder) und Zielona Góra eingerichtet. Seit dem Frühling 2016 besteht zusätzlich eine durchgehende Verbindung zwischen Berlin-Lichtenberg und Zielona Góra. Diese Verbindung ist im VBB-Tarif integriert, die Fahrausweise gelten auch im Stadtverkehr Zielona Góra.

#### **Berlin – Cottbus – Wrocław**

Die zwei Städte Forst und Żagań verbinden aktuell täglich zwei direkte Züge. Es gibt günstige Anschlüsse nach Cottbus.



Abbildung 1-2: Der Kulturzug am Bahnhof Wrocław Główny und Logo des Kulturzuges

Für die Verbindung Berlin – Wrocław (Breslau) gibt es bis vsl. im Dezember 2018 einen durchgehenden direkten Sonderzug. Wrocław war Kulturhauptstadt Europas im Jahr 2016 und aus diesem Anlass ist eine besondere Verbindung mit Kulturprogramm (Musikkonzerte, Vorlesungen) an Bord entstanden. Die Züge verbinden die zwei Metropolen nur an Wochenenden und Feiertagen. Am Anfang sollten sie nur im Sommer verkehren. Aufgrund der großen Nachfrage, wird der Kulturzug weiterhin angeboten.

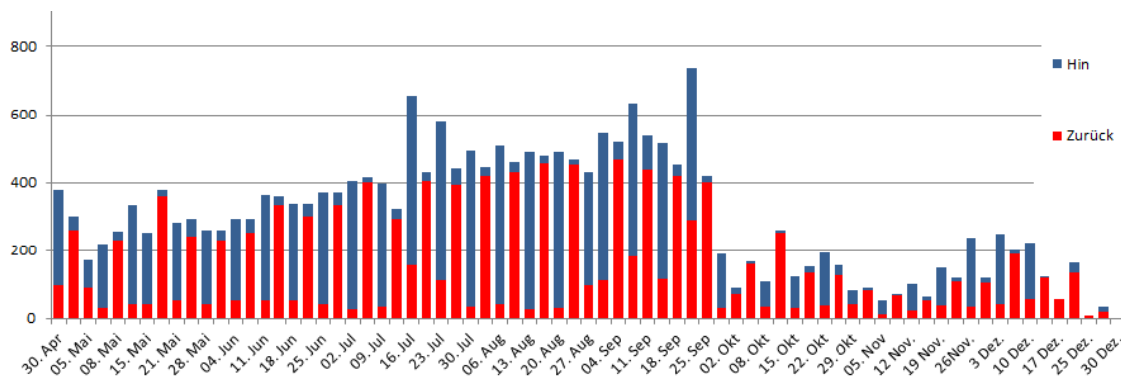


Abbildung 1-3: Kulturzug Berlin – Breslau, Anzahl Fahrgäste 2016

Die Elektrifizierung des Übergangs in Horka ist die infrastrukturelle Voraussetzung für eine attraktive Fernverkehrsverbindung. Aktuell erreicht der Kulturzug Wrocław in etwas mehr als vier Stunden. Die Fernverkehrsverbindung Berlin – Wrocław (– Opole/Kraków) könnte auch langfristig um eine Regionalverbindung Berlin – Wrocław ergänzt werden. Diese Verbindung könnte entweder weiter mit Umsteigen über Cottbus – Forst – Legnica oder über Frankfurt (Oder) – Zielona Góra erfolgen. Für die Verbindung über Forst ist mittelfristig ein Wagendurchlauf von Cottbus bis Wrocław in Kooperation der Verkehrsunternehmen Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) und dem polnischen Verkehrsunternehmen Koleje Dolnośląskie (KD) in Prüfung.

Das Land Brandenburg spricht sich grundsätzlich für den Ausbau der Strecken zwischen Brandenburg und Westpolen aus. Das Verkehrsangebot soll kundengerecht so erhöht werden, dass es sich als Alternative zum Straßenverkehr entwickelt. Hierzu haben folgende Verkehrsverknüpfungen besondere Priorität, die in den nationalen Infrastrukturplänen berücksichtigt werden sollten:

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

- Berlin – Cottbus – Wrocław.

Der Ministerpräsident des Landes Brandenburg und Polen-Koordinator der Bundesregierung hat mit zwei Bahngipfeln in den Jahren 2015 und 2016 die Entwicklung der Schienenverbindungen begleitet. Gipfelteilnehmer waren Verkehrspolitikern beider Staaten sowie die Spitzen der Bahngesellschaften. Brandenburg hatte den ersten Bahngipfel im September 2015 in Potsdam initiiert. Zwischen den Tagungen arbeiteten Experten auf beiden Seiten an den einzelnen Aufgaben.

Das Land Brandenburg wirbt für die weitere Entwicklung der grenzüberschreitenden Verbindungen auch auf der europäischen Ebene. Dafür organisierte das MIL bislang zweimal ein Expertengespräch „Nahverkehr ohne Grenzen“ in Brüssel. Während dieser prominent besetzten Veranstaltung wurden die Herausforderungen und der Handlungsbedarf mit regionalen Akteuren und der GD Move sowie anderen politischen Entscheidungsträgern diskutiert.

Das grenzüberschreitende Verkehrsangebot soll dabei strategisch in vier Schritten weiterentwickelt werden:

- Herstellung von Anschlüssen an den Grenzbahnhöfen
- Kooperation der Verkehrsunternehmen
- verkehrsmittelübergreifende Fahrgastinformation
- weitere Durchbindungen.

Der erste Schritt konnte inzwischen an allen Grenzstationen umgesetzt werden. Durch regelmäßige Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern sind die Anschlüsse in Szczecin, Kostrzyn, Frankfurt (Oder) und Forst vielfach verbessert worden. Im Rahmen der Vergabe Netz Ostbrandenburg wurde die Kooperation mit einem polnischen Verkehrsunternehmen vertraglich vereinbart, z. B. auf der Linie RB26. Ein weiterer Schritt ist die Schaffung einer zuverlässigen, leicht verständlichen und immer aktuellen Fahrgastinformation. Da durch Smartphones und mobiles Internet die Informationsbeschaffung deutlich einfacher geworden ist, steigt auch die Erwartungshaltung seitens der Fahrgäste an die Informationsdienste des ÖV. Vor allem im grenzüberschreitenden Bereich besteht hier noch großes Entwicklungspotenzial.

## 1.4. Koordinierung, Akteure und Organisation des ÖPNV

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

Zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems ist die VBB GmbH in ihrer Koordinierungsaufgabe besonders gefordert, jedoch müssen sich alle beteiligten Akteure engagieren und ihren Beitrag leisten. Das betrifft vor allem folgende Akteure:

- **Land Brandenburg als Aufgabenträger für den SPNV:** Der SPNV bildet das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung des Landes. Das Land als Aufgabenträger des SPNV hat seine Verantwortung deshalb vor allem in der mittel- bis langfristigen Sicherstellung der SPNV-Bedienung, um für alle Beteiligten Planungssicherheit für weitere Investitionen zu schaffen.
- **Landkreise und kreisfreie Städte als Aufgabenträger des üÖPNV:** Die Optimierung der Linienwege und Fahrzeiten im SPNV ist mit einer verstärkten Abstimmung im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs zu koppeln. Dafür sind integrierte Konzepte durch die Aufgabenträger des üÖPNV gemeinsam mit dem Aufgabenträger des SPNV zu erstellen.
- **VBB GmbH:** Die Länder Berlin und Brandenburg beauftragen die VBB GmbH mit der Bestellung und Abwicklung des Regional- und des S-Bahnverkehrs. Für ein abgestimmtes und integriertes Nahverkehrsangebot kooperiert der VBB mit den Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet sowie den benachbarten Aufgabenträgern in den angrenzenden Bundesländern und in Polen. Er koordiniert die Konzepte der Aufgabenträger SPNV und üÖPNV und stimmt



die Fahrpläne der Verkehrsunternehmen aufeinander ab. Zur Stärkung des ÖPNV-Systems betreibt der VBB Öffentlichkeitsarbeit und bietet eine einheitliche Fahrgastinformation sowie abgestimmte Kommunikationsmedien an.

- **Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU):** Erhalt und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur sind Teil der Daseinsvorsorge. In den Trassenentgelten für die bestellten SPNV-Leistungen sind die Kosten für die Instandhaltung der Infrastruktur durch die EIU enthalten. Deshalb fordert das Land von den Infrastrukturunternehmen (überwiegend DB Netz AG), die Mittel in vollem Umfang zum Erhalt der Schieneninfrastruktur einzusetzen. Durch die Behebung von Mängeln an der Streckeninfrastruktur kann das Fahrplanangebot verbessert werden.
- **Betreiber der Zugangsstellen (Bahnhöfe):** Bei den Zugangsstellen sind das Erscheinungsbild und die barrierefreie Nutzbarkeit durch die Infrastrukturbetreiber (überwiegend DB Station & Service AG) zu verbessern. Um bei der Barrierefreiheit eine durchgehende Nutzbarkeit für alle Fahrgastgruppen zu ermöglichen, ist ein streckenbezogenes Vorgehen verstreuten Einzelmaßnahmen vorzuziehen.
- **Leistungserbringer:** Auch die Leistungserbringer, Eisenbahnverkehrs- wie Busunternehmen, können ihren Beitrag leisten. Bereits bei der Angebotserstellung können Unternehmen über die ausgeschriebenen Leistungen hinaus ihre Kreativität und Flexibilität im Hinblick auf Kundengewinnung, Kundenbindung und Kundenorientierung beweisen und diese auch während der Vertragslaufzeit weiterentwickeln.
- **Städte und Gemeinden:** Im Zusammenhang mit der Aufstellung integrierter Konzepte für den ÖPNV und der Attraktivierung der Stationen kann in vielen Fällen durch die Gemeinden in kommunaler Verantwortung unter Einbeziehung der Infrastrukturbetreiber und Aufgabenträger die Schnittstellenfunktion der Stationen auf der Stadtseite und im weiteren Umfeld gestärkt werden.
- **Weitere Akteure:** Eine Vielzahl von Initiativen, Verbänden und Arbeitsgemeinschaften engagiert sich institutionell oder informell für den ÖPNV betreffende Themen. Als Austauschplattform der Akteure und zur Beratung der Aufgabenträger findet regelmäßig ein SPNV-Beirat statt, der im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg durch die VBB GmbH organisiert wird. Dem Beirat gehören u.a. Vertreter von ADAC, ADFC, BUND, IHK, VCD, Gewerkschaften und Fahrgastverbänden an. Das Verkehrsangebot kann sich so besser an den Wünschen der Kunden orientieren.

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

#### 1.4.1. Stationen und ihr Schnittstellenangebot

##### Kompetenzstelle Bahnhof

Die Kompetenzstelle soll die Reaktivierung von Bahnhofsgebäuden – als Teil unseres historischen Kulturguts – unterstützen und für ungenutzte Bahnhofsgebäude an betriebenen SPNV-Stationen eine Nachnutzung initiieren. Die wesentlichen Aufgaben der Kompetenzstelle sind:

- Kontaktvermittlung zu potenziellen Beteiligten (Eisenbahninfrastrukturunternehmen, Eigentümer, Verwertungsgesellschaften, Eisenbahnbundesamt, Planungsbüros, Kommunale Gebietskörperschaften und Ansprechpartner deren Verwaltungen sowie die lokale Wirtschaft)
- Überblick über Fördermöglichkeiten geben (Konzepte, Ausbau, Betreuung)
- das Aufzeigen von Nutzungskonzepten: Übersicht zu Best Practice-Beispielen im Land Brandenburg und aus anderen Regionen
- Informationen und fachliche Begleitung zu Grunderwerb, Baurecht und Freistellungsverfahren von Bahnflächen geben
- Begleitung der Umsetzung (u.a. Unterstützung bei der Akquisition von Fördermitteln, Abstimmung mit Behörden).

Damit sollen auch die noch verbliebenen ungenutzten Empfangsgebäude einer neuen Nutzung zugeführt werden, bzw. nicht mehr benötigte und verwertbare Anlagen zum Abriss frei gegeben werden.

Die Kompetenzstelle Bahnhof soll in 2018 bei der VBB GmbH arbeitsfähig eingerichtet sein.

### Planungsgrundlagen

Stationen des SPNV müssen neben ihrer verkehrlichen Funktion auch als "Tore zur Stadt" die hohe Standortgunst nutzen. Sie sind damit Visitenkarten für Stadt und Bahn zugleich, woraus sich ein vielfältiger Entwicklungsanspruch an die Bahnhofsumfelder ableitet. Alle Stationen bilden zudem eine mehr oder weniger verkehrsbedeutsame Schnittstelle zwischen SPNV und den übrigen Verkehrsmitteln – Fuß- und Fahrradverkehr, Bus und Pkw als Selbst- oder Mitfahrer.

Für die Entwicklung von Bahnhöfen und ihrer Umfelder werden die Verfahren, Förderbedingungen und Ansprechpartner in den folgenden Leitfäden des Landes Brandenburg dargestellt. Diese sind bei der Konzeption und Planung der Bahnhofsumfelder zu modernen Schnittstellen zu berücksichtigen:

- **Leitfaden "Bahnhof und Stadt":** Der Leitfaden für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern im Land Brandenburg wurde gemeinsam vom MIL und der VBB GmbH erstellt. Er enthält Aussagen zur Bahnhofsentwicklung als städtebauliche und verkehrliche Gemeinschaftsaufgabe, einen Planungsleitfaden, Praxisbeispiele und einen Verfahrensablauf zur Bahnhofsentwicklung im Land Brandenburg.
- **Leitfaden "Parken am Bahnhof":** „Abstellen von Fahrrad (B+R) und Pkw (P+R) leichtgemacht“ ist das Motto dieses Leitfadens. Es werden unter anderem das Verfahren zur bedarfsgerechten Stellplatzermittlung, Vorgaben zur Gestaltung der Stellplätze/Anlagen sowie deren Umfeld vorgestellt.
- **Leitfaden "Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg":** In diesem Leitfaden werden die Ausstattungen zur Fahrgastinformation an Stationen im Regel- und Störfall sowie das entsprechende Informationsangebot vorgestellt. Für die Fahrgastinformation gelten zudem die Vorgaben des VBB-Handbuchs "Fahrgastinformation".

### 1.4.2. Abstimmung des Verkehrsangebotes

#### Abgestimmte Fahrpläne

Die SPNV-Produkte Regionalexpress, Regionalbahn und S-Bahn ergänzen sich zu einem landesweit vertakteten System, das durch regelmäßige Abfahrtszeiten und klare Umsteigebeziehungen im Nahverkehrssystem und zum Fernverkehr an den zentralen Knotenpunkten ein kundenorientiertes Angebot schafft. Angestrebt wird ein langfristig über mehrere Fahrplanperioden stabiles System. Dieses ist die Basis für abgestimmte Fahrpläne mit verknüpften Bus/Tram-Linien. Dieses System der vertakteten Linien dient folgenden Zielen:

- bessere Verständlichkeit des integrierten Bahn-/Bus-Systems für die Kunden
- leichtere Abstimmung der Fahrpläne angesichts der zunehmenden Anzahl von EVU im SPNV
- Grundlage für bessere, langfristig planbare Verknüpfungen mit weiteren Verkehrsmitteln (vor allem Bus und Straßenbahn)
- Sicherung von Anschlussbeziehungen von und zum Fernverkehr sowie zum Regionalverkehr angrenzender Bundesländer.

Die Angebots- und Fahrplanabstimmung zwischen Bussen und Bahnen ist ein wichtiger Punkt für die Gestaltung eines attraktiven Gesamt-ÖPNV. Eine enge Verzahnung von Bahn und Bus wird heute von den Fahrgästen erwartet. Zum Erhalt eines stabilen Gesamt-ÖPNV-Systems, müssen folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

- vertaktetes Grundangebot im SPNV ohne Taktabweichungen und Taktsprünge
- langfristige Sicherung der Fahrplangültigkeit im SPNV

- rechtzeitige Informationsübermittlung an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen möglichst ein Jahr vor dem geplanten Fahrplanwechsel
- Kommunikationsrunden und frühe Einbeziehung der Beteiligten bei größeren Baumaßnahmen
- Stabilisierung der Pünktlichkeit
- übergreifende Vermarktung.

Der ab Dezember des laufenden Jahres gültige Fahrplanentwurf wird vorab im April/Mai an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen kommuniziert. Zur Detailabstimmung führt die VBB GmbH nach Bedarf Abstimmungsgespräche zur Optimierung des Entwurfs durch.

Um unter Beachtung des Finanzrahmens eine attraktive und wirtschaftlich vertretbare Erschließung der Fläche zu gewährleisten, ist die funktionale Aufgabenteilung zwischen SPNV und üÖPNV weiter zu optimieren. In den letzten Jahren ist dies schon in erheblichem Maße gelungen, doch besteht weiterer Handlungsbedarf. Der Ausbau des PlusBus Liniennetzes ist in diesem Sinne zu forcieren.

Ein Ziel des Landes Brandenburg ist daher die weitere Entwicklung des PlusBus-Netzes als Ergänzung zum SPNV-Netz im gesamten Land Brandenburg. Die Aufgabenträgerschaft für den Busverkehr bleibt jedoch bei den Landkreisen und kreisfreien Städten. Zukünftig ist die Einführung einer Qualitätsmarke für den Stadtverkehr und den Stadt-Umlandverkehr zu prüfen. Das Gesamtnetz ermöglicht eine gemeinsame Vermarktung der SPNV-Linien und von Brandenburgs stärksten Buslinien.

### Kommunale Nahverkehrspläne

Die Nahverkehrspläne der kommunalen Aufgabenträger bilden den Rahmen für die Entwicklung des üÖPNV. Darin definiert der Aufgabenträger insbesondere die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots. Der Nahverkehrsplan spielt für die Erteilung der Linienkonzessionen durch die Genehmigungsbehörde eine große Rolle. Einzelheiten zur Aufstellung sind in § 8 ÖPNV-Gesetz geregelt.

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

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

LK / Stadt	Zeitraum
<b>Brandenburg an der Havel</b>	2003 ff.
<b>Barnim</b>	2017-2026
<b>Cottbus*</b>	2012-2016
<b>Elbe-Elster</b>	2015-2025
<b>Frankfurt (Oder)*</b>	2012-2016
<b>Havelland*</b>	2012-2016
<b>Oder-Spree*</b>	2012-2016
<b>Oberhavel</b>	2017-2021
<b>Ostprignitz-Ruppin</b>	ab 2015
<b>Oberspreewald-Lausitz</b>	2015-2025
<b>Potsdam Mittelmark</b>	2015-2019

LK / Stadt	Zeitraum
<b>Potsdam</b>	2012-2018
<b>Prignitz</b>	2014-2018
<b>Spree-Neiße*</b>	2012-2016
<b>Teltow-Fläming</b>	2014-2018
<b>Uckermark</b>	2015-2019
<b>Dahme Spreewald</b>	2015-2020
<b>Märkisch-Oderland</b>	2015-2019

Tabelle 1-1: Übersicht Laufzeiten der kommunalen Nahverkehrspläne

\*Zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Nahverkehrsplanes in Überarbeitung oder Überarbeitung geplant

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

Im Folgenden sollen zunächst die Entwicklungen der Jahre 2013 bis 2017 kurz beschrieben werden. So konnten in den vergangenen Jahren

- das Verkehrsangebot weiter ausgebaut,
- weitere Fahrgastzugewinne erreicht,
- Strecken- und Stationsausbauten realisiert und
- neue Konzepte (z.B. „RadimRegio“, PlusBus)

umgesetzt werden.

Die folgenden Abschnitte sollen einen Überblick über das Erreichte geben und damit eine Bestandsaufnahme für die zukünftigen Bedarfe bilden.

### 2.1. Verbesserung des SPNV-Angebotes

Das Verkehrsangebot konnte in den letzten fünf Jahren weiter verbessert werden. Die Akzeptanz des Angebots zeigt sich auch in den gestiegenen Fahrgastzahlen.

#### 2.1.1. Bestellte SPNV-Leistungen

Die bestellten Verkehrsleistungen sind in den vergangenen Jahren stetig gestiegen, die Entwicklung ist in Tabelle 2-1 dargestellt.

Jahr	Regionalverkehr Zugkm	S-Bahn Zugkm	Insgesamt Zugkm
2013	30,519 Mio	3,621 Mio	34,140 Mio
2014	31,429 Mio	3,621 Mio	35,050 Mio
2015	31,489 Mio	3,621 Mio	35,110 Mio
2016	31,483 Mio	3,673 Mio	35,156 Mio

Tabelle 2-1: Bestellte SPNV-Leistungen

Zu nennen sind unter anderem folgende Maßnahmen zur Verbesserung des Verkehrsangebots:

- Streckenausbau und Angebotsausweitung (Einführung 20-Minuten-Takt) auf der S-Bahn-Strecke Strausberg – Strausberg Nord
- Einbindung aller Linien in Wittenberge in den Taktknoten
- Herstellung eines Taktknotens in Wriezen durch die Reaktivierung der zweiten Bahnsteigkante
- Anbindung der Station Berlin Ostkreuz an den Regionalverkehr mit Aufnahme von Direktverbindungen in Richtung Eberswalde, Senftenberg, Templin und Werneuchen
- Einführung eines Zugpaares (Kulturzug) Berlin – Cottbus – Breslau an den Wochenenden
- Errichtung eines zusätzlichen Regionalbahnsteigs in Potsdam – Griebnitzsee ermöglicht Regionalbahnbedienung auch in der Fahrtrichtung Berlin – Potsdam; somit eine Verbindung der Potsdamer Universitätsstandorte im 30-Minuten-Takt
- einzelne zusätzliche Fahrten auf stark nachgefragten Verbindungen (z.B. Cottbus – Berlin, Strausberg – Berlin) und in Tagesrandzeiten
- Ergänzung des Angebots zwischen Frankfurt (Oder) und Cottbus durch drei zusätzliche Expresszugpaare
- Fahrzeitverkürzungen und Angebotsanpassungen nach Abschluss von Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen, z. B. Ausbau der Strecke Berlin – Rostock auf 160 km/h
- Einrichtung und Bedienung eines neuen Haltepunktes in Zellendorf
- Einrichtung und Bedienung eines Haltepunktes in Blumberg-Rehhahn.

## 2.1.2. Entwicklung der Nachfrage

Der seit vielen Jahren anhaltende Trend steigender Fahrgastzahlen setzte sich auch in den Jahren 2013 – 2017 weiter fort. Die räumliche Disparität der Hauptstadtregion spiegelt sich dabei auch in den Fahrgastzahlen wider. Die stärksten Zuwächse sind somit weiterhin im Berliner Umland und auf den auf Berlin zulaufenden RE-Linien zu verzeichnen. Erstmals ist auch in vielen peripheren Räumen im weiteren Metropolenraum ein Trend hin zu leicht steigenden Fahrgastzahlen ablesbar, wenngleich auf deutlich niedrigerem Niveau als im Berliner Umland.

Insgesamt haben sich die Fahrgastzahlen erneut sehr positiv entwickelt. Während im Jahr 2013 täglich rund 195.000 Fahrgäste im Regionalverkehr in Berlin und Brandenburg gezählt wurden, hat sich diese Zahl bis 2016 auf rund 230.000 erhöht. Mit einer durchschnittlichen jährlichen Steigerungsrate der Fahrgastnachfrage von ca. 5,6% liegt der Regionalverkehr in der Hauptstadtregion damit deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt von 2,2%. Von einer Reduktion dieser Steigerungsraten ist aufgrund der regionalen Entwicklung zurzeit nicht auszugehen. Der Nachfragedruck wird daher in den kommenden Jahren besonders auf den Hauptachsen zunehmen und zusätzliche Handlungsbedarfe induzieren.

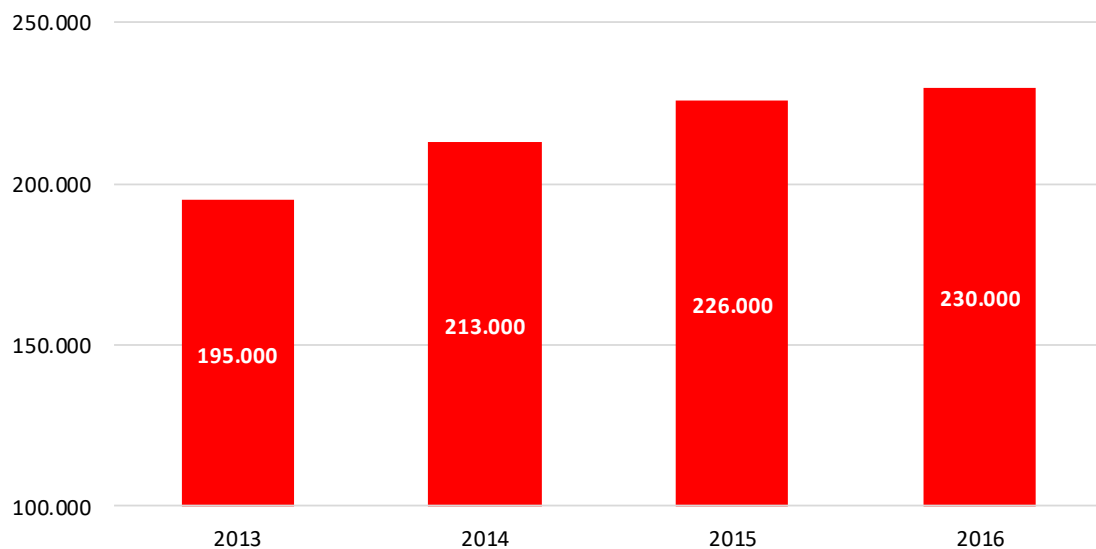


Abbildung 2-1: Anzahl der täglichen Fahrgäste im Regionalverkehr

Die verkehrliche Bedeutung des leistungsfähigen Kernnetzes – bestehend aus starken RE-Linien und ergänzenden RB-Linien – wird durch die Ergebnisse der korridorbezogenen Querschnittszählungen (Querschnittsbelastungen von bis zu 39.000 Fahrgäste) unterstrichen. Einzelne Linien wie der RE1 zwischen Potsdam und Berlin erreichen Nutzungswerte von bis zu 27.000 Fahrgästen/Abschnitt und Tag. Etwa 10 Jahre nach Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels hat sich das damals grundlegend eingeführte Angebot in der Hauptstadtregion etabliert und führt auf den Zulaufstrecken nach Eberswalde, Ludwigfelde, Oranienburg und Zossen zu einer weiter steigenden Fahrgastnachfrage. Es können hier je Linie bis zu 10.000 Fahrgäste pro Tag und Abschnitt gezählt werden, die korridorbezogene Nachfrage über alle Linien hinweg liegt teils noch darüber. Das Ergänzungsnetz zur Bedienung des ländlichen Raums oder als Zubringer zu den Knoten konnte sich nachfrageseitig weiter stabilisieren; auch hier werden teilweise Nachfragequerschnitte von über 1.000 Reisenden je Tag erzielt.

Die nachfragestärksten Abschnitte im Regionalverkehr im Land Brandenburg sind in Abbildung 2-2 für das Fahrplanjahr 2016 dargestellt.

Im Berliner S-Bahn-Verkehr hat sich – nach der u.a. durch gravierende Fehlentscheidungen der S-Bahn Berlin GmbH und des Mutterkonzerns DB AG verursachten S-Bahn-Krise der Jahre 2009 bis 2012 – die Lage wieder stabilisiert. Seit Juni 2013 verkehren wieder alle 15 S-Bahn-Linien. Jedoch kommt es wegen der noch immer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit weiterhin zum

Entfall einiger Verstärkerzugfahrten in den Hauptverkehrszeiten und zu reduzierten Zugstärken auf einigen Linien, allerdings überwiegend auf Berliner Gebiet. Die Außenäste im Land Brandenburg sind hiervon, mit Ausnahme der Linie S45, nicht mehr betroffen.

Die in den Krisenjahren unterbrochene positive Entwicklung der Fahrgastzahlen setzt sich seit dem Jahr 2013 wieder fort und spiegelt damit auch den allgemein positiven Nachfragetrend des ÖPNV in der Hauptstadtregion wider. Im Jahr 2016 belief sich die Verkehrsnachfrage auf durchschnittlich mehr als 1,1 Mio. Fahrgäste im gesamten S-Bahnnetz täglich.

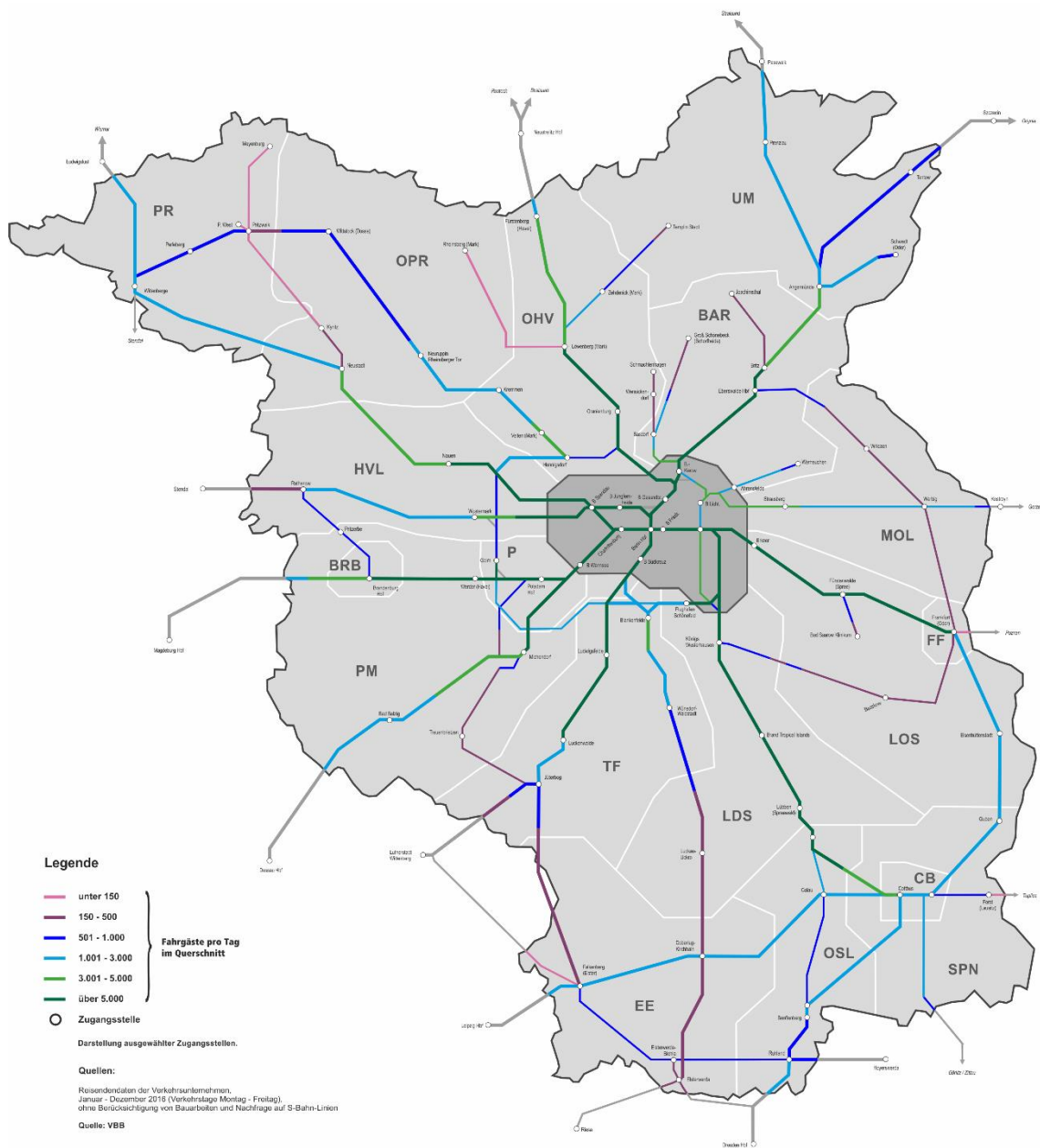


Abbildung 2-2: Querschnittsbelastung von SPNV-Strecken 2016

## 2.2. Vergabe von Verkehrsleistungen

Im Jahr 1996 wurde mit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes die Verantwortung für den S-Bahn- und Regionalverkehr auf der Schiene von der Bundesebene auf die Bundesländer übertragen. Seitdem verfolgt das Land Brandenburg den Weg der wettbewerblichen Vergabe. Im Re-

gionalverkehr in Brandenburg wurden in den vergangenen Jahren nahezu alle derzeit erbrachten Leistungen im Wettbewerb vergeben. Für die Berliner S-Bahn konnte das wettbewerbliche Vergabeverfahren für das erste Teilnetz Ring im Dezember 2015 abgeschlossen werden. Der Betrieb auf diesem Netz wird – entsprechend der sukzessiven Auslieferung der Neufahrzeuge – stufenweise ab dem 01.01.2021 aufgenommen.

Im Regionalverkehr wurden die in Tabelle 2-2 aufgeführten Verkehrsverträge vergeben:

Netz	Laufzeit	Betreiber	Linien*	Umfang*
Ostbrandenburg (NOB)	2014/15-24	NEB	RB12, 25, 26, 35, 36, 54, 60, 61, 62, 63	4,2 Mio Zkm
E-Netz-Nord (ENORM)	2013-28	DB	RB30 bzw. S1	0,02 Mio. Zkm
Mitteldeutsches S-Bahnnetz II (MDSB II)	2015-30	DB	RB51S bzw. 80/81	0,1 Mio. Zkm
Nordwestbrandenburg	2016–28	DB	RE6, RB55	2,2 Mio Zkm
Prignitz (PR2)	2014-16	EPG (HANS)	RB73, 74	0,22 Mio. Zkm
Elektronetz Mittelsachsen (EMS)	2016-2030	BOB	RB45	0,05 Mio. Zkm
Spree-Neiße (SPN2)	2018-20	ODEG	RB46, 65	0,6 Mio. Zkm
Stendal – Rathenow (SR)	2015-18	ODEG	RB34	0,08 Mo. Zkm
Prignitz (PR3)	2016-18	HANS	RB73, 74	0,22 Mio. Zkm
Elbe-Altmark (ELA)	2018-22	HANS	RB34	0,08 Mio. Zkm

Tabelle 2-2: Vergebene SPNV-Leistungen 2013 – 2017

\* Leistungsumfang auf dem Gebiet des Landes Brandenburg

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

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

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

- Die Netze wurden so gebildet bzw. in Lose unterteilt, dass auch mittelständische Unternehmen sich erfolgreich an den Vergaben beteiligen konnten.
- Durch den Einsatz von neuen oder neuwertigen Fahrzeugen mit einem hohen Maß an Barrierefreiheit und Aufenthaltskomfort konnte die Qualität für die Fahrgäste deutlich verbessert werden. Es gelten die einheitlichen Qualitätsstandards im SPNV für Berlin und Brandenburg. Diese sind u.a.:
  - alle Fahrten werden von einem Kundenbetreuer begleitet



- der Bereich für mobilitätseingeschränkte Personen befindet sich in der ungefähren Mitte des Zuges
  - ein 1. Klasse-Bereich im RegionalExpress
  - Echtzeitinformationen im Zug über TFT-Monitore zu aktuellen Anschlussverbindungen einschließlich der Erreichbarkeit des übrigen ÖPNV
  - Echtzeitinformationen zu Pünktlichkeit und Ausfällen über die VBB-App und die VBB-Fahrinfo
  - Klimaanlage
  - Videoaufzeichnung
  - Steckdosen.
- Zur Sicherung der Beschäftigung wurde vor der Novellierung des Vergaberechts der so genannte Übergang des Betriebspersonals angeordnet (Umsetzung der EU-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße).



Abbildung 2-3: Eisenbahnverkehrsunternehmen im VBB-Gebiet 2017 (VBB)



Abbildung 2-4: Durchgeführte Vergabeverfahren bis einschließlich 2017

### 2.3. Verbesserung der Infrastruktur

Im Zeitraum 2013 – 2017 wurden die in Tabelle 2-3 aufgeführten Strecken ausgebaut.

Strecke / Maßnahme	Inbetriebnahme	Maßnahmeziel
Rostock - Berlin, Ausbaustrecke Abschnitt Löwenberg - Nassenheide	2013 / 2014	120 / 160 km/h
Bahnhof Elsterwerda-Biehla, Kreuzungsbauwerk	2014	120 km/h
Berlin – Dresden, Ausbaustrecke Rückersdorf - Elsterwerda	2014	160 (200) km/h
Berlin – Dresden, Ausbaustrecke	2015	160 (200) km/h

Strecke / Maßnahme	Inbetriebnahme	Maßnahmeziel
Bahnhof Rangsdorf		
Berlin – Dresden, Ausbaustrecke Rückersdorf - Elsterwerda	2016	160 (200) km/h
Ruhland – (Hoyerswerda), ESTW Hosena	2015	120 (160) km/h
Berlin – Szczecin (Stettin) Ausbaustrecke, Umbau Karower Kreuz	2017 - 2018	160 km/h

Tabelle 2-3: Bedeutende Ausbauten im Fern- und Ballungsnetz 2013-2017

Damit erhöhte sich die Gesamtlänge neuer bzw. ausgebauter Strecken im Fern- und Ballungsnetz im Land Brandenburg seit 2013 um weitere 35 km auf eine ca. 685 km lange Strecke. Der Anteil der neuen bzw. ausgebauten Strecken stieg damit in den vergangenen fünf Jahren von 46 % im Jahr 2012 auf 48,5 % im Jahr 2017.

Hervorzuheben ist die Fertigstellung und Inbetriebnahme der für 160 km/h ausgebauten Strecke der Nordbahn zwischen Löwenberg und Nassenheide sowie zwischen Neustrelitz (MV) und Fürstenberg (Havel) im Mai 2014, die den SPNV in der Region verbesserte.

Im Zeitraum 2013 – 2017 konnten im Regionalnetz die in Tabelle 2-4 dargestellten Ausbauten vorgenommen werden.

Strecke / Maßnahme	Inbetriebnahme	Maßnahmeziel
Frankfurt (Oder) – Eberswalde, Abschnitt Frankfurt (O.) – Werbig, Teilerneuerung	2014	100 km/h
Königs Wusterhausen – Beeskow, Brücken- und Bahnübergangerneuerung, ESTW	2015	80 km/h
Frankfurt (Oder) – Eberswalde, Bahnhof Niederfinow, ESTW	2015	60 km/h
Bad Saarow-Pieskow – Bad Saarow Klinikum, Neubau Kreuzungsbauwerk in Fürstenwalde	2016	80 km/h
Frankfurt (Oder) – Eberswalde, Abschnitt Werbig - Wriezen, Erneuerungen	2016 - 2017	80 km/h
Strausberg – Küstrin (Ostbahn) Zweigleisiger Abschnitt Strausberg – Rehfelde	2017	100 km/h

Tabelle 2-4: Ausbauten im Regionalnetz 2013-2017

Durch die Umsetzung dieser Ausbaumaßnahmen im Bereich des Regionalnetzes mit einer Gesamtstreckenlänge von ca. 680 km konnte der Anteil ausgebauter SPNV-Strecken seit 2012 um fast 25 km von 68 % auf 72 % im Jahr 2017 erhöht werden.

Im S-Bahnnetz wurden im Berliner Raum von 2013 – 2017 die in Tabelle 2-5 aufgeführten Ausbauten vorgenommen.

Strecke / Maßnahme	Inbetriebnahme	Maßnahmeziel
Kreuzungsbahnhof Wildau Neubau Kreuzungsgleis, Bahnsteigerneuerung	2015	Fahrplanstabilisierung
Begegnungsabschnitt Strausberg - Hegermühle Neubau 2. Gleis	2015	Fahrplanstabilisierung
Zugsicherungssystem S-Bahn Berlin ZBS Anpassung technischer Ausrüstungsstandard	ab 2015	Modernisierung der Zugbeeinflussung

Tabelle 2-5: Ausbauten im S-Bahn Netz 2013-2017

Darüber hinaus wurden an den Bahnhöfen und Haltepunkten in Brandenburg von 2013 – 2017 die in Tabelle 2-6 aufgelisteten barrierefreien Ausbauten vorgenommen.



Station	Linie	Maßnahme	Fertig
Hp Grüneberg	RB12	Neubau Bahnsteige	2013
Bf Nassenheide	RB12	Neubau Bahnsteige	2013
Bf Müllrose	RB36	Neubau Bahnsteig	2013
Hp Mixdorf	RB36	Neubau Bahnsteig	2013
Bf Zernsdorf	RB36	Neubau Bahnsteige	2013
Bf Friedersdorf	RB36	Neubau Bahnsteige	2013
Hp Zellendorf	RE3	Neubau Zugangsstelle	2013
Bf Bad Liebenwerda	RB49, S4	Neubau Bahnsteig	2013
Bf Wustermark	RE4, RB21, RB13	Neubau Aufzüge	2013
Bf Michendorf	RE7, RB33	Neubau Aufzüge	2014
Hp Charlottenhof	RE1, RB21/22,...	Neubau Aufzüge	2014
S-Hp Birkenstein	S5	Neubau Aufzüge	2014
Bf Königs Wusterhausen	RE2, RB22, RB36 ..	Neubau Aufzüge	2014
Bf Elstal	RE4, RB13	Neubau Aufzüge	2014
S-Bf Wildau	S46	Neubau Bahnsteige, Aufzug	2015
Hp Kraftw.. Finkenheerd	RB11	Neubau Bahnsteige, Überweg	2015
Bf Niederfinow	RB60	Neubau Bahnsteige	2015
Hp Bergsdorf	RB12	Neubau Bahnsteig	2015
Hp Zehdenick-Neuhof	RB12	Neubau Bahnsteig	2015
Hp Hammelspring	RB12	Neubau Bahnsteige	2015
Bf Beelitz Stadt	RB33	Neubau Bahnsteig	2015
Hp Elsholz	RB33	Neubau Bahnsteig	2015
Hp Treuenbrietzen Süd	RB33	Neubau Bahnsteig	2015
Bf Rangsdorf	RE5, RE7	Neubau Bahnsteige, Aufzüge	2015
Bf Elsterwerda	RE5, RB31, RB45	Neubau Bahnsteige, Aufzüge	2016
Bf Elsterwerda-Biehla	RB31, RB49, S4	Neubau Bahnsteige	2016
Bf Finsterwalde	RE10, RB43	Neubau Bahnsteige, Aufzüge	2016
Hp Weisen	RE6	Neubau Bahnsteig	2016
Hp Thyrow	RE3	Neubau Bahnsteige	2016
Bf Storkow	RB36	Neubau Bahnsteige, Überweg	2016
Hp Wendisch-Rietz	RB36	Neubau Bahnsteig	2016
Bf Groß Pankow	RE6	Neubau Bahnsteige	2017
Bf Perleberg	RE6	Neubau Bahnsteig	2017
Bf Brand Tropical Islands	RE2, RB24	Ergänzung Aufzüge	2018
Bf Baruth	RE5	Neubau Bahnsteige, Rampen	2017
Hp Klasdorf-Glashütte	RE5	Neubau Bahnsteige, Rampen	2017
Bf Walddrehna	RE5	Neubau Bahnsteig	2017
Hp Drahnsdorf	PE5	Neubau Bahnsteige, Rampen	2017

Station	Linie	Maßnahme	Fertig
Hp Herrensee	RB26	Neubau Bahnsteige, Überweg	2017
Bf Strausberg	RB26, S5	Neubau Bahnsteige, Überweg	2017
Bf Lindenberg	RB36	Neubau Bahnsteig	2017

Tabelle 2-6: Ausbauten Barrierefreiheit 2013-2017

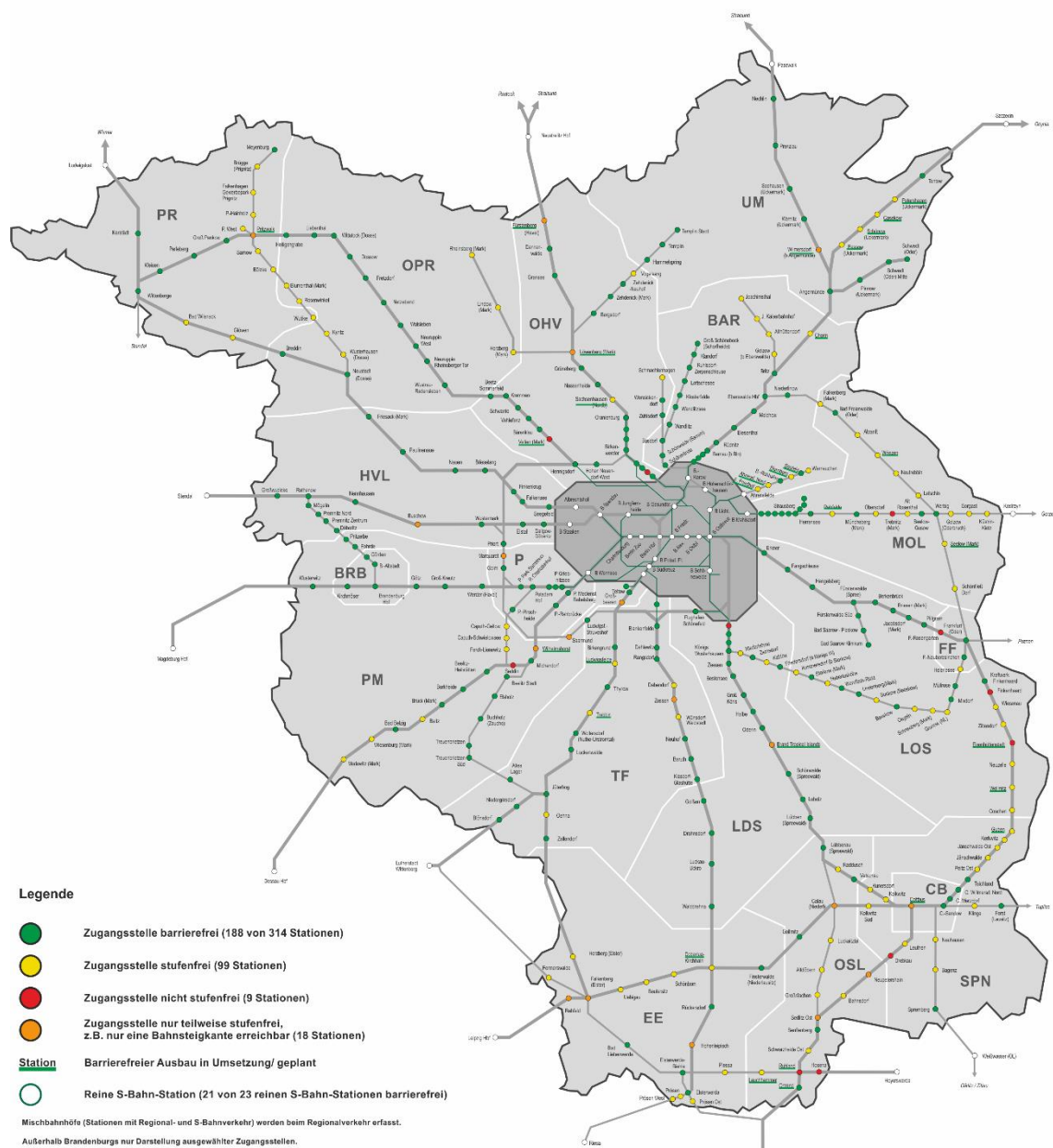


Abbildung 2-5: Ausbaustand Barrierefreiheit (Stand September 2016)

### 2.3.1. Qualität des Streckennetzes

Die VBB GmbH analysiert im Auftrag des Landes Brandenburg seit dem Jahr 2007 alljährlich die Qualität des vom Regionalverkehr befahrenen Streckennetzes. Dazu wird eine Befahrung dieses Netzes durch eine Zugfahrt in beiden Richtungen simuliert, die die Anfahr- und Bremsvorgänge

in Abhängigkeit vom regelmäßig eingesetzten Fahrzeugmaterial und von weiteren Einflussgrößen umfasst. Diese ermittelte theoretische Fahrzeit wird dem Fahrplan gegenübergestellt; die sich ergebenden Abweichungen werden in:

- anlagebedingte (nur mit unverhältnismäßigem Aufwand zu beseitigende),
- baustellenbedingte (durch laufende Umbaumaßnahmen verursachte) und
- mangelbedingte (durch infrastrukturelle Mängel zum Erhalt des Sicherheitsniveaus erforderliche)

Geschwindigkeitseinbrüche klassifiziert.

Schwerpunkt der Betrachtung bilden jeweils die mangelbedingten Fahrzeitverlängerungen, die insbesondere im Zusammenhang mit dem Reisendenaufkommen eine Aussage zu entsprechenden Auswirkungen auf die Fahrgäste im Verbundgebiet erlaubt.

Mit den jeweils betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden diese Ergebnisse abgeglichen und im Bedarfsfall Maßnahmen zur Verbesserung entwickelt.

Aktuell liegt die VBB-Qualitätsanalyse Netzzustand 2016 vor. In diesem Jahr wurden im gesamten Untersuchungsnetz 448 Geschwindigkeitseinbrüche mit einer Gesamtlänge von 374,3 km festgestellt. Insgesamt sind somit 8,4% des Netzes nicht mit der eigentlichen Streckengeschwindigkeit befahrbar. Die hieraus theoretisch errechneten Fahrzeitverluste summieren sich auf 2 Stunden und 21 Minuten, was einem Anteil von 3,7% der Fahrzeit entspricht.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden Fahrzeitverluste in Höhe von 16 Minuten beseitigt. In der Gesamtbetrachtung seit der ersten netzweiten Betrachtung im Jahr 2007 konnten Fahrzeitverluste von einer Stunde und 44 Minuten abgebaut werden.

Mangelbedingt sind im Jahr 2016 in der Summe knapp 6 Minuten an Fahrzeitverlusten hinzugekommen und fast 13 Minuten entfallen. Die Ergebnisse zeigen ebenfalls, dass

- mehr als 46% der festgestellten Einbruchsstellen auf Mängel zurückzuführen sind. Fast alle Mängel sind als „Dauermängel“ signalisiert, die bereits in den Fahrplan eingearbeitet sind.
- die anlagebedingten Geschwindigkeitseinbrüche mit einem Anteil von ca. 49% auf nicht ausreichend dimensionierte Anlagen zurückzuführen sind, z.B. ohne technische Sicherung ausgestattete Bahnübergänge, bei denen Züge auf bis zu 10 km/h abbremsen müssen.
- der Anteil der Geschwindigkeitseinbrüche, welche auf laufende Baustellen zurückzuführen sind, im Jahr 2016 bei 4,5% lag.

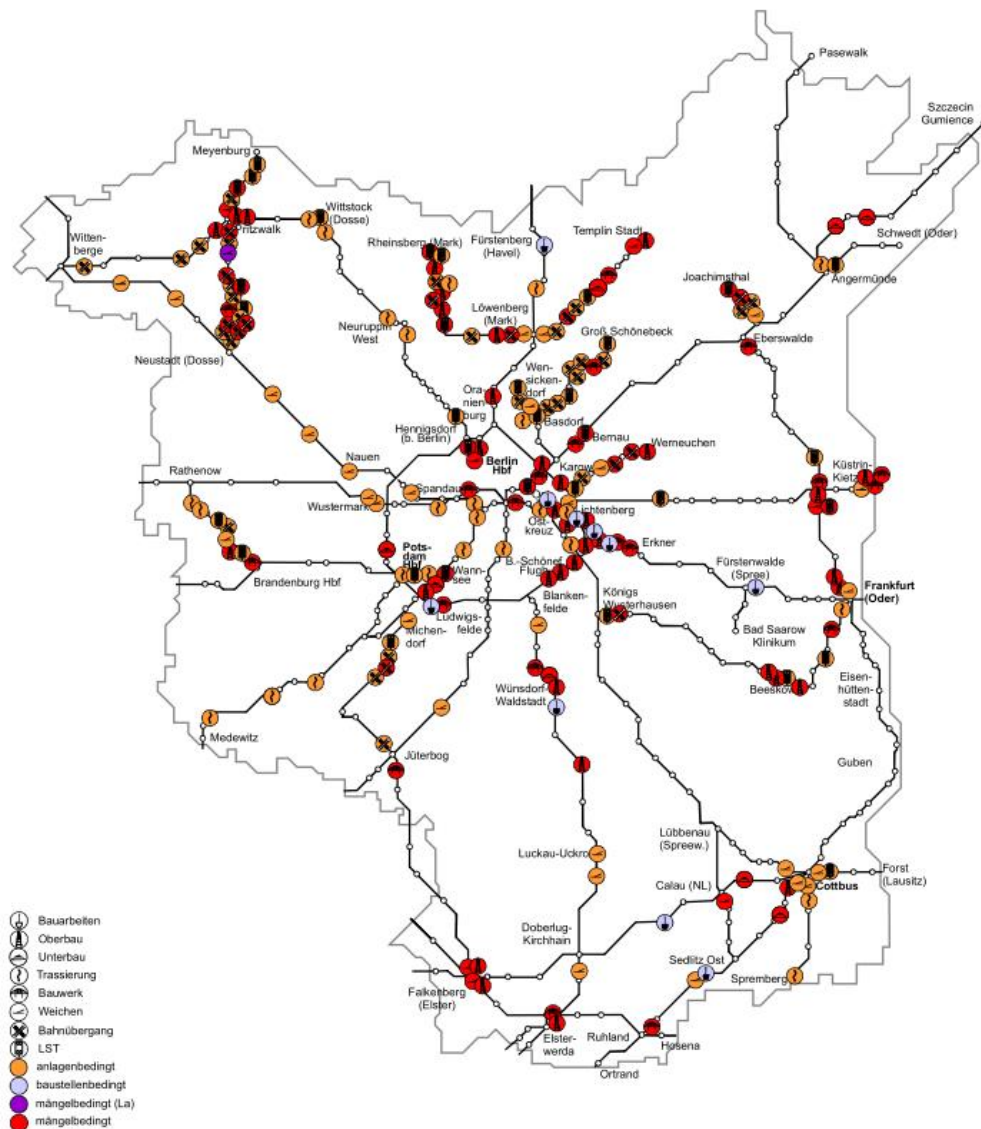


Abbildung 2-6: Übersicht relevanter Geschwindigkeitseinbrüche 2016

### 2.3.2. Gestaltung und Aufwertung der Stationen

Die Stationsanalyse erfasst seit dem Jahr 2012 jährlich etwas mehr als 110 Stationen, die hinsichtlich ihrer verkehrlichen Wirkung unter den Aspekten:

- Barrierefreiheit (u.a. stufenfreier Bahnsteigzugang, Bahnsteighöhe, Taktile Wegeleitung),
- Fahrgastinformation (Umfang und Zustand der Fahrgastinformation und Wegeleitung) und
- Aufenthaltsqualität (Sauberkeit und Erhaltungszustand der Anlage)

untersucht werden.

Die Stationen sollen in ihrer Funktion und Fahrgastwirkung inkl. Schnittstellen zum übrigen ÖPNV bewertet werden. Es werden sowohl Kriterien, die im unmittelbaren Verantwortungsbereich des Stationsbetreibers liegen, als auch solche, die von weiteren Verantwortlichen (z. B. Landkreise oder Gemeinden) zu vertreten sind, erfasst und geben die verkehrliche Wirkung auf den Fahrgast wieder.



Das für die Allgemeinheit relevante Erscheinungsbild eines „Bahnhofs“ setzt sich zusammen aus der „Verkehrsstation“, die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) vorgehalten wird und die alle für die bahnseitige Nutzung relevanten Funktionen umfasst. Dazu kommt der Bahnhofsvorplatz (P+R, Fahrrad-Abstellung, Bushaltestellen und Zugang), der meist von den Kommunen betreut wird sowie das Bahnhofsgebäude, das in vielen Fällen anderweitig genutzt (oder nicht genutzt) wird und mit der Verkehrsstation ggf. funktional nichts mehr zu tun hat.

Für die Beurteilung der Stationen werden ausschließlich auf die für Fahrgäste relevanten Funktionen abgehoben. Der Zustand ggf. noch vorhandener, verkehrlich nicht genutzter Bauwerke fließt nicht in die Bewertung ein.

Die Zielstellung der Untersuchung besteht in einem quantifizierbaren Überblick zu erkennbarem bzw. dringendem Handlungsbedarf, um zielsicher eine hohe Qualität in der Gesamtwirkung der zur Verfügung stehenden Anlagen zu erreichen und dauerhaft zu halten.

### **Untersuchung von Stationsstandorten**

Im Rahmen von Modernisierungen und Erneuerungen der SPNV-Infrastruktur besteht grundsätzlich auch die Möglichkeit zur Standortveränderung einer Station. Diese Option wird bei Bedarf in die Planungen einbezogen und hat in der Vergangenheit bereits zu Stationsverlagerungen geführt (z.B. Neuruppin West und Ludwigsfelde-Struveshof).

Die DB Station&Service AG hat im Rahmen ihrer „Stationsoffensive“ dem Land Vorschläge für neue Stationsstandorte unterbreitet, die durch das Land und die DB Netz AG hinsichtlich konzeptioneller und kapazitiver, fahrplanseitiger Passfähigkeit untersucht wurden, um eine objektive Bewertung zu ermöglichen. Im Ergebnis erachtet das Land den Neubau der Station Eberswalde Nordend als verkehrlich sinnvoll und umsetzbar. Die Umsetzbarkeit weiterer potenzieller Stationskandidaten (Wustermark-Elstal West), Frohnsdorf) wird derzeit geprüft.

### **Aufwertung von Bahnanlagen**

Für das umfangreiche Modernisierungsprogramm von Bahnsteiganlagen und Bahnsteigzugängen wurden verstärkt Bundesmittel eingesetzt. Davon konnten auch viele kleinere Stationen wie z. B. Bergsdorf, Zehdenick-Neuhof und Hammelspring an der RB12, einige Stationen zwischen Königs Wusterhausen und Storkow auf der RB36 oder auch die Stationen Perleberg, Pritzwalk, Groß Pankow und Weisen entlang des Prignitzexpress (RE6) profitieren.

Die Totalsperrung der Dresdner Bahn zwischen Wünsdorf-Waldstadt und Elsterwerda bis Dezember 2017 wird ebenfalls zur Erneuerung bzw. Anpassung der Bahnsteiganlagen genutzt.

Für den Stationsbetreiber besteht die Verpflichtung zur Aufstellung eines Programms zur Schaffung von Barrierefreiheit. Prinzipiell werden deshalb bei einer Modernisierung der Stationen auch deren barrierefreie Erschließung entsprechend der gesetzlichen Rahmenbedingungen berücksichtigt.

Die Erfassung und Bewertung aller SPNV-Stationen im Land Brandenburg erfolgt regelmäßig im Rahmen der jährlichen „VBB-Qualitätsanalyse Stationen“, die die Aspekte „Barrierefreiheit“, „Fahrgastinformation“ und „Aufenthaltsqualität“ gleichwertig nebeneinanderstellt und einen entsprechenden Handlungsbedarf ableitet.

### **Umnutzung von Empfangsgebäuden**

Während der Laufzeit des letzten LNVP konnten für einige leerstehende Empfangsgebäude Nachnutzungen gefunden werden: Gastronomie, Einzelhandel bzw. Touristikbüros fanden in den substanziell zumeist erhaltenswürdigen Bauten eine neue Heimstatt. Jedoch ist die absolute Zahl an Maßnahmen zurückgegangen; einige Empfangsgebäude konnten nur noch abgerissen werden (Baitz, Dahlewitz, Rangsdorf, Niedergörsdorf).

Für viele ehemalige Empfangsgebäude konnte bislang noch keine Nachnutzung gefunden werden, so dass immer noch eine Vielzahl wenig einladender Gebäude oder – durch die unterlassene

Instandhaltung und Vandalismusschäden – kaum noch sanierbarer Objekte entlang der Bahnstrecken zu finden sind.

### **Umgestaltung von Bahnhofsvorplätzen**

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

Die Fördermöglichkeiten des Landes Brandenburgs haben viele Kommunen ermutigt, ihre Vorplätze neu zu gestalten. Das Brandenburger ÖPNV-Gesetz eröffnet zudem die Möglichkeit, dass sich die Landkreise als Aufgabenträger des üÖPNV an solchen Maßnahmen finanziell beteiligen.

Um einerseits die zur Verfügung stehenden Fördermittel effektiv einzusetzen und andererseits Umsteigeanlagen als Teil des öffentlichen Raums mit einem hohen Anspruch an die städtebauliche und verkehrsplanerische Qualität zu gestalten, ist im Auftrag des MIL der Fachausschuss Verkehr (FAV) tätig. Aufgabe des Fachausschusses ist die verkehrsplanerische und städtebauliche Begutachtung von Planungen zur Umgestaltung wichtiger Umsteigeanlagen. Im Berichtszeitraum (2013 bis April 2017) wurden durch den FAV 18 Maßnahmen beurteilt, und somit weniger als im vorangegangenen Berichtszeitraum (2008 – 2012) mit 31 Maßnahmen.

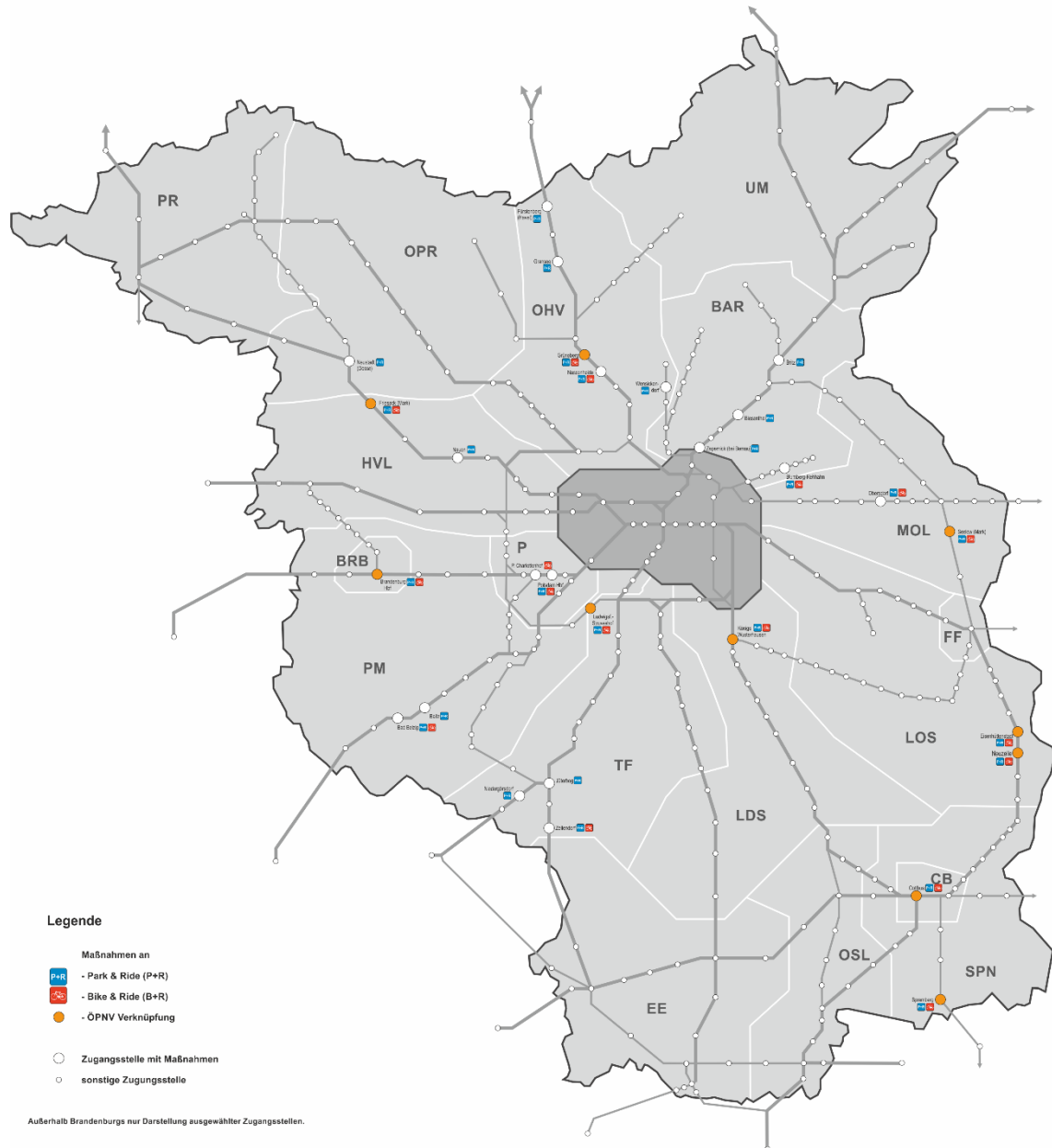


Abbildung 2-7: Maßnahmen auf Bahnhofsvorplätzen 2013 – 2017

### B+R- und P+R-Anlagen

Das Land Brandenburg hat in den letzten Jahren erfolgreich den Ausbau von P+R-Stellplätzen gefördert. Seit 2013 wurden im Land Brandenburg 2.000 neue P+R-Stellplätze und 2.500 neue B+R-Stellplätze geschaffen. Das Angebot ist gut durch die Pendler angenommen worden. Dennoch ist die Nutzung des MIV auf dem Weg zum Bahnhof im Verhältnis zu anderen Verkehrsträgern relativ gering, wie die Ergebnisse der VBB-Stationsbefragungen zeigen.

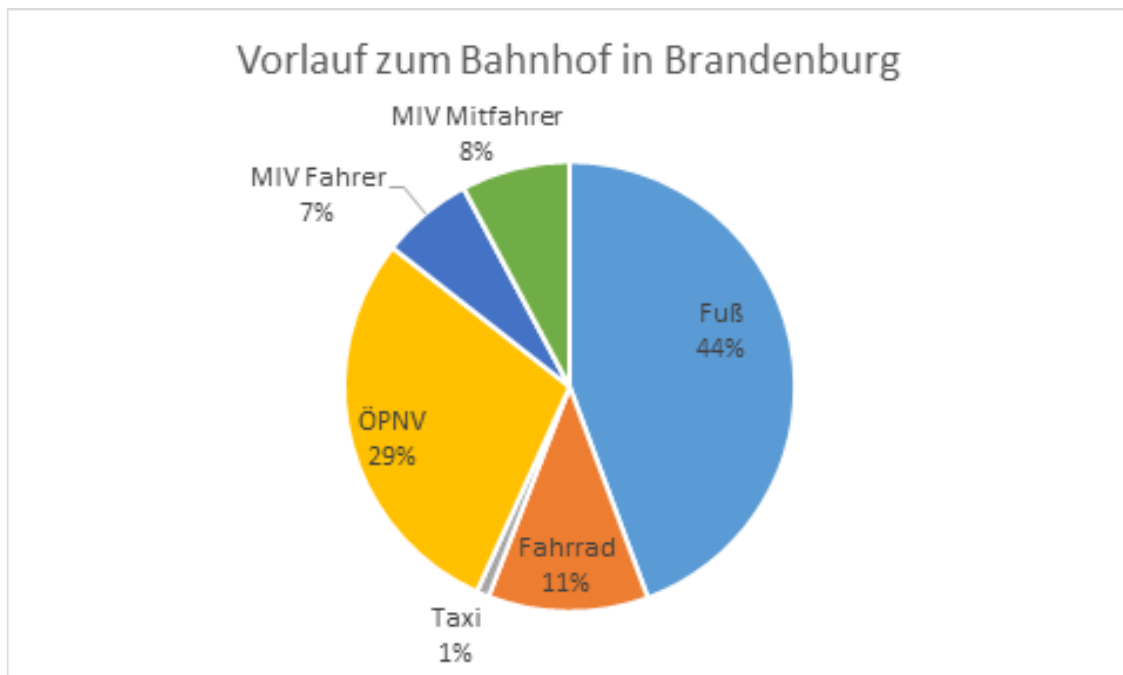


Abbildung 2-8: VBB-Stationsbefragung 2016 (Durchschnitt der 64 befragten Bahnhöfe)

Das Aufkommen der Arbeits- und Ausbildungspendler in der Region wächst in den vergangenen Jahren immer stärker an. Dieses Wachstum soll nicht – und kann auch weder hinsichtlich der verkehrlichen Kapazitäten noch mit Blick auf die klimapolitischen Ziele – vollständig durch den Individualverkehr abgedeckt werden. Der Handlungsdruck wird sich aufgrund der Parkplatzsituation in den Städten und der Vorgaben zur Luftreinhaltung von den Zentren immer mehr in die Region verlagern und sich damit an den Bahnhöfen in der Region konzentrieren. Gleichzeitig sind dort die Flächenkapazitäten endlich und Erweiterungen werden zu den bisherigen finanziellen Konditionen nur noch bedingt umsetzbar sein. Erste Gemeinden sprechen sich bereits gegen weitere Flächeninanspruchnahme durch P+R im Bahnhofsumfeld aus. Grund hierfür ist insbesondere auch die dadurch verursachte Verkehrsbelastung im Zentrumsbereich, welche von den Anwohnern in der meist dicht bebauten Umgebung der Bahnhöfe als störend empfunden wird.

Diese Herausforderungen müssen in den nächsten Jahren angegangen und Konzepte gemeinsam mit den Landkreisen und der Stadt Berlin entwickelt werden. Ziel ist es, einen gesamtgesellschaftlich und wirtschaftlich optimalen Zubringerverkehr zu den Stationen in der Region zu entwickeln, der diesen Herausforderungen Rechnung trägt. Neue Konzepte und technische Entwicklungen wie Ride-Sharing oder die Möglichkeit von autonomen Sammeltaxis sollen neben dem klassischen Zubringerverkehren (MIV, ÖPNV, Taxi, Fahrrad, Fuß) in die Betrachtung einfließen.

### 2.3.3. Förderung der Intermodalität - Fahrradmitnahme im SPNV

Immer mehr Menschen fahren mit dem Fahrrad und nehmen es in der Bahn mit. Auf Grund der begrenzten Fahrradstellplätze im Zug nehmen jedoch die Konfliktsituationen zwischen Fahrgästen mit und ohne Fahrrad zu.

Die VBB GmbH hat daher im Jahr 2016 gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen DB Regio und ODEG das Pilotprojekt „Rad im Regio“ durchgeführt. Umgesetzt wurde ein Bündel an Maßnahmen in den Zügen, auf Bahnhöfen und in der elektronischen Fahrgastinformation, um die Fahrradmitnahme einfacher zu gestalten.

Hierzu wurden auf den Pilotlinien RE2, RE3, RE4 und RE5 an beiden Enden des Zuges besondere Fahrradbereiche gestaltet, durch:

- Reduzierung nutzbarer Klappsitze

- Bodenmarkierungen in diesen Mehrzweckbereichen
- große Piktogramme außen am Zug
- Anzeige der Fahrradabteile in der VBB-App
- Markierung der Haltebereiche der besonderen Fahrradbereiche auf ausgewählten Stationen.

Die getesteten Maßnahmen wurden sehr gut angenommen und gehen auf den Pilotlinien in den Dauerbetrieb über.

Eine Ausweitung auf weitere Linien ist für das Jahr 2018 geplant. Eine grundsätzliche Berücksichtigung soll im Rahmen der Neuausschreibung der Verkehrsverträge erfolgen.



Abbildung 2-9: Fahrradmitnahme im RE 3, Fahrradtreffpunkt am Bahnsteig

#### 2.3.4. Touristische Verkehre

Brandenburgs breite Palette von Natur- und Kulturräumen, historischen Stadtkernen und Angeboten für Aktivurlauber ziehen mehr und mehr Besucher an. Gerade für Tages- und Kurzzeitgäste aus dem Großraum Berlin und den größeren Städten in Brandenburg bieten die brandenburgischen Reisegebiete eine große Auswahl an attraktiven Zielen. In verschiedenen Veranstaltungen, Projekten und Angeboten werden die zwei Themenschwerpunkte Erreichbarkeit im ländlichen Raum sowie die Berücksichtigung von ÖPNV-Angeboten in touristischen Informationsprodukten thematisiert.

#### Fachveranstaltungsreihe „Nahverkehr und Tourismus“

Seit 2011 führen das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, die VBB GmbH, die IHK's des Landes Brandenburg und das Clustermanagement Tourismus (seit 2013 Mitveranstalter) eine Fachveranstaltungsreihe zum Thema „Nahverkehr und Tourismus“ durch. Folgende Themenbereiche standen im Mittelpunkt:

1. Veranstaltung: Erreichbarkeit touristischer Standorte im Mittelpunkt

2. Veranstaltung: Fahrradmitnahme im Schienenpersonen Nahverkehr (SPNV)
3. Veranstaltung: Handbuch Nahverkehr und Tourismus
4. Veranstaltung: Zukünftige Erreichbarkeit Brandenburgs für Tagesausflügler und Urlauber
5. Veranstaltung: Digital. Grenzenlos. Chancenreich
6. Veranstaltung: Mobil und barrierefrei – hilfreich für alle
7. Veranstaltung: Innovation. Mobilität. Erlebnis.

Für die kommenden Jahre wird die Fachveranstaltungsreihe „Nahverkehr und Tourismus“ mit den Partnern fortgeführt.

### **Handbuch "Nahverkehr und Tourismus"**

Das Handbuch „Nahverkehr und Tourismus“ ist erstmal im Mai 2011 in Zusammenarbeit von MIL, VBB GmbH und IHK erschienen und wurde zum Oktober 2013 durch Integration neuer Konzepte und Modellvorhaben aktualisiert. Das Handbuch ist ein praxisorientierter Leitfaden für kommunale Einrichtungen, Tourismusdienstleister und Mobilitätsanbieter, mit dem Mobilitätslösungen für unterschiedliche Zielgruppen und Raumstrukturen gefunden werden können.

### **Wander-Bahnhöfe**

Das Projekt [www.wander-bahnhoefe-brandenburg.de](http://www.wander-bahnhoefe-brandenburg.de) vom Fachverband Fußverkehr Deutschland e.V. ist ein Service für Wanderinnen und Wanderer und gibt einen Überblick über Wanderwege in ganz Brandenburg, die mit Bahn und Bus erreichbar sind. Die Karten und Informationen zur Erreichbarkeit der Etappen helfen bei der Planung einer Wanderung. Das Projekt möchte die Verknüpfung von Wanderwegen mit öffentlichen Verkehrsmitteln aktiv mitgestalten.

### **Veranstaltungsreihe „48 Stunden“**

Die Aktion „48 Stunden“ in Brandenburg entstand im Rahmen des EU-Demografieprojektes „Hinterland“. Seit 2007 beteiligten sich daran insgesamt acht brandenburgische Regionen (siehe Grafik). Insgesamt nutzten seit 2007 rund 60.000 Besucher die Möglichkeit, auf diesem Wege Land und Leute kennenzulernen. Die Veranstalter „48 Stunden Fläming“ im Landkreis Potsdam-Mittelmark feierten im Jahr 2016 ihre 10-Jährige Teilnahme an der Veranstaltungsreihe. Die Veranstaltungen entstehen in enger Zusammenarbeit der VBB GmbH mit den jeweiligen Verwaltungen der Landkreise, den lokalen Verkehrsunternehmen sowie den örtlichen Tourismus Anbietern. Ziel der Wochenend-Aktionen ist es, touristische Sehenswürdigkeiten und Angebote in den Regionen mit dem Öffentlichen Personennahverkehr zu verknüpfen. Seit Dezember 2013 steht ein Leitfaden mit konkreten Handlungsempfehlungen und Hilfestellungen zur Organisation und Durchführung von „48 Stunden“ bereit.

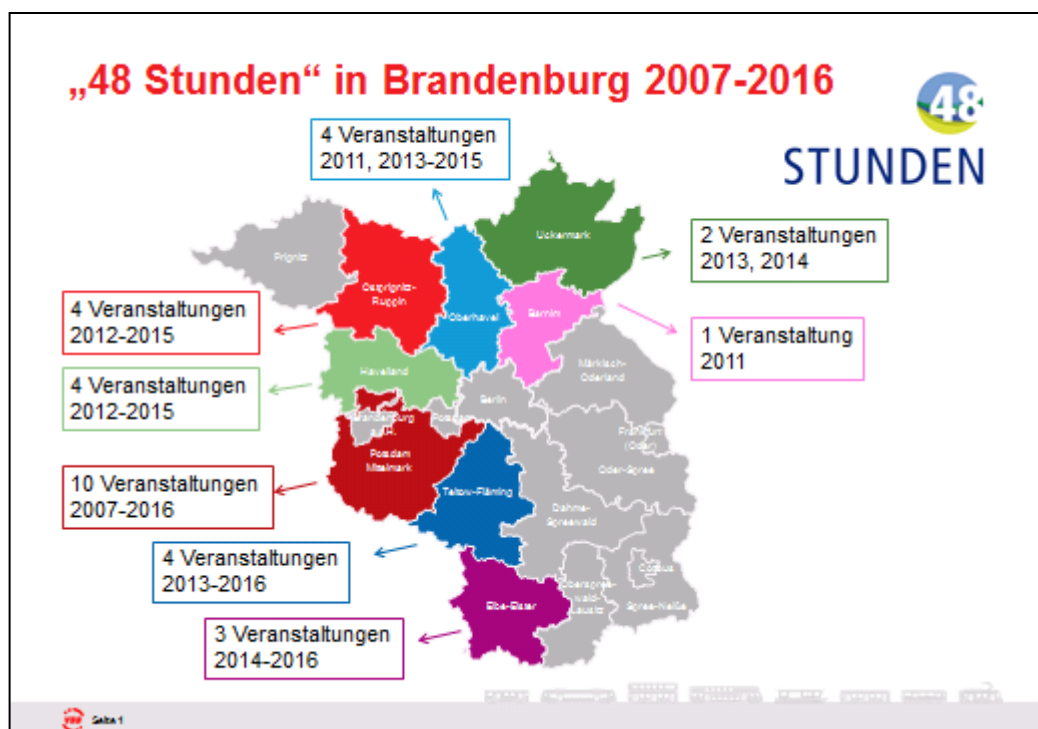


Abbildung 2-10: Überblick „48 Stunden“ in Brandenburg 2007-2016

### Touristische Verkehre im SPNV

Vor allem in der Ausflugssaison besuchen viele Menschen entfernte Regionen zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Jährlich starten zum Osterwochenende auf diversen Bahnlinien zusätzliche Angebote, welche bis zu den Oktoberferien gelten. Dazu zählen:

- RE3/RE5 zusätzliche Züge nach Neustrelitz, Warnemünde und Prenzlau
- RB36 Verdichtung auf Stundentakt zwischen Beeskow und Frankfurt (Oder)
- RB54 zusätzliche Linie zwischen Rheinsberg und Löwenberg
- RB60 zusätzlicher Halt in Schönfließ Dorf
- RB74 zusätzlicher Halt in Pritzwalk Hainholz (bei Bedarf)
- S3 10-min-Takt an Wochenenden über Friedrichshagen hinaus bis Erkner.

## 2.4. Verbesserungen im Busverkehr

Die Verknüpfung im ÖPNV ist wichtig für die Kunden, ershalb die Busse eine gute Zubringerfunktion für den SPNV anbieten müssen. Dies erfolgt über eine enge Zusammenarbeit der Aufgabenträger. Dieses Thema war ein Schwerpunkt des vorangegangenen Landesnahverkehrsplans.

### 2.4.1. Einführung und Entwicklung des PlusBus-Angebotes

Im Dezember 2014 startete das PlusBus-Projekt im Land Brandenburg. Ziel ist es, mit der Qualitätsmarke PlusBus die aus dem Bahnverkehr bekannte Qualität des Taktverkehrs (RE/RB-Netz) in die Fläche zu übertragen. Das Angebot zeichnet sich durch drei primäre Merkmale aus:

- Regelmäßiger Taktverkehr: Stundentakt Montag bis Freitag von 6 Uhr bis 20 Uhr. Mindestens jedoch eine Bedienung Montag bis Freitag von 6 bis nach 18 Uhr.
- Zeitnaher Bahn-Bus Übergang: Die Übergangszeit vom/zum SPNV beträgt maximal 15 Minuten. In der Übergangszeit enthalten ist die Wegezeit (Zeit für den Weg vom Zug zum Bus). Im Regelfall beträgt die Wegezeit 3 bis 5 Minuten.
- Eine Wochenendbedienung ist anzubieten

Genauere Details der Qualitätsmerkmale des PlusBusses legt die VBB GmbH in ihrem Handbuch „PlusBus in Brandenburg“ fest.

### Umsetzungsstand

Im Fahrplanjahr 2017 sind sechs PlusBus-Linien in Brandenburg in Betrieb (PlusBus Hoher Fläming und Ruppiner Seenland). Konkrete Umsetzungspläne für weitere Linien gibt es in vier Landkreisen.

Die Akzeptanz für die Marke PlusBus ist bei Fahrgästen, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen sehr hoch. In Abwägung der kommunalen Aufgaben gibt es derzeit nur einen begrenzten Spielraum für die Finanzierung des Mehraufwandes. Drei Kostenfaktoren bei der Umsetzung der PlusBus Qualität sind hervorzuheben:

- Die Einhaltung des Taktfahrplanes steht im Konflikt mit der Abwicklung des Schülerverkehrs. Gerade in der Spitzenstunde werden bei der Umsetzung des Taktfahrplans mehr Ressourcen (Fahrer, Busse) benötigt, die zu Sprungkosten führen.
- Häufig führt die Ausweitung des Taktfahrplans zu einer Ausweitung der Kilometerleistung.
- Die Ausweitung oder Einführung eines Wochenendverkehrs führt zu einer höheren Kilometermehrleistung. Gerade in Landkreisen, die bisher keinen Wochenendverkehr anbieten, sind die Sprungkosten überdurchschnittlich hoch.

Neben der Finanzierung bestehen Herausforderungen bei der Umsetzung des PlusBus-Konzeptes durch häufige Fahrplanwechsel, Taktabweichungen und die nicht ausreichende Pünktlichkeit im Bahnverkehr.

Trotz dieser Herausforderungen gibt es bereits einige Linien in Brandenburg, die ein Angebot in PlusBus-Qualität oder ähnlicher Qualität anbieten. Gemeinsam können diese Linien zu einem brandenburgweiten PlusBus-Netz als Ergänzung zum Schienenverkehr werden. Die bisherigen Fahrgastbefragungen zeigen, dass ein solches integriertes Netz sehr gut von den Fahrgästen angenommen wird.

Im Hohen Fläming starteten 2014 mit den Linien

- 553 (Brandenburg a. d. Havel. – Lehnin),
- 580 (Potsdam – Bad Belzig) und
- 581 (Brandenburg a. d. Havel – Bad Belzig)

die ersten PlusBusse in Brandenburg. Inzwischen ist dieses Netz ergänzt worden durch die Linie 582 (Treuenbrietzen – Bad Belzig). Der PlusBus Ruppiner Seenland ging 2015 mit den Linien

- 711 (Neuruppin – Kyritz) und
- 764 (Neuruppin – Rheinsberg)

in den Betrieb.

Damit zeigt sich, dass Taktverkehre für ganz Brandenburg ein Thema sind. Das Fahrgastwachstum von teilweise über 10% verdeutlicht, dass an einer Erweiterung für ganz Brandenburg gearbeitet werden muss.



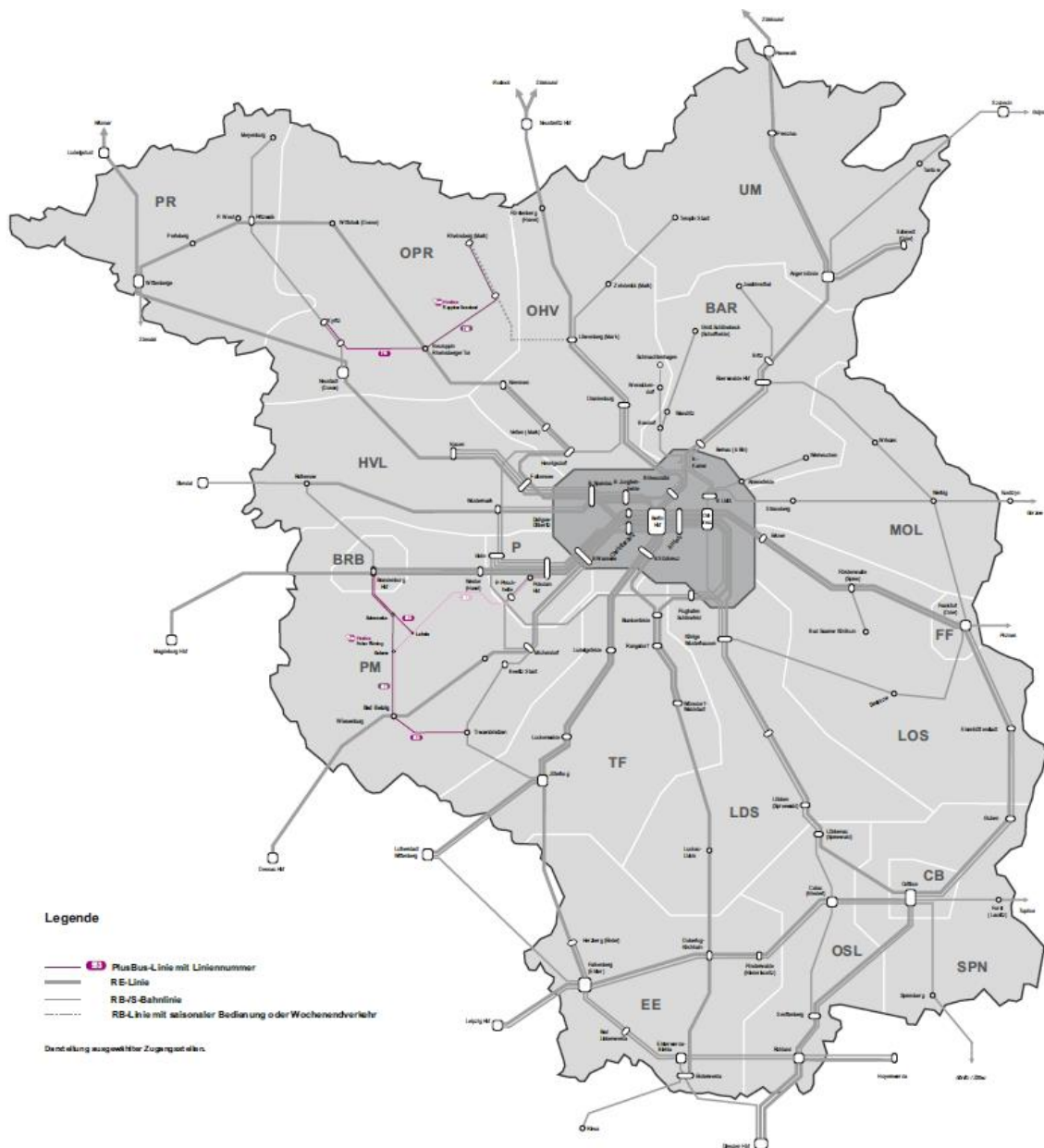


Abbildung 2-11: Umgesetzte PlusBus-Linien bis Ende 2017

### 2.4.2. Umsetzung weiterer Konzepte im Busverkehr

Von den Aufgabenträgern und regionalen Akteuren wurden Buskonzepte erstellt, die in der Regel auch eine enge Verzahnung mit dem SPNV aufweisen, so dass sich im Zusammenwirken von SPNV und Bus integrierte Konzepte ergeben. Im Folgenden sind beispielhaft einige Konzepte mit den verschiedenen thematischen Schwerpunkten

- Stadt-Umland- Bezug,
- ländlicher Raum und
- Sonderveranstaltungen

zusammengestellt, die zeigen, dass der SPNV und das Zusammenspiel Bus/Bahn mit regionalen Konzepten vielfach deutlich verbessert werden konnte. Den Erfolg von konsequenter Vertaktung und guten Verknüpfungen mit dem SPNV ist an deutlichen Fahrgaststeigerungen sowohl im Bus-, als auch im Bahnverkehr abzulesen. Vor allem im direkten Stadt-Umland Bezug ist die deutliche Ausweitung des Busverkehrs in Zusammenhang mit begleitenden Maßnahmen (Busspuren,

Pförtnerung) eine der wenigen Alternativen, um der steigenden Verkehrsnachfrage, aber auch den bestehenden Umweltaforderungen gerecht zu werden.

#### **Buskonzept Buch Panketal - August 2014**

Bis 2014 verkehrten im Raum Berlin-Buch/Panketal unabgestimmte parallele Busverkehre zwischen BVG und BBG mit nahezu zeitgleichen Fahrten. Dies war Anlass für die VBB GmbH, zusammen mit den Aufgabenträgern von Berlin und Barnim sowie den Verkehrsunternehmen BVG und BBG, den Busverkehr im Bereich Panketal, Ahrensfelde, Berlin-Buch und Berlin-Hohenschönhausen zu überplanen. Mit der Linie 893 wurde eine zentrale Linie Zepernick <> Buch <> Schwanebeck <> Lindenberg <> Neu-Lindenberg <> Siedlung Wartenberg <> Hohenschönhausen geschaffen. Diese Linie verkehrt im 20-Minuten-Takt und bietet damit den durchfahrenen Orten ein attraktives Grundangebot. Weitere Linien im Stundentakt ergänzen das Angebot in Ahrensfelde und Panketal.

Durch das neue Linienkonzept wird der Korridor der S2 in der Fläche besser erschlossen. An den S-Bahnstationen Buch und Zepernick aber auch in Hohenschönhausen (S75) bestehen nun Takt-Verknüpfungen zur S-Bahn, in Hohenschönhausen zur Straßenbahn.

Das neue Buskonzept wurde durch eine Mitfinanzierung der Mehrkosten durch die Gemeinden Panketal und Ahrensfelde ermöglicht.

#### **Niederer Fläming - 2014**

Im dünn besiedelten Süden des Landkreises Teltow-Fläming wurde im Jahr 2014 das Busangebot neu geordnet. Auf der Hauptachse zwischen Luckenwalde – Jüterbog – Dahme verkehrt eine Hauptlinie im durchgehenden 2h-Takt. In Jüterbog Busbahnhof gibt es Anschlüsse zum neu eingerichteten Stadtbus und damit auch einen Anschluss zur Bahn. Eingebunden in das Taktsystem der Hauptachse erschließen mehrere Rufbusgebiete die Fläche. Durch die direkte Linienführung auf der Hauptachse (ohne Stich- und Umwegfahrten) kann eine verbesserte Reisegeschwindigkeit für die Mehrzahl der Fahrgäste realisiert werden. Gleichzeitig wird die Erreichbarkeit in der Fläche vor allem am Abend, an Ferientagen und am Wochenende deutlich verbessert. Nach einer ersten Evaluation wurde entschieden, das Konzept in den Dauerbetrieb zu überführen. Zusätzlich zu den Mitteln des Landkreises wird das Angebot durch die erschlossenen Gemeinden mitfinanziert.

#### **Verkehrskonzept zur BUGA - Sommer 2015**

Die BUGA Havelregion im Sommer 2015 verteilte sich auf fünf Veranstaltungsorte in zwei Ländern mit drei Aufgabenträgern und in einem Korridor von ca. 80 km Länge in einer dünn bis sehr dünn besiedelten Region. In diesem Gebiet war zwischen den Veranstaltungsorten wenig Grundverkehrsangebot vorhanden.

Um die zu erwartenden Besucherströme bewältigen zu können, wurde ein umfangreiches Verkehrskonzept erarbeitet und abgestimmt, die Finanzierung geklärt und schließlich umgesetzt. Der ÖV stellte eine wichtige Säule dar. Es wurde zwischen Brandenburg an der Havel und Rathenow der Bahnverkehr erweitert, zwischen Rathenow und Rhinow der Busverkehr auf einen konsequenten Stundentakt aufgewertet und zum Flugplatz nach Stöln verlängert und zwischen Rhinow und Havelberg überhaupt eine Busverbindung eingerichtet. Darüber hinaus wurden der Stadtverkehr in Brandenburg an der Havel erweitert und mit einer zusätzlichen Tramlinie die Veranstaltungsorte untereinander und mit dem Bahnhof verbunden. In Rathenow wurde ein Bus-Shuttle vom Bahnhof zum Veranstaltungsgelände eingerichtet. In Havelberg (ST) wurde die Anbindung an den RE2 in Glöwen (BRB) erweitert. Für Havelberg wurden Regelungen für den VBB Tarif eingeführt und die Tarifaufteilung geregelt.

#### **Neues Buskonzept Prignitz**

Infolge einer Neuvergabe des Busverkehrs im Landkreis Prignitz wurde zum 1.8.2016 durch die ARGE prignitzbus ein neues Buskonzept eingeführt. Hier wurde erstmals in einem sehr stark

ländlich geprägten Raum ein vertaktetes und mit dem SPNV gut verknüpftes Busangebot eingeführt, welches im Zusammenspiel mit dem SPNV ein verlässliches Grundangebot über den gesamten Tag auf allen Verkehrsachsen im Landkreis vorsieht. Dieses Grundangebot wird ergänzt durch Rufbusse, die eine Anbindung weiterer Gemeinden an das Grundnetz sicherstellen.

### **PoWerBus (Potsdam – Werder)**

Im Dezember 2016 startete die neue Verkehrsgesellschaft des Landkreises PM „regiobus Potsdam Mittelmark GmbH“ in Werder ein neues Stadtbuskonzept. Dabei wurden bestehende Linien in und um Werder neu geordnet, die jetzt auf einheitlichen Linienwegen und in dichteren Takten verkehren. Von nahezu allen Werderaner Ortsteilen werden Verbindungen zum Bahnhof Werder mit günstigen Anschlüssen zum RE1 nach Potsdam, Berlin und Brandenburg an der Havel angeboten. Der Bahnhof wird nun von neun Bussen in der Stunde angefahren. In Zusammenhang mit der besseren verkehrlichen Anbindung der Ortsteile wurden auch der Tarif angepasst und Tarifbarrieren abgebaut. Es besteht nun eine durchgehende Vertaktung zwischen allen Buslinien und der Bahn von früh bis spät. Die deutlich verbesserte Busanbindung des Bahnhofs bietet Pendlern jetzt eine attraktive Alternative zu der strapazierten Parkplatzsituation am Bahnhof. Auch die Buslinien 631 und 580 zwischen Werder und Potsdam wurden im Takt verdichtet und damit deutlich aufgewertet. Diese Angebotsausweitungen sind ein aktiver Beitrag zur Entlastung der Potsdamer Zeppelinstraße, bzw. der Potsdamer Innenstadt. Die Angebotsverbesserungen können nur wirksam werden, wenn das Busangebot pünktlich und zuverlässig erbracht werden kann. Dazu ist vor allem im Zulauf auf Potsdam in Zusammenhang mit der Pfortnerung eine unabhängige Verkehrsführung vom staugefährdeten Autoverkehr für den Bus notwendig.

### **Alternative Bedienformen**

Gemäß Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg sollen innovative und alternative Bedienformen des öffentlichen und kooperativen Verkehrs gestärkt werden. Bereits seit vielen Jahren gibt es als erste Stufe hierzu im Land Brandenburg Rufbussysteme, die auch in dünnbesiedelten ländlichen Regionen ein Grundangebot an Mobilität sicherstellen. Die Genehmigung von Rufbussystemen gestaltet sich dabei zunehmend schwieriger, bestehende Angebote können derzeit nur mit Einschränkungen fortgeführt werden. Für weitergehende Formen alternativer Verkehre muss zudem ein entsprechender Rechtsrahmen geschaffen werden. Das Land Brandenburg wird sich daher dafür einsetzen in der Laufzeit des Nahverkehrsplans zusätzliche Möglichkeiten für die Gestaltung von alternativen Bedienformen zu schaffen.

Als Hilfestellung für die Aufgabenträger hat die VBB GmbH das „Handbuch Alternative Bedienung“ aufgelegt, in dem die wichtigsten Fragestellungen rund um die Einrichtung von Rufbussystemen beantwortet werden.

### **KombiBus**

Der KombiBus der Uckermärkischen Verkehrsgesellschaft (UVG) war eines von sechs Projekten, die 2011 für das Modellvorhaben „Daseinsvorsorge 2030“ des Bundesinnenministeriums (BMI) ausgewählt worden waren.

Die UVG befördert seit September 2012 in ihren Linienbussen neben Personen zusätzlich auch Güter. Nach Abschluss des Modellprojekts läuft der Betrieb auf Basis des regulären Linienverkehrs inzwischen reibungslos. Durch die Kombination von Linienbus- und Kurier- bzw. Güterdienstleistungen sollen die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Dienstleistungen im ländlichen Raum und das Angebot im öffentlichen Nahverkehr langfristig gewährleistet werden.

Was 2012 als deutschlandweit einzigartiges Projekt gestartet ist, wird inzwischen auch in anderen Bundesländern eingesetzt. Seit Mitte 2016 haben zudem alle Verkehrsunternehmen in Brandenburg die Möglichkeit, eine Förderung von bis zu 70.000 Euro für die Entwicklung und Umsetzung des Prinzips KombiBus zu erhalten. Die Ostprignitz-Ruppiner Verkehrsgesellschaft mbH (ORP) untersucht, wie der KombiBus in den Öffentlichen Personennahverkehr des Landkreises integriert werden kann.

Angesichts der demografischen Entwicklung im ländlichen Raum wird auch künftig gerade der Transport von kleinen Mengen in abgelegene Ortschaften für Logistikunternehmen mit hohen Kosten verbunden sein. Durch die Integration des Gütertransportes in die Strukturen des öffentlichen Busverkehrs lohnt die Beförderung von Gütern für den Kunden. Dies ist der wesentliche Vorteil des KombiBus-Konzepts. Der KombiBus steht also nicht im Wettbewerb mit der Logistikbranche, sondern stellt eine wichtige Ergänzung und Kooperationsmöglichkeit für die Zukunft dar. Die Förderrichtlinie zum KombiBus soll fortgeführt werden.

## 2.5. Verbesserung der Fahrgastinformation

### 2.5.1. Einheitliche Fahrgastinformation

Die Attraktivität des Gesamtsystems ÖPNV basiert in erheblichem Maße auf einer aktuellen und zuverlässigen Fahrgastinformation. Deshalb hat die VBB GmbH mit den Aufgabenträgern und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen eine verbundweite Gesamtkonzeption zur betreiberübergreifenden Fahrgastinformation und Anschlusssicherung erarbeitet, die bereits zu einem Großteil umgesetzt ist und auch noch weiter komplettiert werden wird. Sie bietet den jeweiligen Kundengruppen die benötigten Informationen über unterschiedliche Medien und Dienste bzw. stellt Partnern die benötigten Informationen für Publikationen oder elektronische Medien zur Verfügung.

Im Zuge der Digitalisierung hat sich das Informationsverhalten der ÖPNV-Kunden strukturell verändert. Die weite Verbreitung von Smartphones mit mobilem Internet lassen Informationen jederzeit und kontextbezogen verfügbar werden. Dies gilt für alle Lebensbereiche und führt letztendlich dazu, dass Kunden im ÖPNV erwarten, dass auch hier Informationen rund um die Mobilität jederzeit und aktuell verfügbar sind. Die VBB GmbH und die Verkehrsunternehmen kommen dieser Entwicklung nach und bieten vielfältige Informationskanäle an, um das Informationsbedürfnis der Kunden im ÖPNV zu bedienen. Digitale, mobile Informationsmöglichkeiten werden als integraler Bestandteil der Angebotsqualität des ÖPNV gesehen. Infolgedessen hat sich die Informationslandschaft von gedruckten Medien (Fahrplanbücher) über stationäres Internet fast komplett hin zu mobilen Anwendungen (Apps & Co) verschoben.

Während der Laufzeit des LNVP 2013-2017 konnten dazu in den VBB-Fahrplanauskunftssystemen u.a. folgende wesentliche Erweiterungen bzw. Überarbeitungen vorgenommen werden:

- Komplettierung der verfügbaren Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen (u.a. BVG und S-Bahn Berlin). Hierzu erfolgte eine Aufrüstung des zentralen Echtzeitdatenmanagements der VBB GmbH vom VBB-Sternpunkt zur vollumfänglichen VBB-Datendrehscheibe.
- Überarbeitung der VBB-Fahrplanauskunft im Internet, so dass sie auch über mobile Endgeräte angepasst abgerufen werden kann, sowie Ausweitung des Funktionsumfangs der VBB-Apps für das iPhone, iPad und Android. Zusätzlich wurde den Kunden eine App für Windows Phone zur Verfügung gestellt.
- Ausweitung der Kooperation mit Dritten, um die Reichweite der Fahrplaninformationen zu erhöhen: Kostenfreie Bereitstellung von Fahrplandaten im Zuge der Open Data-Initiative (GTFS und API) sowie Versorgung der Auskunftssysteme von u.a. Google und Apple.
- Verbesserung der Störungsinformationen in den VBB-Fahrplanauskunftssystemen durch die Verkehrsunternehmen mittels "HAFAS Information Manager".
- Einführung VBB-Handyticket zum mobilen Fahrausweiserwerb unterwegs in Kooperation mit der Oberhavel Verkehrsgesellschaft (OVG).
- Erweiterung der VBB-Fahrplanauskunftssysteme (Störungen von Aufzügen innerhalb von Bahnhöfen). Dies ermöglicht mobilitätseingeschränkten Menschen ihre Routenplanung abzusichern.
- Einführung und kontinuierliche Erweiterung der sog. VBB-Livekarte: Digitale Kartendarstellung mit Visualisierung vielfältiger Mobilitätsangebote in Echtzeit (Position der ÖPNV-Verkehrsmittel, verfügbare Taxen, verfügbare Car- und Bike-Sharing-Angebote etc.).

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

### **Anzeige der Liniennummern**

Auf den Bahnhöfen wurde im Regionalverkehr Mitte 2012 die Umstellung der Anzeigen durchgeführt, nach der anstelle der Zugnummer nun die Liniennummern kommuniziert werden. Dies führt das Konzept des VBB konsequent weiter, da auch die übrigen Fahrgastinformationssysteme auf Basis von Liniennummern statt Zugnummern arbeiten. Exakte Zugnummern, wie z. B. RB 18121, sind für den internen Bahnbetrieb wichtig, für die Fahrgäste im Regionalverkehr jedoch kaum von Bedeutung. Die Fahrgäste kennen vielmehr die Liniennummer (z. B. RE1) von Liniennetzplänen, Stadtplänen, Fahrplanbüchern oder elektronischen Fahrplanauskünften.

Die SPNV-Produktbezeichnungen RE und RB werden nach Abschluss einer Vereinbarung mit der DB AG inzwischen betreiberübergreifend von allen Verkehrsunternehmen angewendet. Damit besteht nun eine einheitliche Linienbezeichnung im gesamten Brandenburger Liniennetz.

Der VBB hat über das Handbuch Fahrgastinformation in vielen Bereichen (u.a. Haltestellenkennzeichnung, Kennzeichnung der Zugehörigkeit zum VBB-Tarif-System, Aushänge, Fahrplantabellen) Standards festgelegt, die dem Fahrgast die betreiberunabhängige Information im System ÖPNV erleichtert. Hier wird eine Orientierung über Elemente des Corporate Designs und der Darstellung in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen, die im VBB zusammengeschlossen sind, erzielt.

Darüber hinaus hat die VBB GmbH in der Landesfahrplanauskunft das Routing zur Barrierefreiheit weitergeführt (vgl. Aufnahme von Aufzugsstörungen oben). In diesem werden, entsprechend der jeweiligen Mobilitätseinschränkung, spezielle Routenempfehlungen gegeben, die diese Einschränkungen adäquat berücksichtigen. Im Rahmen eines vom Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur geförderten Projektes wurde ein bundesweiter Rahmen dafür geschaffen, Fahrplandaten zur Barrierefreiheit zwischen den Bundesländern auszutauschen und barrierefreie Routen bundeslandüberschreitend zu berechnen. Im Rahmen der Strategie DELFI-2020 wird dieser Rahmen in den produktiven Betrieb überführt.

Darüber hinaus legt die VBB GmbH seit 2016 im Rahmen der Informationsprodukte zum VBB-Tarif die Broschüre „VBB-Tarif in Leichter Sprache“ auf.

## **2.6. Sicherheit der Fahrgäste**

Die VBB-Leitlinien für Fahrgastsicherheit bilden die Erwartungen der Fahrgäste an die Sicherheitsarbeit im Nahverkehr ab und sind Handlungsgrundlage für alle Entscheidungsträger und Dienstleister im Nahverkehr des Landes Brandenburg. In einer repräsentativen Befragung des VBB zum Thema Sicherheit im Jahr 2016 gaben 70% der Fahrgäste an, dass sie sich im ÖPNV sicher fühlen, obwohl jedoch 62% die Sicherheitslage als unsicher bewerten. Als relevante Maßnahme für mehr Sicherheit wird der Einsatz von mehr Sicherheitspersonal, mehr Personal an den Bahnsteigen und mehr Videoüberwachung genannt.

Vor diesem Hintergrund schreibt das Land Brandenburg alle Regionalverbindungen im SPNV mit einer 100%igen Begleitquote aus. Dies wird auch perspektivisch ein Grundstandard sein, um das vorhandene bzw. weiteres Personal noch zielgerichteter bzw. wirkungsvoller für die Sicherheit der Fahrgäste einzusetzen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt für die Sicherheit sind die zentralen Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und übriger ÖPNV. Hier sind die Zuständigkeiten für Sicherheit sehr komplex (siehe Abbildung). Eine vordringliche Aufgabe besteht in der inhaltlichen und organisatorischen Kooperation der einzelnen Sicherheitsakteure. Um dies zu gewährleisten, arbeiten im Netzwerk Fahrgastsicherheit des VBB alle relevanten Akteure seit 2011 zusammen. In den halbjährlichen Arbeitstreffen erfolgt ein Austausch zu aktuellen Schwerpunkten sowie die Abstimmung grundlegender

Maßnahmen zur Erhöhung der Fahrgastsicherheit. Angestrebt wird eine aktivere Einbindung von Vertretern der für die Landkreise tätigen Busunternehmen.

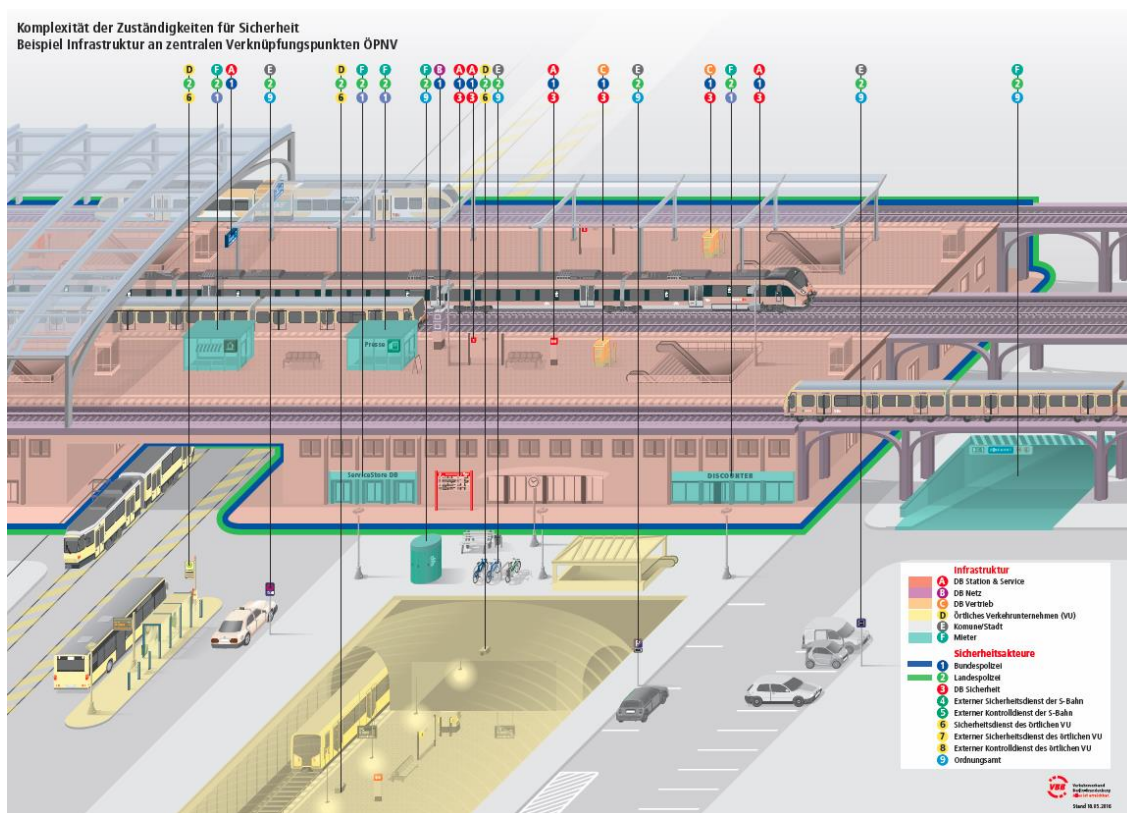


Abbildung 2-12: Komplexität der Zuständigkeiten für Sicherheit, Beispiel Infrastruktur am zentralen Verknüpfungspunkten ÖPNV

Während 51 % der befragten Fahrgäste der Meinung sind, dass viel für die Sicherheit der Fahrgäste im Nahverkehr getan wird, vertreten 43 % der Befragten die Meinung, dass dies eher nicht zutrifft. Ziel ist es, die Wahrnehmung der Fahrgäste zu den bereits vielfältig vorhandenen sicherheitsrelevanten Maßnahmen zu erhöhen. Ein wesentlicher Beitrag liegt dabei in der zukünftig offensiveren Kommunikation der vorhandenen Maßnahmen und der verstärkten Information der Fahrgäste über die Nutzung der Sicherheitsinfrastruktur (Fahrgasthilferuf, Videoaufzeichnung, Notrufnummer). In diesem Zusammenhang sind Schulungsangebote für Fahrgäste zum angemessenen Verhalten in schwierigen Situationen eine mögliche Maßnahme. Um die Wirksamkeit der vorhandenen Sicherheitsmaßnahmen zu überprüfen, wird die Entwicklung eines einheitlichen Sicherheitsmonitorings auf Grundlage der Kundenbefragungen im SPNV angestrebt.

Grundlage für die Sicherheitsarbeit der im Land Brandenburg tätigen Unternehmen sind die vertraglich geforderten und in ihren inhaltlichen Eckpunkten definierten Sicherheitskonzepte unter Beachtung der Empfehlungen der Bundespolizei zur weiteren Erhöhung der Sicherheit im SPNV. Die Sicherheitskonzepte sind mit den jeweiligen Sicherheitspartnern abzustimmen und den Lageentwicklungen anzupassen.

### 3. Grundlagen für die Landesnahverkehrsplanung

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist einer dynamischen Entwicklung unterzogen. Für die Zukunft ist im Berliner Umland mit deutlichen Einwohnerzuwächsen zu rechnen. Die „Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030“ der „Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg“ geht zudem davon aus, dass sich auch im Vergleich zu früheren Prognosen, die im Saldo vorhandenen Einwohnerverluste im weiteren Metropolenraum bis 2030 deutlich abschwächen werden.

Nach wie vor wird ein hohes Pendleraufkommen bestehen bleiben, das in den Folgejahren weiter zunehmen wird. Damit ist auch zukünftig mit steigenden Kapazitätsanforderungen an ein leistungsfähiges Schienenverkehrsangebot in Brandenburg zu rechnen, dem mit der Stärkung von SPNV-Angeboten auf den wichtigen Achsen entsprochen werden muss.

Einige der wesentlichen Grundlagen werden nachfolgend behandelt. Neben den räumlichen Planwerken und Konzepten sind dies die Finanzierungsressourcen, die Mobilitätsstrategie und die im Vorfeld des LNVP beauftragten Korridoruntersuchungen der VBB GmbH.

#### 3.1. Räumliche Konzepte und Pläne für Berlin-Brandenburg

Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt weist ein Großteil der Städte Brandenburgs eine Anbindung an den Schienenverkehr auf. Zusätzlich verfügt die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg neben diesen regionalen auch über wichtige transeuropäische Anbindungen.

##### 3.1.1. Europäische Ebene

Die Europäische Union verfügt formal über keine raumordnerische Kompetenz. Durch sektorale Verordnungen und informelle Konzepte nimmt sie jedoch Einfluss auf die Raumordnung der Länder. Hervorzuheben sind insbesondere das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK) und die Verordnung zum transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V). Das EUREK zielt auf eine Steigerung der Wirtschaftsdynamik in den Regionen außerhalb der wirtschaftlichen Kernzone Europas, in den ländlichen und in peripheren Räumen, ab. Dafür ist – auf dem bestehenden Städtesystem aufbauend – eine polyzentrische Struktur mit städtischen und ländlichen Räumen unterschiedlicher Größenordnung vorgesehen, die über leistungsfähige Verkehrs- und Kommunikationsnetze miteinander verbunden werden. Dem Ziel entsprechend wurde 2011 auch die Territoriale Agenda 2020 der EU formuliert. Die Förderung einer polyzentrischen Raumentwicklung mit einer Verbesserung der Anbindung ist zentrale Priorität der Agenda.

Konsequenz der angestrebten polyzentrischen Struktur und der zunehmenden Verkehrsnachfrage zwischen den Teilräumen ist die Forderung nach einer Stärkung der Verkehrsinfrastrukturen. In Folge trat 2013 das überarbeitete transeuropäische Verkehrsnetz in Kraft. Die Europäische Union hat sich mit dem TEN-V das Ziel gesetzt, großräumige infrastrukturelle Verbindungsstrukturen zwischen den Mitgliedstaaten und den Regionen aufzubauen. Das TEN-V gliedert sich in ein Gesamtnetz (bis 2050) und ein Kernnetz, größtenteils bestehend aus Verkehrskorridoren, welches bis 2030 fertiggestellt werden soll. Zudem finden alle Verkehrsträger (Schiene, Wasser, Straße und Luftverkehr) Berücksichtigung. Für sie wurden individuelle infrastrukturelle Ziele festgelegt.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist innerhalb des transeuropäischen Verkehrsnetzes ein zentraler Knoten. Durch Brandenburg verlaufen drei Kernnetzkorridore, der Orient/östliches Mittelmeer-, der Skandinavien-Mittelmeer- und der Nordsee-Ostsee-Korridor, die sich in Berlin kreuzen.

Transnationale Projekte wie Scandria@2Act erweitern mit ihrem Korridoransatz, der Scandria@Allianz, die Entwicklung großräumiger Verkehrsverbindungen um Aspekte der Regionalentwicklung. So wird die territoriale Zusammenarbeit gestärkt und es werden neue wirtschaftliche Im-

pulse gesetzt, indem Städte und Regionen in diese transeuropäischen Verkehrsnetze eingebunden werden. Eine vertiefte überregionale Kooperation mit angrenzenden Regionen wird angestrebt.

Mit dem „Gemeinsamen Zukunftskonzept für den deutsch-polnischen Verflechtungsraum - Vision 2030“ wird neben der Stabilisierung der polyzentrischen Siedlungsstruktur ebenfalls die Verbesserung der grenzüberschreitenden Erreichbarkeit unterstützt und die Qualitätssteigerung der infrastrukturellen Anbindung angesprochen.

### **3.1.2. Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B)**

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

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

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

Für Brandenburg ist neben der regionalen Vernetzung auch die überregionale Anbindung von Bedeutung. Beides muss in Einklang miteinander entwickelt werden, um sowohl die Anbindung ländlicher und peripherer Räume und die Verbindungen zwischen den Zentralen Orten, als auch die Anbindung an das transeuropäische Verkehrsnetz zu sichern.

Der Landesnahverkehrsplan ist auf die Unterstützung der Ziele des Landesentwicklungsplans ausgerichtet.

Ein neuer Landesentwicklungsplan, der voraussichtlich im Jahr 2019 in Kraft treten wird, befindet sich zurzeit im Erarbeitungsverfahren.

### **3.1.3. Regionale Wachstumskerne**

Unter der Zielsetzung „Stärken stärken“ wurde die Wirtschaftsförderungspolitik des Landes Brandenburg auf Orte mit hohen wirtschaftlichen und/oder wissenschaftlichen Potenzialen konzentriert.

Aus der Konzentration der Förderung wirtschaftlicher Aktivitäten ergibt sich für den ÖPNV der Vorteil, dass Verkehrsströme verstärkt gebündelt werden können und somit die Auslastung von Infrastruktur und Fahrten verbessert werden kann. Im Gegenzug trägt eine attraktive Anbindung im öffentlichen Verkehr zur Stärkung der Funktion der Regionalen Wachstumskerne bei. Diese erfordert einerseits eine möglichst umfassende, vielfältige und intermodale Anbindung an die Trans- und Paneuropäischen Netze, andererseits aber auch eine Sicherung des Anschlusses der



ländlichen Peripherie an die Regionalen Wachstumskerne zur Ausschöpfung des Arbeitsplatzpotenzials, der Kaufkraftbindung und zur Sicherstellung der Versorgung.

Darüber hinaus stellt ein guter SPNV-Anschluss einen wichtigen Standortfaktor für die Wachstumskerne dar. Die Konzentration der Landesförderung wirkt sich damit sowohl positiv auf die Standortqualität der Wachstumskerne als auch auf die Organisation des SPNV aus.

### 3.2. Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Die Mobilitätsstrategie beinhaltet die mobilitätspolitischen Ziele mit dem Zeithorizont 2030 und dient als Leitbild für die Organisation einer umwelt- und bedarfsgerechten Mobilität im Land Brandenburg. Die in der Strategie aufgeführten Ziele und Handlungsansätze werden in den Fachplanungen – und somit auch im Landesnahverkehrsplan – konkretisiert (siehe Abbildung 3-1).

Ebene	Integrierte Gesamtkonzepte		Sektorale Planungen (z. B.)
	Raumordnung/Landesplanung	Mobilität/Verkehr	
<b>Europäische Union</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Europäisches Raumentwicklungskonzept</li> <li>• Territoriale Agenda 2020 der EU</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transeuropäische Verkehrsnetze</li> <li>• Kernnetz-Korridore</li> <li>• Weißbuch Verkehr</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Grenzüberschreitende Projekte</li> <li>• Operationelle Programme</li> <li>• Zusammenarbeit mit Polen</li> </ul>
<b>Bund</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Raumordnungsgesetz</li> <li>• Leitbilder der Raumentwicklung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bundesverkehrswegeplanung</li> <li>• Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedarfs- und Investitionspläne für Straße/Wasser/Schiene</li> <li>• Aktionsplan Güterverkehr/Logistik</li> <li>• Aktionsplan Intelligente Verkehrssysteme</li> <li>• Nationaler Radverkehrsplan</li> <li>• Flughafenkonzept</li> </ul>
<b>Land</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesentwicklungsprogramm</li> <li>• Landesentwicklungspläne</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Mobilitätsstrategie 2030</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Landesnahverkehrsplan</b></li> <li>• Landesstraßenbedarfsplan</li> <li>• Radverkehrsstrategie</li> <li>• Verkehrssicherheitsprogramm</li> <li>• Alleenkonzepktion</li> <li>• Luftverkehrskonzeption</li> <li>• Hafenkonzepktion/Logistik</li> <li>• Stadtentwicklungskonzept</li> <li>• Fachplanungen anderer Ressorts (z. B. Schul- und Krankenhausplanung)</li> <li>• Fachplanungen anderer Bundesländer (z. B. STEP Verkehr Berlin)</li> </ul>

Abbildung 3-1: Einordnung der Mobilitätsstrategie, (Quelle MIL 2017)

Ein grundlegendes Anliegen der Mobilitätsstrategie 2030 liegt – auf Grundlage des stadtplanerischen Leitbildes der Stadt der kurzen Wege – in der Verkehrsvermeidung sowie in der Stärkung des Umweltverbunds. Die Weiterentwicklung eines leistungsstarken und attraktiven Schienenpersonennahverkehrs, als Rückgrat des ÖPNV, leistet hierzu einen zentralen Beitrag. Wie die Mobilitätsstrategie verdeutlicht, betrifft das Thema Mobilität alle Ebenen der Politik, Verwaltung sowie Wirtschaft. Die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes in der Region bedarf daher einer fachübergreifenden Abstimmung und muss in einem engen Zusammenhang mit siedlungsstrukturellen Entwicklungen sowie mit den Entwicklungen der Bevölkerungsstruktur betrachtet werden.

Die Fortschritte in den einzelnen Handlungsgebieten der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 werden im Rahmen einer regelmäßigen Berichterstattung, die im 5-Jahres-Rhythmus erfolgen wird, dokumentiert.

### 3.3. Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Das Land leistet als Aufgabenträger für den SPNV Ausgleichszahlungen an die EVU im Rahmen der abgeschlossenen Verkehrsverträge. Zur Verbesserung der Infrastruktur unterstützt das Land im Rahmen von Bau- und Finanzierungsverträgen den Aus- und Neubau von Schienenanlagen.

Die Bezuschussung von Investitionsmaßnahmen durch das Land und die Ausgleichszahlungen für die Verkehrsleistungen stützen sich auch in Zukunft auf verschiedene Finanzierungsquellen.

### Regionalisierungsgesetz (RegG)

Eine verlässliche finanzielle Unterstützung der Länder ist weiterhin erforderlich, damit diese ihren Aufgaben im Bereich des ÖPNV auch in Zukunft nachkommen können. Auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes erhalten die Länder für den ÖPNV einen Anteil aus dem Steueraufkommen des Bundes, der insbesondere zur Finanzierung des SPNV zu verwenden ist. Mit Artikel 2 des 3. Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes vom 15. Dezember 2015 wurde in § 5 Abs. 2 für das Jahr 2016 der Betrag auf 8 Milliarden Euro bzw. 8,2 Milliarden Euro festgelegt. Ab 2017 bis 2031 steigt dieser Betrag um jährlich 1,8 vom Hundert. Die Verteilung eines Betrages in Höhe von 8 Milliarden Euro auf alle Bundesländer erfolgt nach den Festlegungen des Kieler Schlüssels, einem Zielschlüssel, der sich je zur Hälfte aus den Einwohnern (Stand 2012) und den bestellten Zugkilometern (Anmeldungen 2015) zusammensetzt.

Zur Kompensation der Länder, die durch den Kieler Schlüssel Nachteile gegenüber dem alten Verteilungsschlüssel haben, wird ab 2016 ein Betrag von 200 Millionen Euro mit einem gesonderten Verteilungsschlüssel auf die Bundesländer Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern, Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen verteilt. Diese Beträge werden mit gleicher Systematik mit 1,8 vom Hundert über den Gesamtzeitraum dynamisiert.

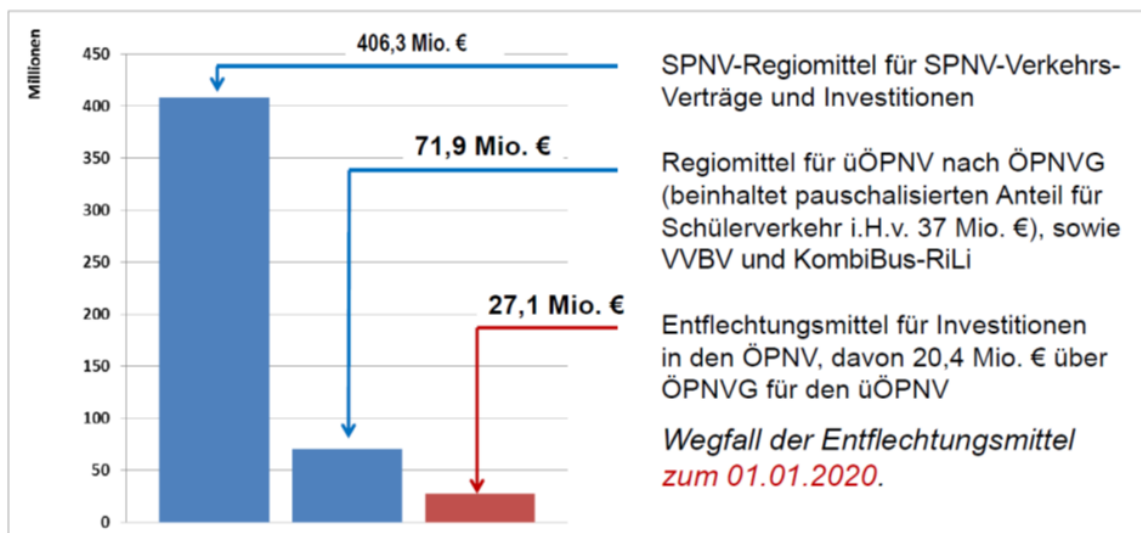


Abbildung 3-2: Finanzierung des ÖPNV durch Regionalisierungs- und Entflechtungsmittel für das Jahr 2017

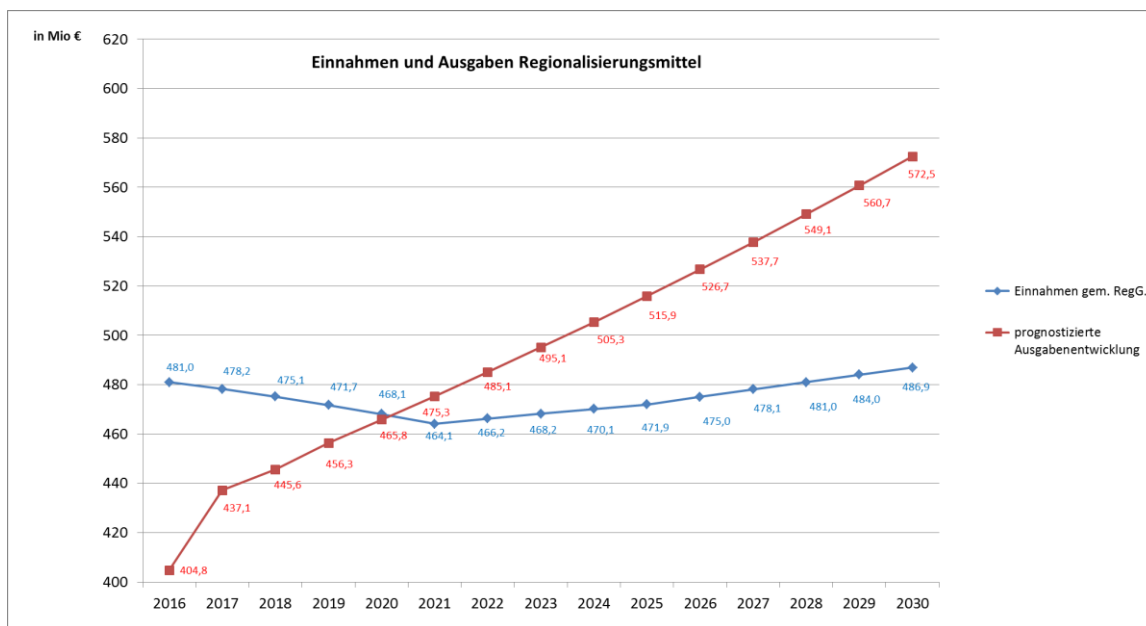


Abbildung 3-3: Regionalisierungsmittel 2016 – 2030

Mit der Revision der Regionalisierungsmittel im Jahr 2016 haben die Länder bis zum Jahr 2031 Planungssicherheit in der Finanzierung erhalten. Ab Mitte der 20er Jahre werden jedoch die Ausgaben in zunehmendem Umfang die zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel übersteigen. Aufgrund des wachsenden Bedarfs an Verkehrsleistungen im SPNV wird mittel- bis langfristig der Einsatz weiterer Landesmittel für den ÖPNV erforderlich. Die Sicherung der Finanzierung aus Bundes- und Landesmitteln dient einem leistungsfähigen Regionalverkehr in allen Landesteilen und damit einer nachhaltigen Landesentwicklung. Ein erster Schritt in diese Richtung ist der zusätzliche Einsatz von sechs Millionen Euro aus Landesmitteln 2017-19 für die Schaffung der Barrierefreiheit im übrigen ÖPNV. Die Novellierung des ÖPNVG ist gegenwärtig im parlamentarischen Verfahren.

### Entflechtungsgesetz (EntflechtG)

Das Entflechtungsgesetz des Bundes ist seit 2014 ohne gruppenspezifische Zweckbindung. Auf Landesebene wurde deshalb im Brandenburger Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz (GWHBFöG) eine entsprechende Zweckbindung festgesetzt.

Das Land hat einen erheblichen Anteil an Entflechtungsmitteln ab 2013 für Zuwendungen und Zuweisungen in Investitionen des ÖPNV verwendet und damit einen erheblichen Beitrag für die positive Entwicklung des ÖPNV geleistet. Die Entflechtungsmittel werden vom Bund ab 2019 nicht mehr direkt zur Verfügung gestellt. Die Länder erhalten dafür einen höheren Anteil an der Umsatzsteuer. Verkehrspolitisches Ziel ist es, die erfolgreiche Förderung von Investitionen im ÖPNV ab 2020 mit Landesmitteln fortzusetzen.

### Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) – Bundesprogramm

Im Rahmen des noch laufenden GVFG-Bundesprogramms sind bis 2019 für Vorhaben der S-Bahn in Brandenburg (abschnittsweiser 2-gleisiger Ausbau zwischen Potsdam Hbf. und Babelsberg) zweckgebundene Mittel nach § 10 Abs. 1, 2 GVFG eingeplant. Dies sind Zuschüsse in Höhe von 60 %, die mit 40 % aus der Nachfolge-Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die zwischen dem Bund und der Deutschen Bahn AG abgeschlossen wurde, kofinanziert werden sollen.

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

- (Lichtenrade) – Blankenfelde Bhf.

- Hennigsdorf – Stadtgrenze (– Tegel)
- (Lichterfelde Süd) – Teltow Stadt.

Das Bundesprogramm GVFG soll dauerhaft fortgeführt werden.

### Europäischer Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

Zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes im Verkehr nach dem Operationellem Programm des Landes Brandenburg für den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) in der Förderperiode 2014-2020 (Rili Mobilität) wurden/werden durch das Land Mittel in Höhe von rund 43,4 Mio. € eingesetzt. Für den Neu- und Ausbau von öffentlichen Zugangs- und Verknüpfungsstellen sowie Park&Ride-/Bike&Ride-/Kiss&Ride-Anlagen stehen davon 20 Mio. € zur Verfügung.

### Richtlinie ÖPNV-Invest

Seit 2007 fördert das Land Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in nahezu unveränderter Form. Die Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest) wurde zuletzt im April 2017 überarbeitet und veröffentlicht. Dabei werden von den zuwendungsfähigen Kosten mit bis zu 90 % Eisenbahninfrastruktur und mit 75 % die Infrastruktur des üÖPNV gefördert. Nachfolgende Übersicht zeigt die über die Richtlinie ausgezahlten Fördermittel:

Haushaltsjahr	Finanzierungsquellen		
	Regionalisierungsmittel	Entflechtungsmittel	Kommunales Investitionsprogramm
2007	3.854.478 €	13.005.437 €	-
2008	2.574.860 €	12.907.803 €	-
2009	2.768.707 €	9.831.367 €	-
2010	1.396.739 €	10.976.644 €	-
2011	1.085.203 €	9.988.320 €	-
2012	390.720 €	12.004.354 €	-
2013	3.062.134 €	10.797.250 €	-
2014	5.490.454 €	6.902.966 €	-
2015	7.758.484 €	1.562.290 €	-
2016	3.765.566 €	14.961.249 €	334.335 €

Tabelle 3-1: Ausgezahlte Fördermittel

### Novelle ÖPNV-Gesetz 2017

Das Inkrafttreten des novellierten ÖPNVG ist noch in 2017 vorgesehen. Es enthält die notwendigen Regelungen und Anpassungen, um die Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr in den kommenden drei Jahren mit zusätzlich 12 Millionen Euro zu unterstützen.

Die zusätzlichen Mittel sollen den Aufgabenträgern für die Umsetzung der Barrierefreiheit in Straßenbahnen und an Haltestellen zur Verfügung stehen. Dies leistet einen Beitrag den Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge für Menschen zu erleichtern, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Dafür sind Investitionen in Straßenbahnen und O-Busse sowie in den übrigen ÖPNV notwendig. Geplant ist, in den Jahren 2017 bis 2019, 12 Millionen Euro zur Verfügung zu stellen. Von diesem Geld könnten die jährlichen Zuweisungen für alle Aufgabenträger von 85 Millionen Euro um jährlich 1 Million Euro pauschal erhöht werden. Ebenfalls in den Jahren 2017 bis 2019 sollen die Aufgabenträger, die Straßenbahnen und O-Busse betreiben, 9 Millionen Euro erhalten. Dieses Geld ergänzt die Mittel in Höhe von jährlich 5 Millionen Euro, die ohnehin für den Betrieb von Straßenbahnen und O-Bussen jährlich ausgezahlt werden.

### Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG)

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

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

### Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV)

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung der bundeseigenen Infrastrukturbetreiber mit dem Bund übernimmt die Rolle einer Sammelfinanzierungsvereinbarung an Stelle einer Vielzahl von Einzelfinanzierungsvereinbarungen. Mit der Anlage 8.7 werden dem Betreiber über die gesamte Laufzeit für den SPNV länderbezogen Bundesmittel für die Schieneninfrastruktur zur Verfügung gestellt, über deren Einsatz mit dem Land Einvernehmen herzustellen ist. Das Land kann auf die Gestaltung der bundeseigenen Infrastruktur mittelbar Einfluss nehmen, wenn ein gemeinsames Interesse mit dem Betreiber vorliegt.

Die erste LuFV ist im Jahr 2014 ausgelaufen. Von den Vertragspartnern wurde die LuFV zur finanziellen Absicherung von Investitionen in das Bestandsnetz sowie des Ausbaus der SPNV-Infrastruktur grundsätzlich positiv bewertet. Daher ist als Folgevereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG die LuFV II abgeschlossen worden, deren Laufzeit sich von 2015 bis 2019 erstreckt.

Länder-Projekt-Nr.	Stufe 1 (Realisierung / abgeschlossen)
Umbau Bahnhof Pritzwalk	Bahnsteig 1, 2 u. 3
Löwenberg - Templin 2. BA	Bergsdorf, Zehdenick-Neuhof, Hammelspring
Jüterbog - Beelitz-Stadt 2. BA	Beelitz Stadt, Frohnsdorf, Treuenbr. Süd, Elsholz
Bf Strausberg	Umbau Bf Strausberg, (DB Netz FuB)
Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (O.)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, Grunow - Müllrose
Bahnhof Königs Wusterhausen	Aufzüge
Bahnhof Prenzlau	Modernisierung, Tunnelverlängerung
Bahnhof Ludwigsfelde-Struveshof	Umverlegung Genshagener Heide
Bahnhof Cottbus	Umbau, Bahnsteigenerneuerung, Aufzüge
Bahnhof Ruhland	Umgestaltung Bf Ruhland
Bf Wildau	Neubau Bahnsteig und Aufzug
Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (O.)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, EÜ Mühlenweg, Wendisch Rietz, Durchlässe
Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (O.)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, EÜ Mühlgraben Wendisch Rietz
Griebnitzsee	Neubau Regionalbahnsteig
Bf Forst	Umbau
Bf Forst, Reisendensicherungsanlage	Reisendensicherungsanlage
Kraftwerk Finkenheerd, Reisendensicherungsanlage	Neubau RESI
Bernau	Umbau Regionalbahnsteig
Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (O.)	LST Zernsdorf, Müllrose, Friedersdorf, Grunow
Fürstenwalde - Bad Saarow	Neubau EÜ km 3,2
Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (O.)	Gleisauwechslung Grunow
Ruhland - Knappenrode	PZB-Nachrüstung, Anteil Brandenburg
Bf Strausberg	Umbau Bf Strausberg (DB S&S)
Wittenberge - Wittstock, Wittstock - Neuruppin	ESTW Perleberg/ Rosenhagen
Wittenberge - Wittstock, Wittstock - Neuruppin	WA Rosenhagen und Neubau 3 Durchlässe
	<b>Stufe 2 (Planung)</b>

Eberswalde - Frankfurt (Oder)	3 Durchlässe und EÜ Falkenberg
Wiesenburg - Roßlau	Geschwindigkeitserhöhung, ESTW-Anteil
Abzw. Beelitz Bea - Ferch-Lienewitz	Ertüchtigung Bea - Lia
S-Bahn-Netz Berlin (Blankenburg - Hohen Neuendorf)	Nahverkehrsverbesserung ESTW Arkenberge)
Königs Wusterhausen	Spurplanerweiterung, Kehrgleis
Königs Wusterhausen, EÜ Storkower Straße	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, EÜ Storkower Straße km 27,607
<b>Stufe 3 (Einvernehmen)</b>	
Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (O.)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen, Durchlässe
Strausberg (a)-Küstrin Kietz (0046)	Geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen (Gleisau- wechslung Gorgast)
<b>Beginn nach 2019</b>	
<b>Stufe 3b (Einvernehmen, Folge-LuFV)</b>	
Kremmener Bahn	Einbindung nach Berlin-Gesundbrunnen
Großenhain - Ruhland	oberbautechnische Anpassung zur Geschw.erhöhung
Nauen	Kapazitäts- und Gleiserweiterung, mittleres Gleis am vorhandenen Bahnsteig

Tabelle 3-2: Maßnahmen mit Finanzierungsanteilen nach LuFV II (2015-2019)

### 3.4. Nachsteuerungsbedarf identifizieren: Die Korridoruntersuchung 2030

Zur Evaluation der Entwicklungen der vergangenen Jahre und um eine solide Grundlage für die zukünftige, strategische Ausrichtung des ÖPNV-Angebots in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zu schaffen, wurde die VBB GmbH mit der Erstellung eines gesamthaften SPNV-Konzepts für den Zeithorizont bis 2030 beauftragt. Gemeinsame Zielstellung der Länder Brandenburg und Berlin als Auftraggeber der Untersuchung war es, die Entwicklung des ÖPNV in der Hauptstadtregion für die Zukunft abzusichern und Handlungsbedarfe zu identifizieren. Eine besondere Herausforderung stellten dabei die sehr unterschiedlichen Entwicklungen des Berliner Umlands und des Weiteren Metropolenraum dar.

Das Projekt ‚ÖPNV-Konzept 2030‘ gliederte sich in vier Teilprojekte, die jeweils in enger Abstimmung mit den Ländern Berlin und Brandenburg durch die VBB GmbH unter Beteiligung externer Gutachter bearbeitet wurden.

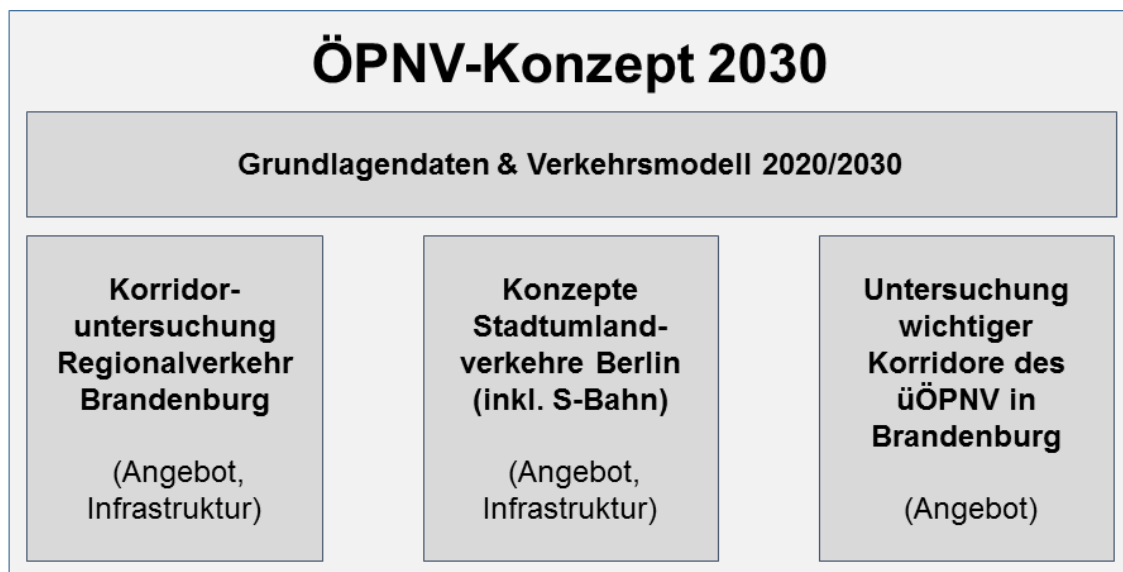


Abbildung 3-4: Übersicht Teilprojekte

Im Rahmen des Teilprojekts „Grundlagenermittlung und Fortschreibung Verkehrsmodell“ wurde ein gesamthafes Verkehrsmodell für 2013 (als Bezugsjahr) unter Zugrundelegung strukturbezogener Prognosedaten (u.a. Bevölkerungsentwicklung, Pendlerentwicklung, Verkehrsmittelwahl, demografische Entwicklung, Einzelhandels-, Hochschul- und touristische Standorte) für die Zeithorizonte 2020 und 2030 weiterentwickelt. Das so erstellte Modell wurde für das Basisjahr 2013 mit den Fahrplänen des SPNV (Regionalverkehr und S-Bahn) und wichtiger Linien des üÖPNV sowie entsprechenden Nachfragedaten kalibriert und in einen Zustand gebracht, in dem sogenannte Prognosenullfälle für 2020 und 2030 berechnet werden konnten. In den Prognosenullfällen wurden nach verkehrlichen, strategischen und betrieblichen Gesichtspunkten alle Angebots- und Infrastrukturmaßnahmen berücksichtigt, deren Umsetzung bis zu den entsprechenden Prognosehorizonten als wahrscheinlich angenommen wurde bzw. die sich schon in Realisierung befanden. Unter Berücksichtigung dieser Prognosenullfälle wurde mit Hilfe des Verkehrsmodells die Nachfrageentwicklung im SPNV prognostiziert und den betrieblich-konzeptionellen Teilprojekten als Grundlage zur Verfügung gestellt.

Darauf aufbauend fand im Rahmen von zwei weiteren Teilprojekten eine Analyse angebotsseitiger Entwicklungsperspektiven des SPNV statt. Die Teilprojekte gliederten sich entsprechend der variierenden Raum- und Siedlungsstrukturen in Berlin und Brandenburg in die zwei Untersuchungsbereiche „Stadtumlandverkehr Berlin“ und „Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg“.

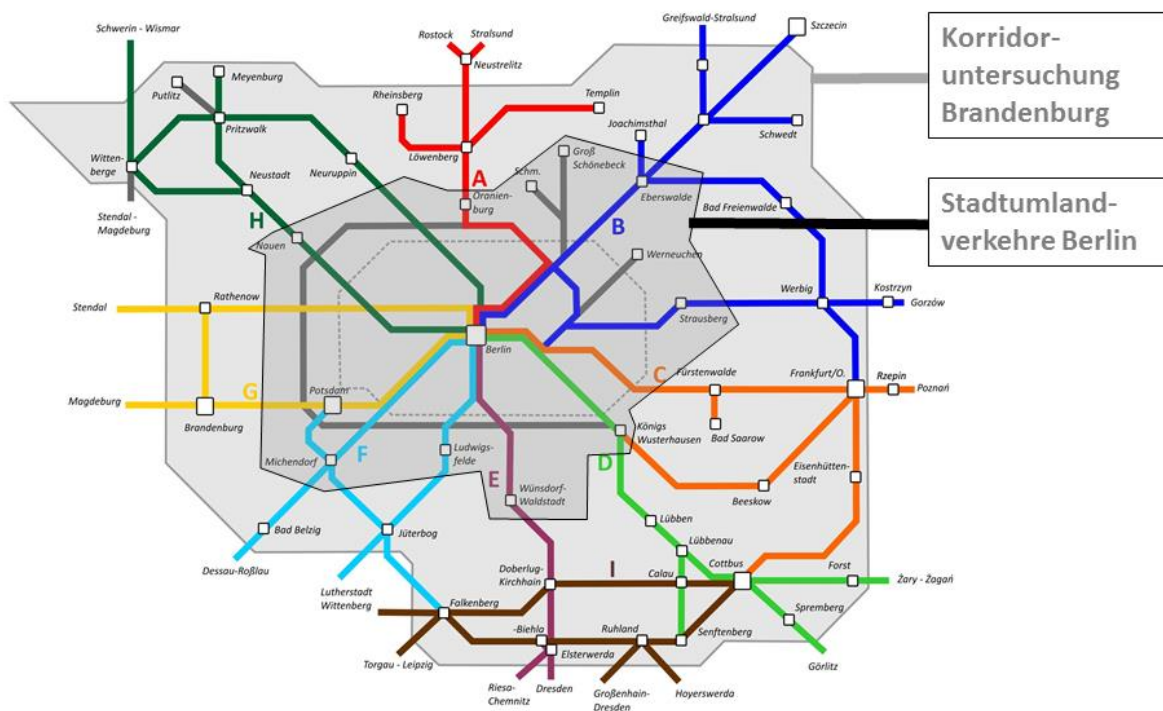
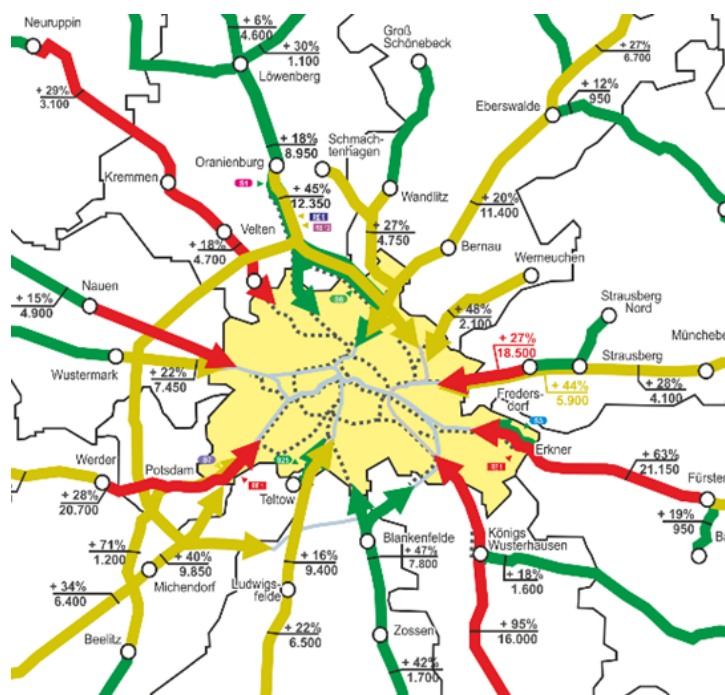


Abbildung 3-5: Untersuchungsbereiche (Grafik: ETC)

Auf Grundlage der Nachfrageprognosen, erwarteten Infrastrukturmaßnahmen und speziellen verkehrlichen Anforderungen wurden die Korridore im Rahmen der angebotsseitigen Untersuchungen zunächst analytisch betrachtet.



## Kapazitäten

**Korridor mit freien Kapazitäten.**  
Den prognostizierten Nachfragesteigerungen kann voraussichtlich ohne Angebotsweiterung begegnet werden.

**Im Korridor sind freie Kapazitäten in geringem Umfang vorhanden.**  
Den prognostizierten Nachfragesteigerungen kann voraussichtlich auf der vorhandenen Infrastruktur mit Angebotsweiterungen begegnet werden.

**Im Korridor sind keine weiteren Kapazitäten vorhanden.**  
Den prognostizierten Nachfragesteigerungen kann voraussichtlich nur mit aufwendigen Angebotsweiterungen sowie ggf. Infrastrukturausbau begegnet werden.

## Nachfrageentwicklung

Fahrgäste pro Tag im jeweiligen Querschnitt (Prognosenullfall, Mo-Fr).

Nachfragesteigerung bis 2030 (ggü. 2013)

Fahrgäste 2030 absolut

Abbildung 3-6: Nachfrageentwicklung und Handlungsbedarfe aufgrund von Kapazitätsengpässen

Für Korridore, in denen auf diese Weise ein Handlungsbedarf evaluiert worden ist, wurden im nächsten Schritt im Rahmen einer Mitfallbetrachtung Varianten möglicher zukünftiger Betriebskonzepte entwickelt. Auch Vorgaben der Raumplanung und externe Rahmenbedingungen, wie das neue Fernverkehrskonzept der Deutschen Bahn, fanden bei der Entwicklung dieser Angebotskonzepte Berücksichtigung. Die daran anschließende Bewertung der Varianten erfolgte unter Bezugnahme auf Kapazitäts- (Nachfrage in den Querschnitten, Personenkilometer, Fahrgastfahrten im Netz) und Kostenkriterien (finanzielle Bewertung der Infrastrukturinvestitionen und der Auswirkungen auf die Bestelltentgelte) sowie auf die Umsetzung der Landesentwicklungsplanung (z.B. Anbindung zentraler Orte und touristischer Destinationen). Im Ergebnis wurden auf Grundlage der Variantenbewertungen Empfehlungen zur prioritären Weiterverfolgung entwickelt.



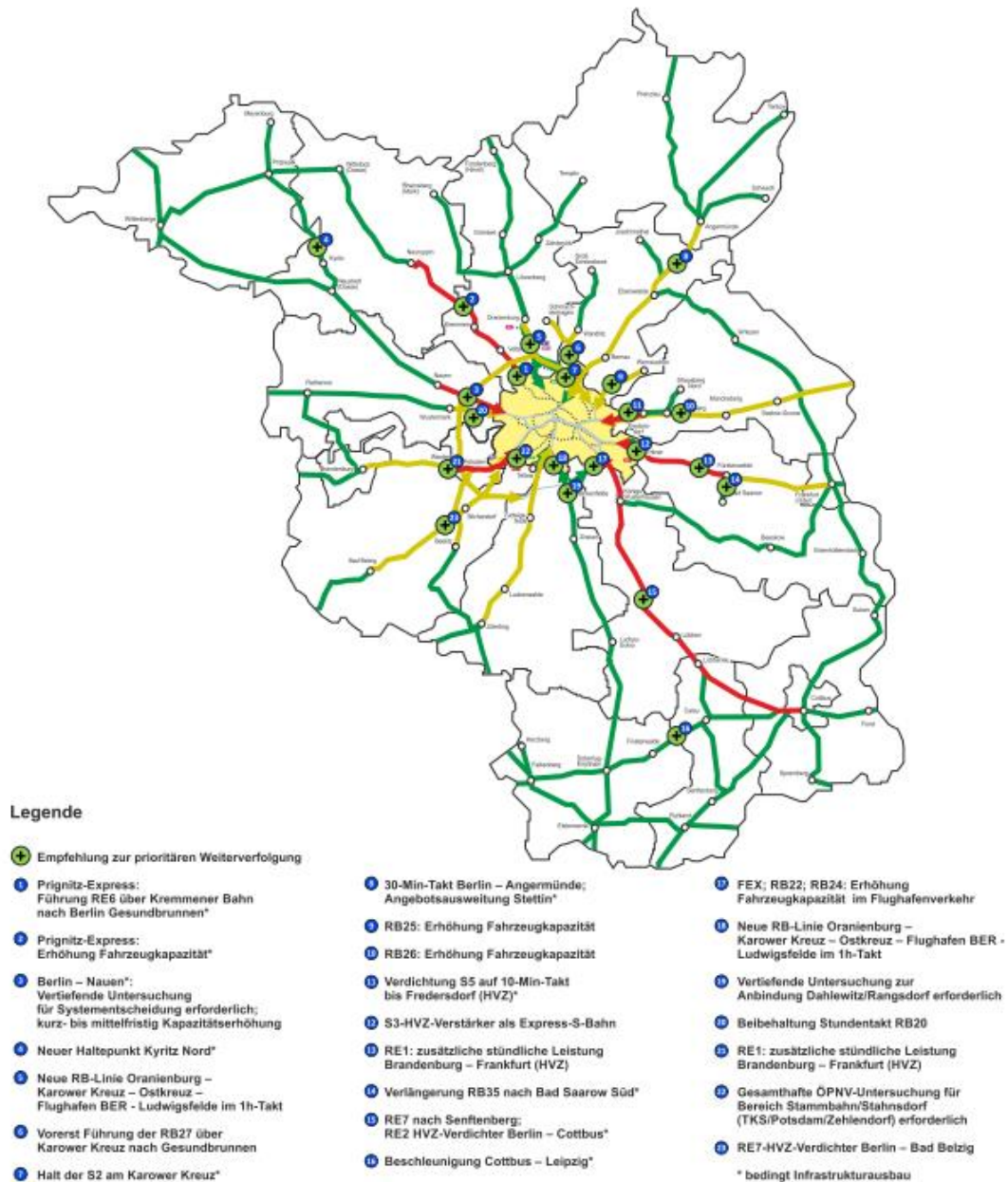


Abbildung 3-7: Empfehlungen zur prioritären Weiterverfolgung

Die Untersuchungsergebnisse der Korridorstudien bieten eine fundierte Grundlage für weitere Detailstudien, für die in Zusammenarbeit mit der DB Netz AG durchgeführte Zielnetzkonstruktion und darauf aufbauend die Revision der Vergabestrategie des Landes Brandenburg.

In einem weiteren Teilprojekt werden wichtige Korridore des üÖPNV (zentrenverbindende Verkehre und Stadtumlandverkehre von Berlin und der Oberzentren) betrachtet. Dabei werden die Folgen aus einer gegebenenfalls veränderten SPNV-Bedienung abgeleitet und Handlungsfelder ermittelt. Die Berücksichtigung der wichtigen üÖPNV-Korridore ermöglicht dem Gesamtprojekt „ÖPNV-Konzept 2030“ eine verkehrsmittelübergreifende, integrierte Bewertung großer Teile des öffentlichen Nahverkehrs in Berlin und Brandenburg.

Die detaillierten Untersuchungsergebnisse (Analyse und entwickelte Varianten) aus der SPNV-Untersuchung sind im Rahmen der gutachterlichen Abschlussberichte auf der Website der VBB GmbH ([www.vbb.de/korridoruntersuchung](http://www.vbb.de/korridoruntersuchung)) abrufbar.

## 4. Anforderungen an das SPNV-Angebot

Für die tägliche Mobilität der Bevölkerung und der Gäste im Land Brandenburg sorgt eine Vielzahl von Verkehrsunternehmen. Die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel durch die Kunden hängt davon ab, inwieweit es ein für sie passendes Mobilitätsangebot gibt, das gut erreichbar und zudem in Qualität und Service zuverlässig angeboten wird. Die Belange der Kunden stehen im Mittelpunkt. Für ein einheitliches Qualitätsniveau im Land Brandenburg bzw. im gesamten Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg wurden entsprechende Qualitätsstandards in einem Leitfaden definiert, die einen wichtigen Schlüssel zu mehr Nachfragegenerierung im Öffentlichen Personennahverkehr darstellen.

Durch eine solche bedarfsorientierte Gestaltung des Nahverkehrsangebotes als ein Beitrag zur Stärkung des Umweltverbundes – eines der zentralen Ziele der Mobilitätsstrategie – soll der anhaltend hohe Beitrag des Verkehrs an Emissionen von Schadstoffen, Feinstaub, klimaschädlichen Gasen und an Lärmbelastungen reduziert werden. Denn: Der öffentliche Verkehr ist unter Anwendung der neuesten Technologien erheblich umweltfreundlicher als der Kfz-Verkehr.

Mit einer Berichterstattung der Aufgabenträger über die geleistete Qualität durch die Verkehrsunternehmen wird Transparenz geschaffen: Jährlich werden Qualitäts-, Leistungs- und Finanzierungsdaten im VBB-Verbundbericht mit Qualitätsbilanz und Berichtspflichten nach EU-Verordnung 1370/2007 veröffentlicht. Zu den wichtigen Qualitätskriterien Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sind die Ergebnisse für den Regional- und S-Bahn-Verkehr monatlich im Internet verfügbar.

Der demografische Wandel sowie das starke Wachstums der Stadt Berlin und ihres Umlands stellen Herausforderungen in Bezug auf die Leistungsfähigkeit öffentlicher Daseinsvorsorge, die Finanzierungsmöglichkeit und die Fortschreibung der Qualitätsstandards im Kundeninteresse dar.

### 4.1. Orientierung an der Kundenzufriedenheit

Die Alltagsmobilität wird im Land Brandenburg immer noch durch das Auto dominiert: Mit 53% wird ein Großteil der Wege mit dem Pkw zurückgelegt. Eines der grundlegenden Anliegen der Mobilitätsstrategie 2030 liegt in der Stärkung des Umweltverbundes und einer dementsprechenden Erhöhung seines Anteils am Modal Split auf über 50%. Die Weiterentwicklung eines leistungsstarken Schienenpersonennahverkehrs, als Rückgrat des ÖPNV, leistet hierzu einen zentralen Beitrag.

Trotz einer Dominanz des Pkw ist die Nutzung von Bussen und Bahnen im Vergleich mit anderen Flächenbundesländern hoch. So nutzt jeder dritte Brandenburger (33 %) Busse und Bahnen mindestens einmal in der Woche, 27 % monatlich bzw. seltener und 41 % der Befragten gaben an, nie oder fast nie mit diesen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein.

So verschieden die einzelnen Kundengruppen und Kunden im öffentlichen Nahverkehr sind, so unterschiedlich sind auch ihre Anforderungen, die bei der Angebotsplanung, dem Betrieb, der Kommunikation, der Information und dem Service berücksichtigt werden müssen. Hierbei werden Kundenanforderungen durch folgende Trends immer komplexer:

- Wege werden zunehmend mit mehreren Verkehrsmitteln zurückgelegt – d. h., dass ein Verkehrsmittelmix innerhalb eines Weges oder über Wegeketten erfolgt.
- Integrierte Angebote entlang einer Reisekette, die über das bisherige ÖPNV-Angebot hinausgehen (P&R, B&R, Sharing-Angebote, usw.), werden vom Kunden erwartet.
- Die Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl wird zunehmend unmittelbar vor Fahrtantritt getroffen. Ein einheitliches Informations- und Abrechnungssystem für intermodale Wegeketten ermöglicht dafür einen einfachen Zugang.
- Informationen zu Fahrten mit Bussen und Bahnen müssen topaktuell sein und bei Störungen ggf. Alternativen aufzeigen.
- Individualisierte Fahrtangebote werden, unter Einhaltung des Datenschutzes, erwartet.

- Komfort, Service und Personal sind relevante Qualitätsfaktoren.

Die Anforderungen der Kunden betreffen demnach ein übergreifendes, aufeinander abgestimmtes Angebot, das neben der Transportleistung auch ergänzende Serviceleistungen beinhaltet.

Das Mobilitätsverhalten sowie die subjektiven Einstellungen und Präferenzen der Kunden werden kontinuierlich durch Fahrgastbefragungen ermittelt, deren Ergebnisse in die Weiterentwicklung eines attraktiven und bedarfsorientierten Nahverkehrs einfließen. Durch diese Erhebungen bestehen u. a. Kenntnisse zum Image des öffentlichen Nahverkehrs (Abbildung 4-1) sowie zur Zufriedenheit der Kunden mit einzelnen Aspekten des Bus- und Bahnangebots (Abbildung 4-2)

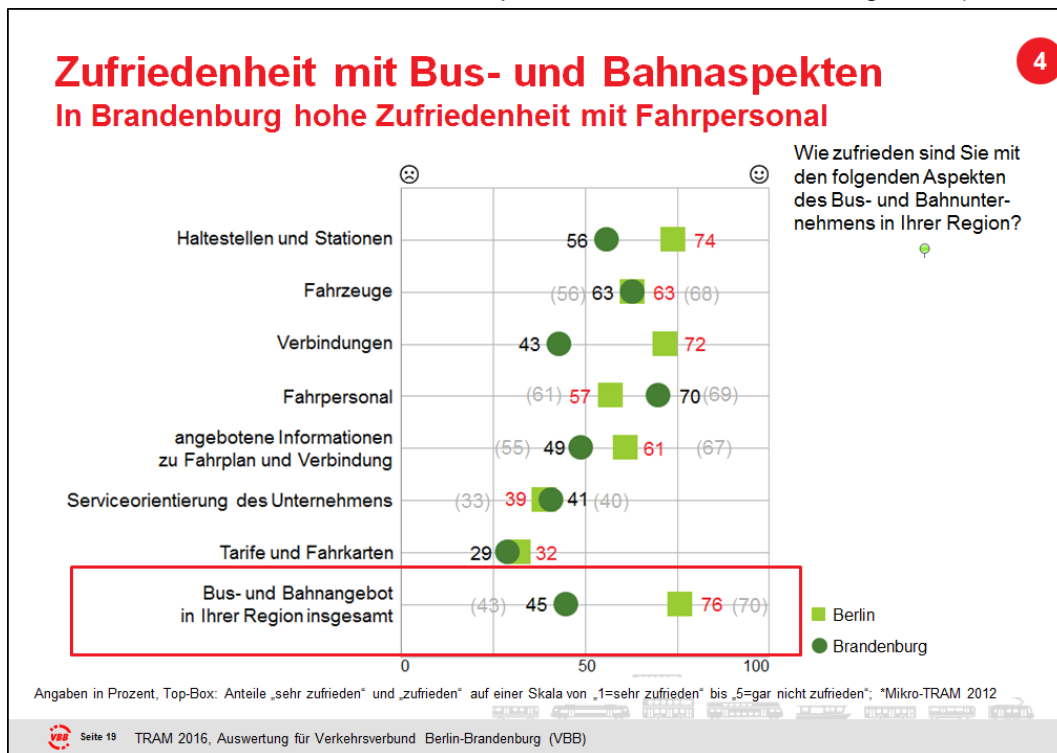


Abbildung 4-2: Kundenzufriedenheit mit Bus und Bahn 2016, Quelle: Studie MikroTRAM

).

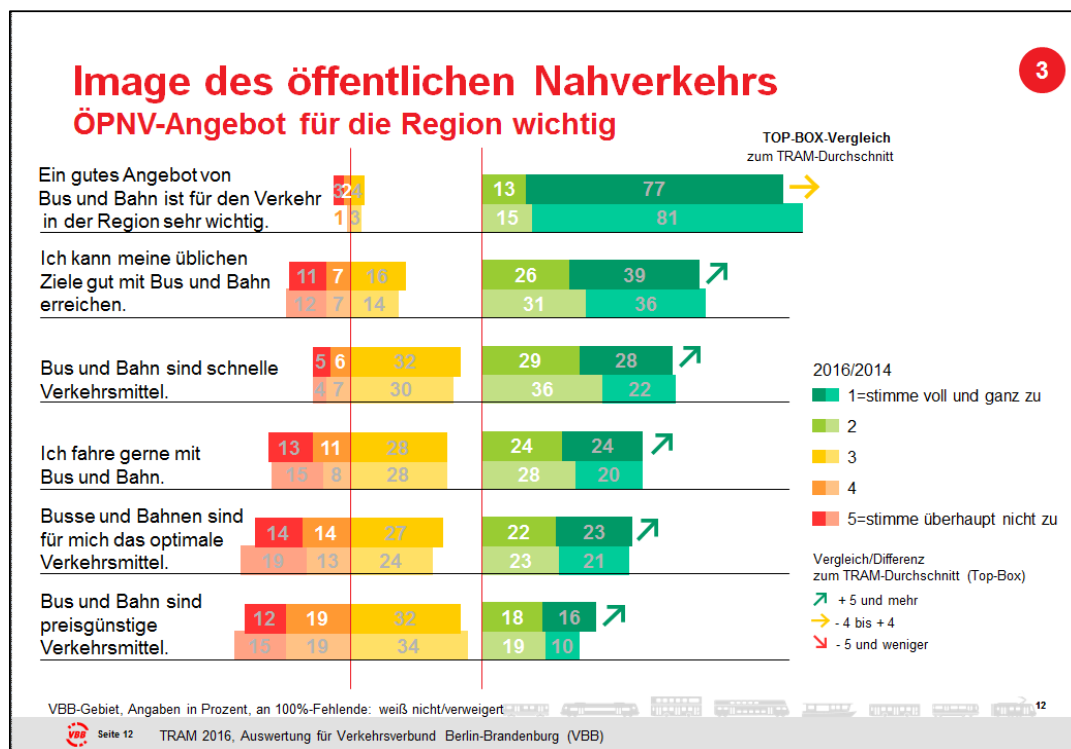


Abbildung 4-1: Image des öffentlichen Nahverkehrs, Studie MikroTRAM

### Kundenzufriedenheit

Die Ergebnisse der regelmäßig durchgeführten Kundenzufriedenheitsbefragungen sind ein fester Bestandteil des Vertrags- und Qualitätscontrollings der Verkehrsverträge im SPNV-Regional- und S-Bahn-Verkehr und dienen der Qualitätssteuerung und Angebotsverbesserung. Mit einem öffentlichen Ranking besteht zudem der Anreiz für die Verkehrsunternehmen, die Kunden zufriedenzustellen, mitunter auch zu begeistern. Den stärksten Einfluss auf die Gesamtkundenzufriedenheit hat unverändert das bestehende Fahrtenangebot, weshalb dieses als erster Punkt in diesem Kapitel thematisiert wird.

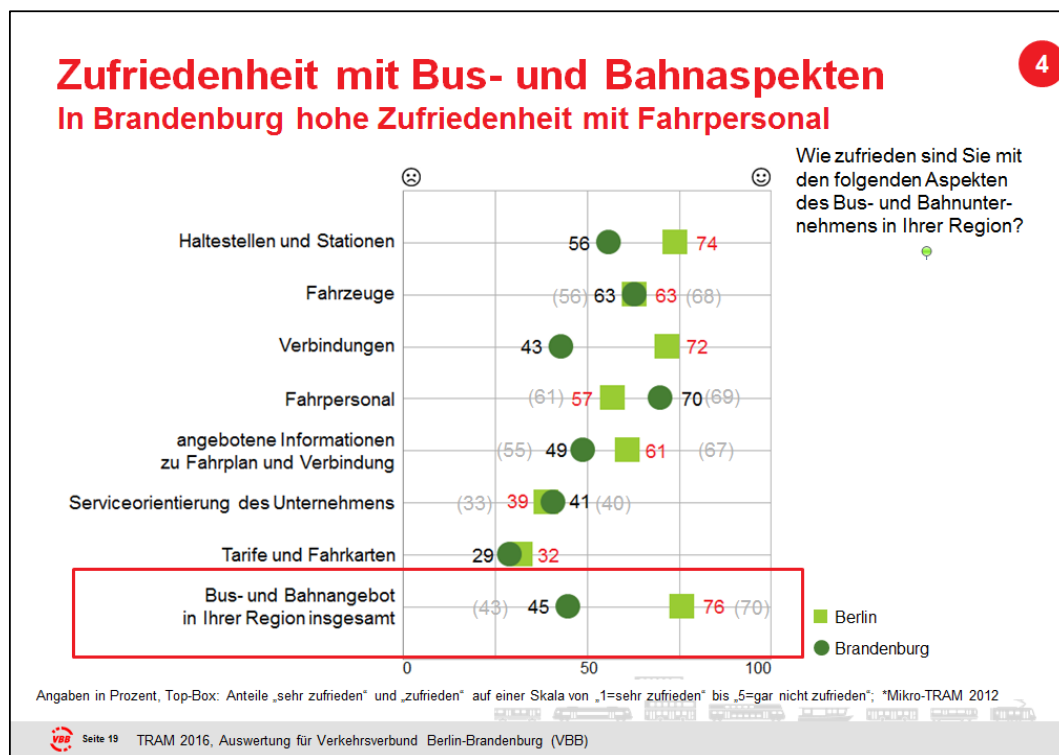


Abbildung 4-2: Kundenzufriedenheit mit Bus und Bahn 2016, Quelle: Studie MikroTRAM

Abbildung 4-2 ist die Kundenbewertung zu einzelnen Faktoren des öffentlichen Nahverkehrs zu entnehmen, auf deren Bereiche in diesem Kapitel näher Bezug genommen wird. Wie in der Grafik ersichtlich wird, gibt es im Land Brandenburg eine ausgesprochen hohe Zufriedenheit mit den Haltestellen und Stationen sowie mit dem Fahrpersonal, während der Bereich Tarif und Fahrkarten aus Sicht der Kunden noch ein deutliches Verbesserungspotenzial aufweist.

Nach den Erhebungen im Regionalverkehr werden von den Kunden die Informationen zu Verspätungen, die Pünktlichkeit sowie das Sitzplatzangebot am kritischsten gesehen. Ein entscheidendes Kriterium für den Erfolg des SPNV-Regionalverkehrs ist die Sitzplatzverfügbarkeit: Mit steigender Beliebtheit der schnellen Verbindungen sinkt die Zufriedenheit mit dem Kriterium Sitzplatzangebot. Auf den betroffenen Linien sind demzufolge Kapazitätserweiterungen erforderlich.

Neben den Kundenbefragungen gehen auch Erkenntnisse aus vertiefenden qualitativen Marktforschungsstudien sowie Kundengesprächen sowie aus Feedbackkanälen des Kundenmanagements in die Weiterentwicklung eines bedarfsorientierten und qualitativ hochwertigen Öffentlichen Nahverkehrs ein.

#### Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Angebotsgestaltung

Die Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote im Verbundgebiet erfolgt auf Grundlage der vielfältigen Nutzungsmuster und -erfordernisse. Dementsprechend stehen im Rahmen der Mobilitätsstrategie 2030 die Bedarfsmuster verschiedener Bevölkerungs- und Zielgruppen im Fokus. Dies setzt voraus, dass die Vielfalt der Voraussetzungen und Anforderungen an die Mobilität unabhängig von sozialen, kulturellen, gesellschaftlichen oder geschlechtsspezifischen Rollen in die Verkehrsplanung und Angebotsgestaltung eingehen. Unter dem Motto „Mobilität für alle“ wird berücksichtigt, dass sich in Abhängigkeit der Lebensphasen und Lebenswege das Mobilitätsverhalten ändert. Wesentliche Indikatoren für das Mobilitätsverhalten sind z. B.

- Alter
- Geschlecht
- Haushaltsgröße

- Lebensphase
- körperliche Beeinträchtigungen
- Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz
- verfügbares Einkommen
- Anbindung an den ÖPNV.

Die zurückzulegenden Wege, die Verkehrsmittelwahl und -kombination sowie die Wegezwecke sind anhand dieser Indikatoren detailliert zu analysieren. Das Land Brandenburg hat bei der Konzeption und Auswertung der Erhebungen zur Alltagsmobilität die verschiedenen Lebensphasen und vielfältigen Zusammenhänge von Faktoren berücksichtigt. Die Anforderungen verschiedener Kundengruppen, insbesondere unter Beachtung familien- und kinderfreundlicher Aspekte, gehen demnach in die Gestaltung der Infrastruktur, des Verkehrsangebotes wie auch in die Gestaltung der Fahrzeuge (z. B. Anordnung von Sitzplätzen, Kinderabteile) ein. In diesem Zusammenhang findet das Gender Mainstreaming (Gleichstellung der Geschlechter), als ein universales Prinzip der europäischen und deutschen Politik, eine besondere Berücksichtigung.

Mit einem entsprechenden Fahrtenangebot – auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten – werden die Begleit- und Versorgungswege in Verbindung mit den Hauptwegen zur Arbeit oder Ausbildung möglich. Ein abgestimmtes Angebot zwischen Bus und Bahn mit entsprechend ausgestatteten Übergangszeiten und Anschlussgewährleistung (Bsp. PlusBus) verkürzt die Gesamtwegezeit, die für Beschäftigte mit Aufgaben im familiären Bereich (Kinderbetreuung, Pflege eines Familienangehörigen) besonders wichtig sind. Digitale Lösungen bieten den Kunden wie auch den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen neue Möglichkeiten. Darüber hinaus wurden neue Mobilitätsangebote geschaffen (z. B. Ruf- und Bürgerbusse im ländlichen Raum), die den Mobilitätsbedürfnissen bestimmter Kundengruppen entgegenkommen.

Auch bei der Gestaltung und Weiterentwicklung des VBB-Tarifs stehen zielgruppenspezifische Angebote sowie Ziele der Familienfreundlichkeit sowie des Gender Mainstreaming besonders im Fokus. Im Tarif sind u. a. für Kinder und Jugendliche, für Auszubildende und Studenten sowie für Senioren spezifische Angebote enthalten, die stetig weiterentwickelt werden. So wurden u. a.

- für Senioren in drei kreisfreien Städten (ohne Potsdam) zum 1. Januar 2017 ein VBB-Abo65vorOrt eingeführt
- im Potsdamer Stadtgebiet die Mitnahmemöglichkeit der Tageskarte für drei Kinder erweitert
- bei Jahreskarten- und Abonnementskunden schon seit Jahren Mitnahmemöglichkeiten von weiteren Personen in den Abendstunden sowie am Wochenende eingeräumt
- mit dem Mobilitätsticket Brandenburg ein sozial verträgliches Angebot für einen definierten Berechtigtenkreis eingerichtet (gleichzeitig ein Tarifangebot für Kunden mit Anspruch nach dem Asylbewerberleistungsgesetz).

Eine zentrale Anforderung an ein bedarfsgerechtes Nahverkehrsangebots liegt in einer barrierefreien Gestaltung, die für das Land sowie die kommunalen Aufgabenträger mit vielfältigen Anforderungen einhergeht.

## 4.2. Qualität der Verbindungen

Die Ziele und Grundsätze der Gestaltung des ÖPNV sind in § 2 ÖPNVG dargelegt. Oberstes verkehrspolitisches Ziel bei der Ausgestaltung der Angebote des ÖPNV ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung in allen Landesteilen mit Verkehrsleistungen als Aufgabe der Daseinsvorsorge (§ 2 Abs. 1 ÖPNVG) mit einer angemessenen Bedienung in der Fläche sowie einem ausreichenden Verkehrsangebot insbesondere auch auf nachfragestarken Strecken. Hierbei gilt es insbesondere, den Schienenpersonennahverkehr – als Rückgrat des SPNV – zu stärken.

Grundsätzlich wird ein integrierter Ansatz verfolgt, bei dem siedlungsstrukturelle und verkehrliche Aspekte zusammen betrachtet werden. Für die Verkehrsverbindungen ergeben sich u. a. folgende Anforderungen:

- Die Wachstumsdynamik des Berliner Umlands in die Fläche tragen, indem entlang der Achsen die SPNV-Verbindungen der größeren Städte optimiert werden (insbesondere durch Taktverdichtungen)
- Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Standorte mit SPNV-Verbindung (Berliner Siedlungsstern, zentrale Orte im weiteren Metropolenraum)
- Schnelle Verbindung des Umlands mit Berlin mit einem dichten Takt – RB-Linien, die die RE-Linien verstärken, werden hierbei zu einem eigenständigen Produkt zur Erschließung des Kernraums Berlin-Brandenburg weiterentwickelt
- die VBB GmbH, die kreisfreien Städte und Landkreise bei der Erarbeitung intelligenter Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum unterstützen
- Gute Erreichbarkeit des Flughafens BER für alle Landesteile ohne die Fahrzeiten aus den Landesteilen in das Berliner Zentrum für Berufspendler nicht unnötig zu verlängern.

Grundsätzlich wird eine dauerhafte Bedienung der heutigen Bahnstrecken im Land Brandenburg als notwendig erachtet bzw. angestrebt. Bei der konkreten Bestellung von Verkehrsleistungen werden die entsprechenden Fahrgastpotenziale der einzelnen Strecken einer genauen Betrachtung unterzogen.

#### 4.2.1. Standards in Bezug auf Produktfunktionen

Der Regionalverkehr übernimmt unterschiedliche Funktionen, die sich in der Produktgestaltung widerspiegeln. Diese können wie folgt grob umrissen werden:

##### **RegionalExpress (RE):**

- Der RE stellt die schnelle Verbindung zwischen den Oberzentren sicher und übernimmt die Zubringerfunktion zum Fernverkehr. Die Züge bedienen daher nicht alle Unterwegshalte.
- Außerhalb der RB- und S-Bahn-Netze übernehmen die Züge ersatzweise die Bedienung aller Unterwegshalte, jedoch teilweise nicht mit allen Fahrten.
- Abhängig vom Fahrgastaufkommen verkehren die RE-Linien im Zweistunden-, Stunden- oder Halbstundentakt. Die vorgesehenen Taktzeiten der Linien können den Tabellen zu den Zielnetzen entnommen werden.
- Auf einzelne Lagen können Fernverkehrsangebote mit Tarifanerkennung integriert werden.

##### **RegionalBahn (RB):**

- Die RB verbindet die Ober- und Mittelzentren und erschließt die Region. Sie hält daher außerhalb des S-Bahn-Netzes an allen Stationen.
- Sofern die Linie nicht direkt in ein Oberzentrum eingebunden ist, übernimmt die RB die Zubringerfunktion zum RE.
- Abhängig vom Fahrgastaufkommen verkehren die RB-Linien im Zweistunden-, Stunden- oder Halbstundentakt. Auf stark frequentierten Abschnitten ergänzen sich die Linien durch Überlagerung zu einem dichteren Takt. Die vorgesehenen Taktzeiten der Linien können den Tabellen zu den Zielnetzen entnommen werden.

##### **S-Bahn:**

- Die S-Bahn übernimmt die Stadt-Umland-Bedienung auf eigens dafür errichteter Infrastruktur und hält an allen Stationen.
- Verknüpfungen mit dem Regionalverkehr werden in der Regel an der Endstation bzw. der letzten Station mit Übergangsmöglichkeit zum RE-/RB-Verkehr eingerichtet.
- Abhängig vom Fahrgastaufkommen verkehren die S-Bahn-Linien in der Regel im 20- oder 10-Minuten-Takt. Die vorgesehenen Taktzeiten der Linien können den Tabellen zu den Zielnetzen entnommen werden.
- Die Entwicklung einer Express-S-Bahn mit wenigen Halten ist auf ausgewählten Relationen im S-Bahn-Netz zu prüfen



- In Südbrandenburg verkehren einige ins Mitteldeutsche S-Bahn-Netz integrierte S-Bahn-Linien, die dem Produkt und der Funktion einer RB entsprechen

Der folgenden Karte können die Bedienstandards entnommen werden. Aus den Einsatzgebieten der jeweiligen Produkte ergibt sich das entsprechende Fahrplanangebot.

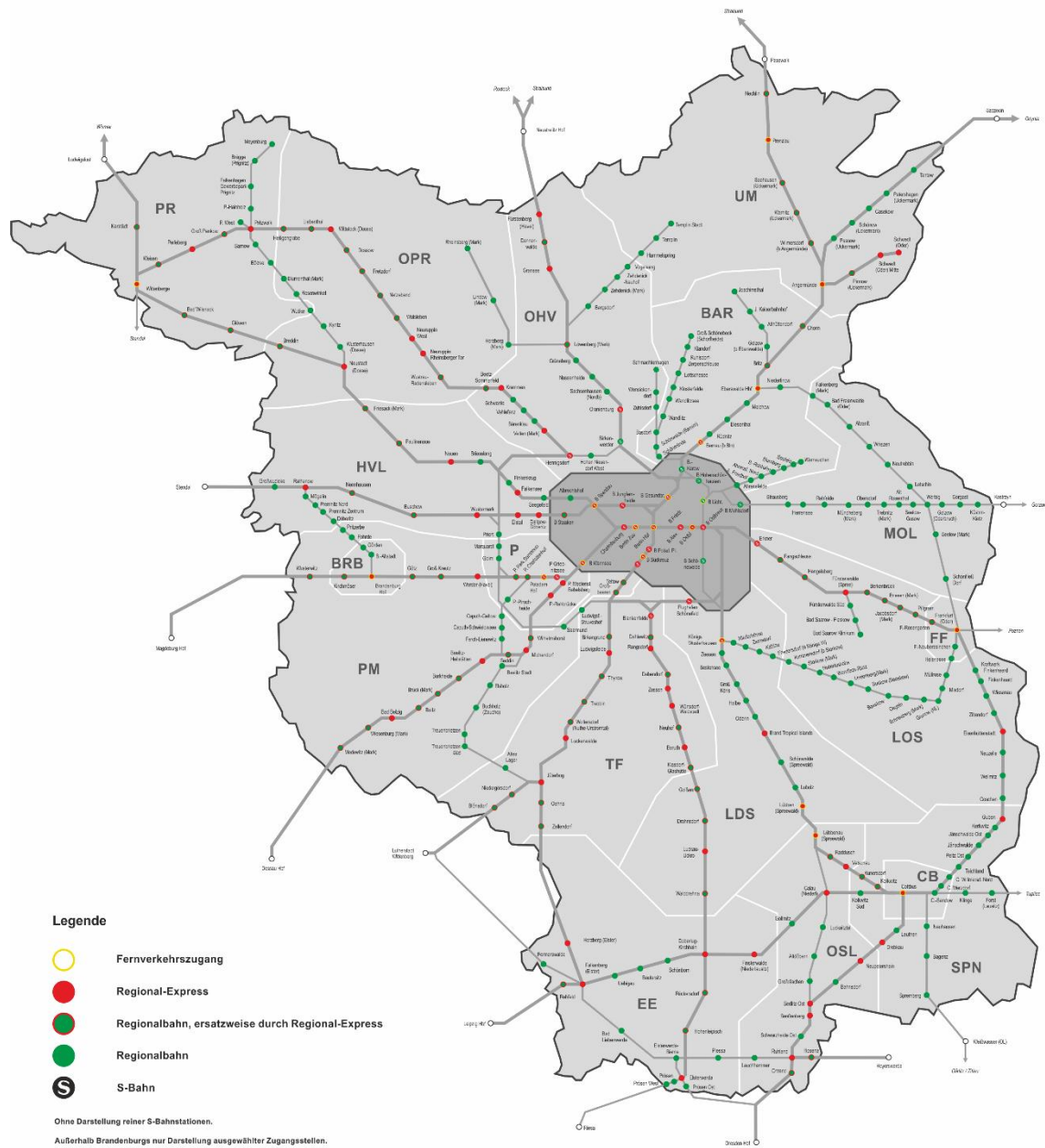


Abbildung 4-3: Bedienstandards im LNVP

#### 4.2.2. Integraler Taktfahrplan und Deutschlandtakt

Das Land Brandenburg unterstützt die Realisierung eines Deutschlandtakts, nach dem der Integrale Taktfahrplan bundesweit umgesetzt wird. Zu den entsprechenden Zielen zählen insbesondere:

- Die Integration der bestehenden, regionalen Taktfahrpläne in ein verlässliches, vertaktetes Fernverkehrsangebot, das alle Oberzentren mindestens im Zweistundentakt verbindet.

- Die Ausrichtung des Infrastrukturausbaus an den Anforderungen des Fahrplans auch bei Ausbaumaßnahmen des Bundes bedeutet die Schieneninfrastruktur an einen Zielfahrplan auszurichten und fahrplan- und kapazitätsorientiert mit optimierten Anschlüssen und hoher Zuverlässigkeit im Betriebsablauf auszubauen.

Durch die Umsetzung eines Integralen Taktfahrplans im Land Brandenburg wird gewährleistet, dass dem Kunden gute Anschlüsse im SPNV zu Verfügung stehen und somit keine Reisezeitverlängerungen durch Umsteigevorgänge entstehen. Bei einem Integralen Taktfahrplan (ITF) werden die Taktfahrpläne der einzelnen Linien über eine systematische Koordination in Knotenbahnhöfen zu einem flächendeckenden, vertakteten SPNV-Angebot im Land Brandenburg miteinander verbunden. Hierdurch sollen für die Kunden folgende Ziele erreicht werden:

- Angebotsorientiertes Angebot im Takt mit leicht merkbaren Abfahrtszeiten
- Einrichtung von Umsteigeknoten im Regionalverkehr
- leichtere Verknüpfung mit dem üÖPNV (Bus, Straßenbahn)
- Sicherung von Anschlussbeziehungen von und zum Fernverkehr sowie zu SPNV-Linien angrenzender Bundesländer.

Die Voraussetzungen für einen ITF in Brandenburg sind vielfach bereits umgesetzt:

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

In Abbildung 4-4 sind die Taktknoten des Zielkonzepts 2022 dargestellt, nach dem insgesamt 34 ITF-Knoten vorgesehen sind.

Es ist eine koordinierte Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen des Schienenpersonenfernverkehrs anzustreben, um Synergien zwischen Fernverkehr (im Wesentlichen DB Fernverkehr) und Schienenpersonennahverkehr (Länder als Besteller) zu nutzen. Ein Ansatz ist z. B. die bereits erfolgte Integration von IC-Zügen in die Nahverkehrstarife. Der Fernverkehrsstrategie 2030 der DB Fernverkehr steht das Land Brandenburg grundsätzlich positiv gegenüber. Langfristiges Ziel ist die Verbesserung der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für den Schienenpersonenfernverkehr durch den Bund (vgl. Grundgesetz Artikel 87 e) und die Integration der Planungen des Nah- und Fernverkehrs in einen Deutschlandtakt.

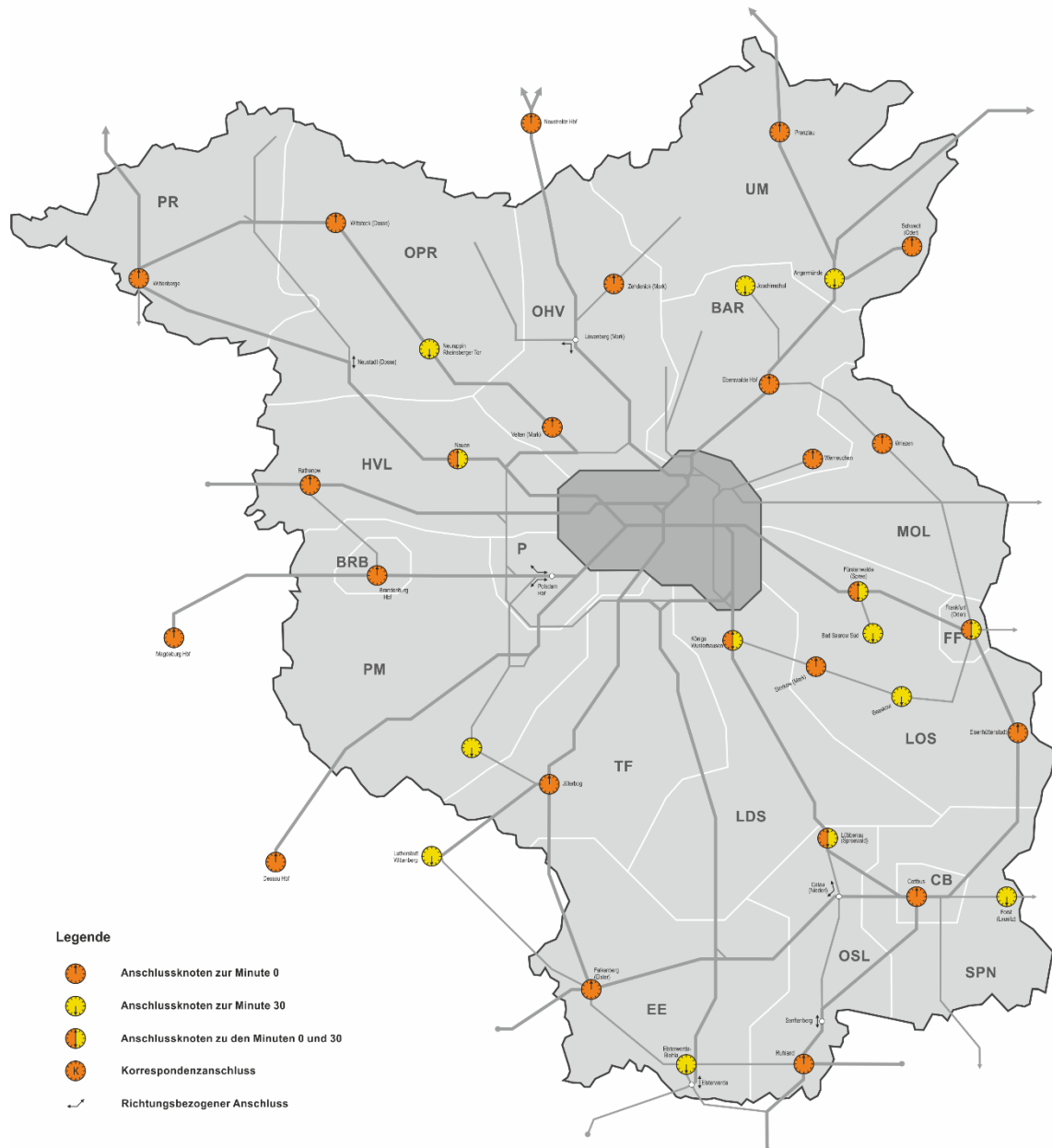


Abbildung 4-4: Taktknoten im Zielkonzept 2022

### 4.3. Qualitätsstandards bei Fahrzeugen

Ein weiteres zentrales Qualitätsmerkmal für Kunden stellt die Gestaltung der Fahrzeuge im SPNV dar. Deren Beschaffung sowie deren linienspezifischer Einsatz liegen in der Verantwortung des jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU) auf Grundlage der geschlossenen Verkehrsverträge.

#### 4.3.1. Schienenfahrzeuge

Bei den im Wettbewerb ausgeschriebenen Linien werden in den Verträgen detaillierte Qualitätsstandards festgelegt, die von den Unternehmen bei der Fahrzeugbeschaffung zu beachten sind. Hierbei spielen u. a. die voranschreitende Digitalisierung sowie die Anpassung der Kapazitäten

an die Nachfrageveränderungen eine zunehmend wichtige Rolle. Auch die immer stärkere Integration von Fahrrädern in die Mobilitätskette wirkt sich auf die erforderliche Ausstattung der Fahrzeuge aus. Es ergeben sich für die Schienenfahrzeuge u. a. folgende Anforderungen:

Erfüllung der verkehrlichen Aufgaben unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, insbesondere durch

- effiziente Betriebsweise mit hoher Laufleistung, geringem Energieverbrauch und geringen Unterhaltungskosten
- Verkürzung der Reisezeiten durch kurze Fahrgastwechselzeiten und Einhaltung der Knotenzeiten
- Einhaltung der jeweils aktuellen Umweltstandards, positive Bewertung höherer Umweltstandards bei gleichen Kosten.

Hoher Fahrgastkomfort insbesondere durch

- weitgehende Barrierefreiheit zwischen Bahnsteigkante und Fahrzeug sowie barrierefreie Innengestaltung (einschließlich Toilette). Die Schaffung des barrierefreien Komfortbereichs in der ungefähren Mitte des Zuges soll weiterentwickelt werden, zum Beispiel durch unterschiedliche Einstiegshöhen innerhalb eines Wagens, um den unterschiedlichen Bahnsteighöhen in Berlin und Brandenburg Rechnung zu tragen
- Bereitstellung einer ausreichenden Raumkapazität für die Beförderung von Rollstühlen, Fahrrädern, Kinderwagen und sperrigem Gepäck; dabei sollen zukünftig für Kinderwagen und Fahrräder bevorrechtigte Bereiche im Zug ausgewiesen werden
- Einsatz statischer und dynamischer Fahrgastinformations- und Kommunikationsanlagen mit Echtzeitdaten auf Displays sowie Notrufeinrichtungen, wobei den Fahrgästen die Echtzeitdaten auch zur Nachfrage der Züge mit Personen und Fahrrädern zukünftig am Bahnsteig und in den Onlinemedien zur Verfügung gestellt werden sollen
- flächendeckendes WLAN-Angebot in den Regionalzügen
- fahrgastfreundliche Sitzkonfigurationen und -anordnungen, Aufenthalts- und Bewegungsflächen (z. B. Gangbreiten) sowie Klimatisierung und Beleuchtung
- ein hohes Maß an Übersichtlichkeit und auch Videoaufzeichnung zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit
- Begleitung jedes Zuges durch mindestens einen Kundenbetreuer. Das Fahrpersonal wird – wie die Kundenbefragung ergeben hat – von den Kunden sehr positiv bewertet.

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

#### **4.3.2. Fahrzeuge des Schienenersatzverkehrs (SEV)**

Bei kurzfristigen Streckensperrungen oder geplanten Baumaßnahmen an der Schieneninfrastruktur kommt es mitunter zu Ausfällen von Zügen, die durch Schienenersatzverkehr (SEV) in Form von Bussen ersetzt werden. Die Busse des SEV können nicht alle Komfortmerkmale bieten, die Fahrgäste in einem Zug vorfinden. Dies gilt insbesondere für Busse, die kurzfristig im sogenannten Busnotverkehr eingesetzt werden. Es ist jedoch in jedem Fall die Beförderung aller Fahrgäste sicherzustellen.

Ist der SEV durch die rechtzeitige Ankündigung einer Baumaßnahme an der Schieneninfrastruktur oder einer länger anhaltenden Streckensperrung planbar, haben Busse des SEV höhere Qualitätsmerkmale als der Busnotverkehr zu erfüllen. Die Kapazitäten der eingesetzten Busse müssen eine ausreichende Zahl von Sitzplätzen bieten und die Mitnahme von Reisegepäck sowie von mindestens einem Kinderwagen oder zwei Fahrrädern ermöglichen. Weiterhin hat das Verkehrsunternehmen die Weiterfahrt von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen sicherzustellen.

## 4.4. Informationen zu Fahrplan und Verbindungen

Zu den Informationsmedien gehören aufgrund der weiter voranschreitenden Digitalisierung der Informationswelt zukünftig vorwiegend die digitalen Informationskanäle (VBB-Fahrinfo, Apps, On-boardsysteme der Verkehrsmittel, Social-Media-Kanäle, digitale Kommunikationskanäle etc.). Printinformationen (vor allem regionale Fahrplanfolder, die Kartenfamilie und Tarifinformationsprodukte) ergänzen diese Kanäle, wo dies sinnvoll ist.

Allen Kommunikationsmaßnahmen gemeinsam ist das Bestreben, die Informationen über Fahrplan- und Tarifangebote über alle Kanäle für den Kunden leicht verständlich und verlässlich bereitzustellen. Nur so wird die Benutzung des ÖPNV-Systems attraktiv und möglichst einfach. Über einheitliche Standards in der Darstellung der Daten (Fahrplantabellen, Haltestellenaushänge etc.) sowie der Gestaltungselemente erkennt der Fahrgast darüber hinaus die Zugehörigkeit zum VBB-Verbundsystem. Eine verkehrsunternehmensübergreifende Orientierung im VBB-Gebiet ist damit gegeben. Die VBB GmbH wird auch in Zukunft die Standards weiterentwickeln und im Handbuch Fahrgastinformation festschreiben.

Für die Zukunft wird es das Ziel sein, die elektronischen Informationsmedien und -systeme für den Verbundraum in Abhängigkeit von Kundeninteressen und den technischen Entwicklungen weiterzuentwickeln. Hierzu zählen während der Laufzeit des LNVP 2018 vor allem:

- Einbindung weiterer Verkehrsunternehmen in die Übermittlung von Störungsinformationen an die VBB-Fahrplanauskunftsdienste und eine Verknüpfung der jeweiligen Meldesysteme zum direkten Austausch.
- Einbindung fahrplanungebundener Rufbusse in die VBB-Fahrplanauskunftssysteme, ggf. unter Nutzung von Echtzeitinformationen.
- Komplettierung der Echtzeitdatenversorgung insb. für die kleineren Verkehrsunternehmen sowie evtl. künftiger Verkehrsanbieter im Verbundgebiet.
- Komplettierung der Echtzeitdatenversorgung zur Kundeninformation über Fahrzeugausstattung und Fahrzeugauslastung.
- Ausbau und Weiterentwicklung der Anzeige von Anschlüssen zum lokalen ÖPNV auf den Bildschirmen des Bahnregionalverkehrs entsprechend der Festlegungen in den Verkehrsverträgen sowie die Ausweitung des Konzeptes auf den üÖPNV.
- Vernetzung der VBB-Datendrehscheibe mit den entsprechenden Datendrehscheiben der Nachbarn zur Übernahme weiterer Echtzeitinformationen und Versorgung der Verkehrsunternehmen mit Soll- und Echtzeitdaten für Anzeigesysteme in Zügen und Bussen bzw. auf stationären Anlagen im VBB-grenzüberschreitenden Verkehr.
- Weiterentwicklung der VBB-Fahrplanauskunft auf mobilen Endgeräten an zukünftige Kundenanforderungen sowie neue technische Möglichkeiten.
- Intensivierung der Zusammenarbeit mit weiteren Diensteanbietern, um ÖV-Informationen auch über zusätzliche Informationsdienste und -wege dem Nutzer zur Verfügung zu stellen.
- Inbetriebnahme des Informations- und Störungsmanagementsystems "AIRVIS" am Flughafen BER mit dessen Eröffnung.
- Stabilisierung der Anschlusssicherung auf der Basis von Echtzeitdaten in enger Abstimmung mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen.
- Umsetzung der Strategie DELFI-2020 für eine durchgängige deutschlandweite Fahrplaninformation im Rahmen des DELFI e.V. Dazu zählt auch die Ertüchtigung der zugehörigen Hintergrundsysteme, um einen reibungslosen Datenaustausch mit den übrigen Bundesländern zu etablieren.
- Komplettierung der VBB-Fahrplanauskunftssysteme auf ein mastscharfes Datenmodell, um Wegebeziehungen innerhalb von Haltestellen besser abbilden zu können und die Informationsumgebung zur Barrierefreiheit zu vervollständigen.
- Erweiterung der bisher vorliegenden Informationen über Aufzugsstörungen zur Nutzung in der barrierefreien Routenplanung.

- Kontinuierlicher Ausbau der Informationssysteme, auf die Anforderungen von einzelnen Gruppen von Mobilitätseingeschränkten. Hierzu zählen z. B. ein detailliertes Fußwegrouting oder Assistenzfunktionen in den Apps.
- Berücksichtigung der landespolitischen Ziele der weiteren Erhöhung des Modal Split durch die Erweiterung der bestehenden Informationssysteme hin zu einer vollumfänglichen, multimodalen Auskunft. Diese ist in der Lage, alle verfügbaren Mobilitätsangebote (Bike- und Car-sharing, Taxis, etc.) gebündelt und kundenfreundlich zur Verfügung zu stellen. Ausbau der Open Data Kooperationen insb. auch hinsichtlich mobiler Vertriebsmöglichkeiten.
- Kontinuierliche Bereitstellung von Open Data bzw. Ausbau von diesbezüglichen Kooperationen insb. auch hinsichtlich mobiler Vertriebsmöglichkeiten.
- Ausweitung der digitalen Kommunikationskanäle (z.B. Social Media-Kanäle) und Vernetzung dieser Kanäle mit bestehenden Systemen.

## 4.5. Gestaltung von Tarif und Vertrieb

Das Land nimmt ebenfalls die Aufgaben der Weiterentwicklung eines attraktiven Verbundtarifs sowie einer kundenorientierten Vertriebsgestaltung wahr.

### 4.5.1. Tarifentwicklung

Bei der Weiterentwicklung und Verbesserung einer nutzerfreundlichen und attraktiven Tarifstruktur für den ÖPNV im Verbundgebiet verfolgt das Land folgende Grundsätze:

- **Tarifentwicklungsverfahren:** Das Niveau der Fahrpreise soll sich an der Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten orientieren. Zudem müssen bei der Tarifentwicklung die Kosten der nötigen Betriebsaufwendungen berücksichtigt werden, insbesondere in Bezug auf die Energie- und Kraftstoffpreise. Im Rahmen eines VBB-Tarifentwicklungsverfahrens wird jährlich anhand eines Index die Tarifierpassungsrate ermittelt. Hierdurch existiert für alle Beteiligten (Verkehrsunternehmen, Kunden, Gesellschafter) ein transparentes und verlässliches Verfahren für Tarifierpassungen.
- **Kundenbindung und -gewinnung:** Im Rahmen des indexbasierten Tarifierpassungsverfahrens werden auch strukturelle Maßnahmen (z. B. die Erweiterung von Mitnahmemöglichkeiten) diskutiert und umgesetzt. Grundsätzlich haben hierbei Tarifierangebote und Vertriebswege Priorität, die die Bindung der Kunden an den öffentlichen Nahverkehr erhöhen. Dementsprechend stehen zielgruppenspezifische Angebote besonders im Fokus (Schülertickets, VBB-Abo 65Plus etc.).
- **Tarifergiebigkeit:** Die Nutzerfinanzierung stellt weiterhin, nach den Ausgleichzahlungen durch den Aufgabenträger, einen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des ÖPNV dar. In diesem Zusammenhang gilt es u. a., die unterschiedlichen Nachfrageelastizitäten zu berücksichtigen: Tarifierangebote müssen so gestaltet sein, dass die Attraktivität des ÖPNV gegenüber dem MIV erhalten bleibt bzw. erhöht wird.

Mit Blick auf die verschiedenen Zielgruppen gestaltet das Land zusammen mit den anderen Gesellschaftern der VBB GmbH die strukturelle Weiterentwicklung des Tarifs im Verbundgebiet. Hierbei werden in den nächsten Jahren u. a. folgende Schwerpunkte verfolgt:

- Überprüfung der Tarifgebietseinteilung sowie der Aufteilung der einzelnen räumlichen Tarifräume in Bezug auf die Verwaltungsstrukturreform
- Überarbeitung der Regelungen für Mitnahme und Übertragbarkeit von VBB-Zeitkarten
- Abbildung und vollständige Übernahme des Tarifs in die elektronischen Medien sowie dessen Weiterentwicklung, u. a.:
  - Erwerb weiterer Mobilitätsangebote des Umweltverbunds (Fahrradverleih-, Car-sharing-Angebote etc.) über die *fahrCard* (Aufbuchung)

- Ausbau der Tarifprodukte/nutzerfreundliche Aufbuchungsmöglichkeiten für das Handyticket (u. a. Monatskarten)
- Prüfung eines elektronischen Tarifs („Best Pricing“-Ansatz) für eine bedarfsgerechte Fahrpreisermittlung.
- Weiterentwicklung der Regelungen (z. B. Erweiterung der Mehrfachfahrten-Karten) für den VBB-Bartarif
- Überprüfung von Nutzungsschwellen bei Tarifprodukten: Verhältnis Abo-Karten/Monatskarten und Einzelfahrausweise/Tageskarten.
- Vorbereitung auf das längerfristige Ziel eines deutschlandweiten Tarifverbundes im SPNV
- Weiterentwicklung von Schüler- und Auszubildenden-Tickets
  - Prüfung eines verbundweit gültigen Tickets für Auszubildende
  - Abstimmungen zur Weiterentwicklung von Berechtigungen sowie Gültigkeitszeiträumen des Schülerferientickets und des VBB-Freizeit-Tickets.
  - Prüfung einer verbundweiten Vereinheitlichung des Schülertickets
- Konzeption und Durchführung von Modellprojekten für eine nutzerfreundliche Angebotsgestaltung zusammen mit Kooperationspartnern (u. a. Weiterführung des Projekts „Rad im Regio“)
- Optimierung von Regelungen für Anschlussfahrausweise
- Weiterentwicklung von Kombitickets (z. B. Landesgartenschau, Flughafenverkehr zwischen BER und Berlin).

#### 4.5.2. Vertrieb

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

- **Stärkung des einheitlichen Marktauftritts** im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und den durchführenden Verkehrsunternehmen durch ein unternehmensübergreifendes, abgestimmtes System von kompatiblen Vertriebswegen.
- **Verbesserung der Zugangsbedingungen** über alle Vertriebskanäle und alle Kundengruppen (z. B. Schaffung einer einheitlichen Bedienoberfläche an Fahrausweisautomaten).
- Umsetzung/Übertragung aller VBB-Umweltkarten (7-Tage-Karte, Monatskarte) und der Fahrtberechtigungen für Studierende auf die **VBB-fahrCard** und Erweiterung der **VBB-fahrCard** durch die Nutzung zusätzlicher multimodaler Mobilitätsangebote.
- Weitere Verbesserung der Betreuung von Kunden des ÖPNV, die Fahrausweise im Abonnement nutzen durch die technische Möglichkeit online Anmelde-, Änderungs- und Verlängerungen der Verträge durchführen zu können.
- Prüfung des Einsatzes von **Smartphones mit NFC-Technologie** als Datenträger für ÖPNV-Fahrtberechtigungen und kontaktloses Lesen und Prüfen durch Vertriebsgeräte.
- **Synchronisierung der elektronischen Vertriebswege** eTicket (VBB-fahrCard) und Handyticket (Abbildung des VBB-Tarifs auf beiden Vertriebswegen).

Das elektronische Ticket (VBB-fahrCard) für Abonnements und Schülertickets wurde bereits in den Tarifbereichen Berlin, Potsdam, Frankfurt (Oder) und Brandenburg a. d. H. umgesetzt. Ab 2017 wurde mit dem Roll-out des elektronischen Tickets im gesamten Verbundgebiet des VBB begonnen, dieses wird mit der Ausweitung weiterer Tarifprodukte fortgesetzt.

Die Stärkung und Ausweitung des digitalen Vertriebs stellt eine wesentliche Aufgabe für den Zeitraum des vorliegenden Landesnahverkehrsplans dar. Mit der Ausweitung digitaler Vertriebswege

(eTicket, Handyticket, Onlineticket) werden für den Kunden, neben dem konventionellen Vertrieb, weitere Kaufmöglichkeiten von VBB-Fahrausweisen angeboten.



## 5. Infrastruktur

Das nachfolgende Kapitel beschreibt die infrastrukturellen Gegebenheiten im Land Brandenburg und stellt geplante Netzerweiterungen in Bezug auf das SPNV-Angebot dar. Bei der weiteren Qualifizierung des Fern- und Ballungsnetzes soll der Ausbaustandard Geschwindigkeiten der Regionalexpress-Linien von bis zu 160 km/h ermöglichen. Die Regionalnetze sollen auf eine Geschwindigkeit von 80-120 km/h ausgebaut werden. Das Netz der S-Bahn wird bei Grunderneuerungs- und Ausbaumaßnahmen für 100 km/h ausgelegt. Aus dieser Anforderung leiten sich die einzuleitenden Maßnahmen an der Strecke, der Sicherungstechnik oder den Bahnübergängen ab. Aufgrund der Haushaltspolitik des Bundes und der finanziellen sowie planerischen Kapazitäten der EIU kann dieses Ziel nur schrittweise und nicht in jedem Fall im Geltungszeitraum des Landesnahverkehrsplanes bis 2022 erreicht werden.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zuständig für Erhalt und Ausbau der Schienenstrecken und Stationen. Das Land wirkt darauf hin, dass eine Infrastruktur zur Verfügung gestellt wird, die

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

Zur Erreichung dieser Ziele ist die Infrastruktur auf den im SPNV betriebenen Strecken dem Stand der Technik entsprechend auszubauen bzw. zu erhalten. Hierzu zählen aus Sicht des Landes u.a. folgende Maßnahmen:

- Modernisierung des Regionalnetzes unter Berücksichtigung kostengünstiger Systeme zur Verbesserung der Fahrzeiten und Fahrplanstabilität.
- Beseitigung bestehender Langsamfahrstellen und eine konsequente Umsetzung der Instandhaltungsprogramme zur Vermeidung solcher Stellen.
- Kapazitätserweiterung von Schienenwegen aufgrund steigender Verkehrsnachfrage und aus fahrplanbasierten Gründen (integraler Taktfahrplan, Deutschlandtakt) müssen umgesetzt werden, sofern die notwendigen Rahmenbedingungen (Finanzierung, Nachfragepotenzial, volkswirtschaftlicher Nutzen o.ä.) erfüllt sind.

### 5.1. Schienennetz

Das vom SPNV befahrene Streckennetz im Land Brandenburg hat 2017 eine Länge von 2.240 km, davon entfallen auf

- Fern- und Ballungsnetz (ohne Netz der Berliner S-Bahn in Brandenburg) ca. 1.484 km (66 %)
- Regionalnetz ca. 541 km (24 %)
- NE-Netz ca. 140 km (6%)
- Netz der Berliner S-Bahn in Brandenburg (Gleichstrom) ca. 75 km (3 %).

Die SPNV-Leistungen werden auf den Gleisanlagen verschiedener Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) erbracht. Hierzu zählen neben der bundeseigenen DB Netz AG auch die Niederrheinische Eisenbahn AG, die Regio Infra GmbH und die Scharmützelseebahn GmbH als nicht-bundeseigene Eisenbahninfrastrukturunternehmen (NE-EIU).

#### 5.1.1. Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG

##### European Train Control System (ETCS)

Der Schienenverkehr in Europa wird durch eine nicht einheitliche Leit- und Sicherungstechnik gesteuert. ETCS soll die stark unterschiedlichen Zugbeeinflussungssysteme europaweit ablösen und vereinheitlichen. Das ETCS dient somit der Interoperabilität des Schienenverkehrs in Europa.

ETCS ist ein auf Eurobalisentechnik (punktförmig), Euroloop (Antennenkabel in Verbindung mit einer Eurobalise, quasi linienförmig) bzw. auf GSM-R (Funkkontakt, kontinuierlich) basierendes Zugbeeinflussungssystem, welches europaweit grenzüberschreitenden Verkehr und einheitliche Fahrzeugzulassungen ermöglichen soll und auch im Zusammenhang mit der notwendigen Anpassung bzw. Erneuerung der Stellwerke eine erhöhte Streckenkapazität ermöglichen kann.

ETCS besteht auf unterschiedlichen Niveaus („Level“), die insbesondere die Kommunikationsrichtung zwischen Fahrzeug und Strecke beschreiben.

Im Level „0“ erfolgt nahezu keine Überwachung durch ETCS, Level „1“ überträgt Streckendaten punktuell (z. B. Signalstellungen) in das Fahrzeug ohne Rückmeldung vom Fahrzeug, Level „2“ ermöglicht die kontinuierliche Datenübertragung funkgestützt in beide Richtungen (Strecke - Fahrzeug und auch Fahrzeug – Strecke). Im Level „3“ erfolgt darüber hinaus die Zugvollständigkeitserkennung ausschließlich im Fahrzeug, was entsprechende Gleisfreimeldeeinrichtungen erspart und somit feste Blockabstände erübrigt. Die ortsfesten Balisen dienen in den Level „2“ und „3“ im Wesentlichen der Ortung des Zuges.

### **Nachteile von ETCS im SPNV**

Da nur im Level „1“ die streckenseitig vorhandenen Lichtsignale weiter bestehen bleiben und nachgenutzt werden, verschwindet mit den Signalen für die Level „2“ und „3“ eine relativ komfortable Rückfallebene bei einer technischen Störung. Diese bedingt ein „Fahren auf Sicht“ mit sehr stark verminderter Geschwindigkeit im Störfall.

### **Vorteile ETCS im SPNV**

ETCS kann in den Level „2“ und „3“ eine höhere Streckenauslastung bei entsprechend höheren Fahrzeug- und Infrastrukturkosten ermöglichen. Vorteilhaft für den SPNV ist insbesondere die mögliche einheitliche Fahrzeugausstattung, die über Staatsgrenzen hinweg einen Fahrzeugaustausch ermöglicht, wenn die Streckenanlage entsprechend ausgerüstet ist, bzw. die Berücksichtigung weiterer europäischer Eisenbahnverkehrsunternehmen in der Vergabe von SPNV-Verkehrsleistungen gegeben ist.

Was auf der Straße bereits seit vielen Jahren im grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr ohne Behinderung möglich ist, soll nun auf der Schiene umgesetzt werden: Durch den Aufbau von ETCS werden die heute noch unterschiedlichen Systeme bei den Fahrzeugen und der Infrastruktur den Eisenbahnsektor vereinheitlicht. Dies stärkt u. a. den Wettbewerb.

Das Land Brandenburg begrüßt die nationale Einführung des europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS als ein Baustein für ein intelligentes Netz, als zukunftsweisende Technologie, die zu Qualitätssteigerung und langfristigen Kostenersparnissen im Schienenverkehr führen soll. Die im Gebiet des Landes erforderlichen Umrüstungen und finanziellen Aufwendungen werden zu gegebener Zeit einer eingehenden Prüfung unterzogen. Insbesondere werden die Ergebnisse der vom Bundesministerium für Verkehr und Infrastruktur in Auftrag gegebenen Machbarkeitsstudie sorgfältig ausgewertet.

### **Fern- und Ballungsnetz**

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

Der hohe Ausbaustandard und der relativ gute Zustand der Infrastruktur ist auf die Investitionen im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit und den Maßnahmen im Eisenbahnknoten Berlin zurückzuführen. Gegenwärtig erfolgen noch weitere Ausbaumaßnahmen an den Radialverbindungen in Richtung Rostock (160 km/h) und Dresden (bis zu 200 km/h). Die vorgenannten Ausbauten beinhalten jedoch keine teilungsbedingten Lückenschlüsse und enden in Richtung

Berlin somit bereits am Berliner Außenring. Fahrgäste, die auf direktem Weg die Berliner Innenstadt erreichen wollen, sind in diesen Relationen weiterhin auf die S-Bahn angewiesen. Insbesondere der fehlende Lückenschluss der Dresdner Bahn sorgt für ein erhebliches Kapazitätsproblem im Süden Berlins.

Mit der Aufnahme der Stettiner Bahn als Ausbaumaßnahme in die Bundesverkehrswegeplanung werden auf dieser Radiale die Voraussetzungen für ein langfristig attraktives und somit konkurrenzfähiges SPNV-Angebot geschaffen. Das Land setzt sich dabei für die planerische Umsetzung einer vollständigen Zweigleisigkeit ein.

Mit der Eröffnung des Flughafens BER wird die SPNV-Bedienung zum Flughafen an die Entwicklung des Standortes angepasst. In mehreren Betriebsstufen werden die Bahnhöfe der Terminals 1 und 2 (BER und SXF) von verschiedenen Regionallinien bedient. Alle Linien im Regionalverkehr sollen letztendlich ausschließlich den Bahnhof im Terminal BER über die schienenseitig bereits vollständig vorhandene Infrastruktur bedienen. Die heute genutzte Station des Flughafens Schönefeld wird dann nur noch für den S-Bahnverkehr genutzt.

Die Durchbindung der Strecke von Beelitz Stadt nach Ferch-Lienewitz über die wieder zu errichtende Eisenbahnüberführung über die Wetzlarer Bahn ermöglicht die Einbindung der RB33 nach Potsdam Hbf. mit Anschluss in Richtung Berlin.

Einen besonderen Schwerpunkt bilden die Bemühungen zur Durchbindung des RE 6 zwischen Hennigsdorf und Berlin-Gesundbrunnen. Diese Maßnahme kann nur in Abhängigkeit zum Infrastrukturausbau der Berliner S-Bahn im Bereich zwischen Berlin-Schönholz und Berlin-Tegel realisiert werden.

Im Landesinteresse liegen sämtliche Maßnahmen, die eine Verbesserung der Funktion der Anschlussknoten bewirken. Dazu zählen insbesondere die Maßnahmen zur Fahrzeitverkürzung zwischen den Knotenbahnhöfen oder auch die Beseitigung von kapazitätseinschränkenden Zwangspunkten im Netz.

Als erforderliche kapazitative Erweiterungen im Fern- und Ballungsnetz ergeben sich:

- der durchgehend zweigleisige Ausbau der Görlitzer Bahn zwischen Berlin und Cottbus incl. des Nordkopfs im Bahnhof Königs Wusterhausen
- die Elektrifizierung der Strecken Cottbus – Görlitz und Cottbus – Forst
- der weitere Ausbau der Hamburger Bahn zwischen Berlin und Nauen
- der Lückenschluss und die Elektrifizierung der Lehrter Stammstrecke
- der bedarfsgerechte Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn
- der Ausbau der auf den Knoten Cottbus zulaufenden Strecken aus Frankfurt (Oder), Leipzig und Dresden.

### **Regionalnetze**

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

Dennoch besteht hier weiterhin Ausbaubedarf für den derzeit Schritte eingeleitet werden:

- Sicherstellung einer Fahrzeit von unter 30 Minuten zwischen Beeskow und Frankfurt (Oder)
- Sicherstellung einer Fahrzeit von 50 Minuten zwischen Wriezen und Frankfurt (Oder)
- Anhebung der Streckengeschwindigkeit auf 80 km/h zwischen Eberswalde und Wriezen.

Grundsätzlich sind in den Regionalnetzen die mangelbedingten Langsamfahrstellen dauerhaft zu beseitigen.

### **Berliner S-Bahn**

Eine leistungsfähige S-Bahn bleibt für Brandenburg als Verbindung des Stadtumlandes in die Metropole Berlin unverzichtbar, zunehmend auch für Ziele und Quellen innerhalb Brandenburgs. Der überwiegende Teil der S-Bahnstrecken im Land Brandenburg weist Streckenhöchstgeschwindigkeiten von 80-90 km/h auf. Ein zentrales Ziel liegt in der Verkürzung der Reisezeit. Gegenwärtig bieten nur die Strecken Berlin-Heiligensee – Hennigsdorf und Berlin-Lichterfelde Süd – Teltow Stadt die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Betrieb mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Die alte Sicherungstechnik wird bis 2025 ausgetauscht gegen eine moderne ETCS-basierte Technik.

Durch den hohen Anteil der im Rahmen der Sonderfinanzierung des Bundes für die Grunderneuerung der S-Bahn und von Lückenschlussmaßnahmen erneuerten Anlagen weist die Infrastruktur der S-Bahn im Land Brandenburg nur geringe Mängel auf. Handlungsbedarf zur Mängelbeseitigung besteht nur partiell.

Aktuell wird jedoch das Zugsicherungssystem der Berliner S-Bahn (ZBS) installiert, das die aus den 1920er Jahren stammende mechanische Fahrsperrung ablösen und die Zugsicherung umfassend modernisieren wird.

Die von der Berliner S-Bahn befahrenen Strecken sind grundsätzlich dem Fern- und Ballungsnetz zugeordnet. Das S-Bahnnetz ist in seiner Gesamtheit in hohem Maße separiert, zweigleisig ausgebaut und wird mit Gleichstrom 800 V betrieben. Eingleisige Abschnitte befinden sich vor allem noch auf den Außenästen des Netzes.

Für die Strecke Berlin-Wannsee – Potsdam Hbf. ist allerdings eine infrastrukturelle Erweiterung der Kreuzungsmöglichkeiten zur Fahrzeitverkürzung in Richtung Potsdam Hbf. bzw. zur Stabilisierung des Betriebes geplant. Partielle Verbesserungen im Netz werden im Fahrgastinteresse grundsätzlich angestrebt.

Erweitert wird das S-Bahnnetz mit der Einbindung des Flughafens BER zum Zeitpunkt seiner Eröffnung. Darüber hinaus gehende Netzerweiterungen werden im Rahmen der Vereinbarung „i2030“ geprüft.

### **5.1.2. Nicht bundeseigene Eisenbahninfrastruktur (NE-Bahnen)**

Die Anteile nicht bundeseigener Strecken (NE-Bahnen) im Land Brandenburg mit SPNV-Nutzung nehmen durch die Veräußerung von Strecken der DB Netz AG im Bereich Regionalnetze, geringfügig zu.

Das Streckennetz der NE-Bahnen umfasst sowohl in dichter SPNV-Taktfolge belegte und hauptbahnähnlich ausgebaute Abschnitte (z. B. RB27 zwischen Berlin-Karow und Basdorf) als auch durch wenige SPNV-Zugfahrten täglich oder nur saisonal bediente Strecken (z. B. RB73 zwischen Kyritz und Pritzwalk oder RB54 zwischen Löwenberg und Rheinsberg). Die betreffenden Strecken sind sämtlich eingleisig und nicht elektrifiziert.

Im Netz der NE-Bahnen werden Streckengeschwindigkeiten von 40 km/h (Scharmützelseebahn GmbH) bis 80 km/h ausgebaut (Niederbarnimer Eisenbahn AG und Regio Infra GmbH).

Insbesondere bei geringem Verkehrsaufkommen entsteht zur nachhaltigen Sicherstellung der SPNV-Bedienung die Notwendigkeit, durch Aufwandsoptimierung die Produktionskosten der Verkehrsleistung zu minimieren bzw. langfristig gering zu halten.

Grundsätzlich sind auch im Netz der NE-Bahnen mangelbedingte Langsamfahrstellen dauerhaft zu beseitigen.

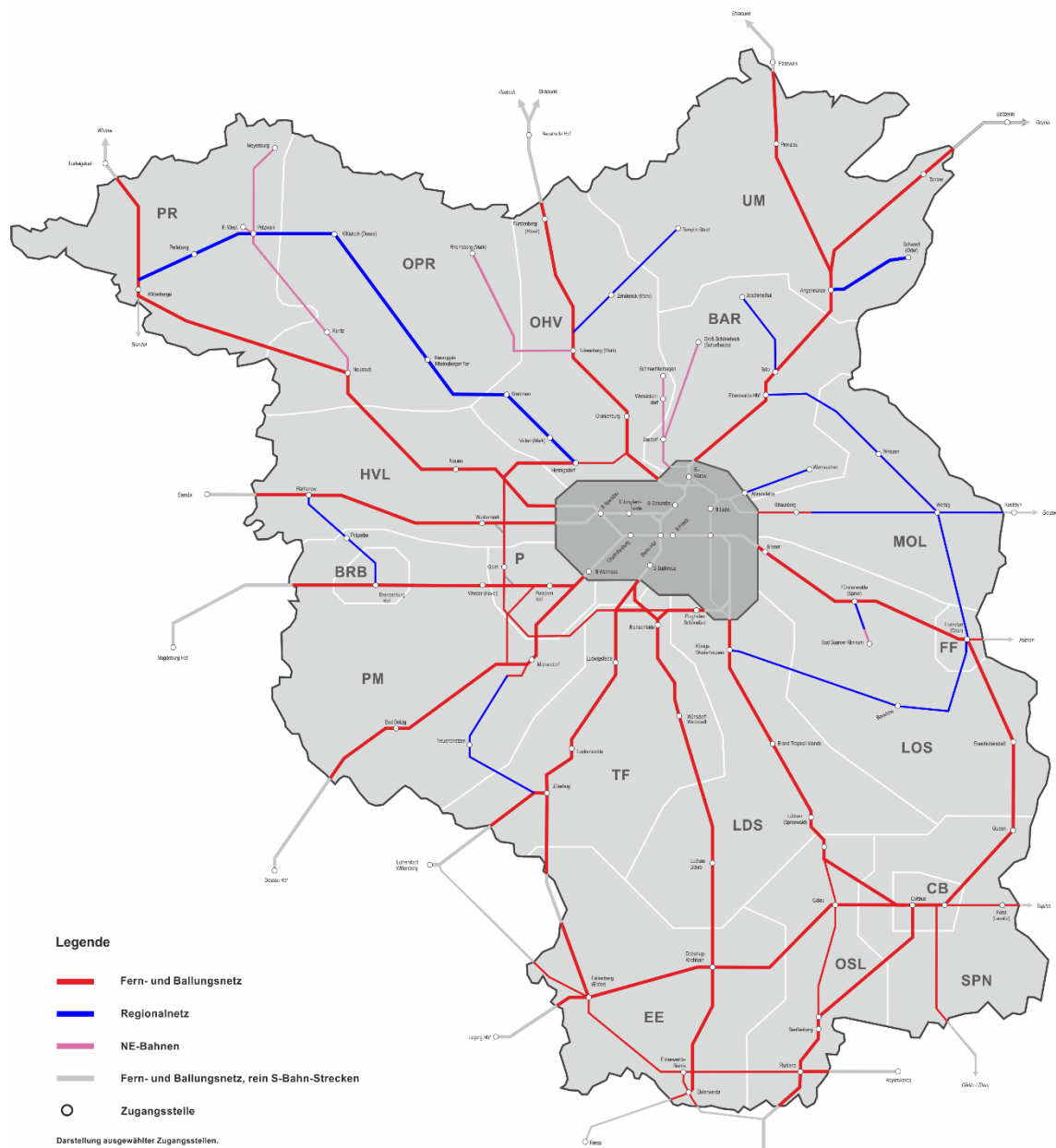


Abbildung 5-1: Schieneninfrastruktur mit bestelltem SPNV

## 5.2. Stationen

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

Etwa 30.000 Fahrgäste nutzen täglich die Stationen im Regionalnetz. Die Stationen mit dem größten Fahrgastaufkommen sind Neuruppin Rheinsberger Tor, Basdorf, Velten, Pritzwalk und Wittstock. Nur vier Stationen (ca. 3,4%) werden durchschnittlich von mehr als 1.000 Ein- und

Aussteigern täglich genutzt, erbringen jedoch ca. 20% der Reisendenverkehrsleistung. Umgekehrt dienen 73 Stationen (ca. 61%) im Regionalnetz weniger als 50 Ein- und Aussteigern und erbringen nur 2,8% der Verkehrsleistungen im Regionalnetz.

Im Jahr 2017 wurden 337 Stationen im Land Brandenburg bedient:

- 213 Stationen im Fern- und Ballungsnetz (davon 34 mit S-Bahnverkehr)
- 124 Stationen im Regionalnetz (davon 29 bei NE-Bahnen).

Zu den aufkommensstärksten Stationen (ohne S-Bahn) zählten im Land Brandenburg im Jahr 2015: Potsdam Hbf., Cottbus, Frankfurt (Oder), Brandenburg Hbf., Flughafen Berlin-Schönefeld, Eberswalde, Falkensee, Königs Wusterhausen, Fürstenwalde, Oranienburg und Bernau. Unter Einbeziehung der S-Bahnstationen entsteht folgende Reihung: Potsdam Hbf., Flughafen Berlin-Schönefeld, Königs Wusterhausen, Griebnitzsee, Oranienburg, Cottbus, Bernau, Hennigsdorf, Frankfurt (Oder) und Erkner.

Die Betreiber der Stationen, zu denen die Bahnsteige einschließlich Erschließung sowie Empfangsgebäude mit verkehrlicher Nutzung zählen, sind für Betrieb, Sicherheit und Sauberkeit sowie die Instandhaltung und Erneuerung verantwortlich. Sie stellen die Stationen den EVU gegen Entgelt für die vom Land vorgegebenen Halte im SPNV zur Verfügung.

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

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

Mit diesen Kriterien können alle durch den Stationsbetreiber beeinflussbaren und die für den Fahrgast wichtigsten Merkmale einer Station bewertet und verglichen werden. Jährlich erfolgt eine kritische Bewertung in den Qualitätsanalysen der VBB GmbH. Es erfolgt hierbei eine Kategorisierung in:

- kein Handlungsbedarf
- erkennbarer Handlungsbedarf
- dringender Handlungsbedarf

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

### 5.2.1. Ausbauten von Bahnstationen

#### Stationen im Fern- und Ballungsnetz

Der Bahnhof vermittelt dem Bahnreisenden den ersten Eindruck am Ankunftsort. Die Betreiber der Stationen können ebenso wie die kommunalen Körperschaften von einem belebten Umfeld der Stationen profitieren. Besonders die Aufwertung stark frequentierter Stationen mit der Konzentration von entsprechend nachgefragten Dienstleistungsangeboten harmoniert sehr gut mit der Funktion eines Bahnhofs und trägt ferner zu einem höheren subjektiven Sicherheitsempfinden bei.

Trotz großer Fortschritte weisen weiterhin zahlreiche Stationen im Fern- und Ballungsnetz erhebliche Mängel auf. Dazu zählen in erster Linie schmale Zwischenbahnsteige, deren Aufweitung und barrierefreie Gestaltung zumeist eine Änderung der Gleisanlagen erfordern (Wünsdorf Waldstadt, Calau, Lauchhammer, Peitz Ost, Kerkwitz, Beutersitz).

Darüber hinaus bestehen auch weiterhin kleinere Stationen mit nur einer Bahnsteigkante an zweigleisigen Strecken, die zu teilweise erheblichen Einschränkungen der Streckenkapazität führen (Bad Liebenwerda, Elsterwerda-Biehla, Großräschen, Rückersdorf, Walddrehna).

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

- **In Bau:** Ersatzneubauten und Barrierefreiheit der Bahnsteiganlagen in Cottbus, Ruhland, Lauchhammer, Sachsenhausen
- **In Planung:** Ersatzneubauten und Barrierefreiheit der Bahnsteiganlagen in Falkenberg (Elster), Guben Finkenheerd, Eisenhüttenstadt und Wilhelmshorst, Ergänzung von Aufzügen in Löwenberg, Ortrand und Brand Tropical Islands
- **In Vorbereitung:** Barrierefreie Erschließung Bahnhof Fürstenberg/ Havel, Anlage des Bahnhofs Potsdam Pirschheide (oben).

### Stationen im Regionalnetz

Für die Regionalbahnstationen gilt folgender Planungsstand:

- **In Planung:** Ersatzneubauten und Barrierefreiheit der Bahnsteiganlagen in Velten, Ahrensfelde Friedhof, Ahrensfelde Nord, Blumberg, Seefeld, Werneuchen, Wriezen, Seelow (Mark), Rehfelde, Herrensee, Lindenberg.

### S-Bahnstationen

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

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

- **In Planung:** Barrierefreier Ausbau der Stationen Eichwalde und Zeuthen.

Bis auf die S-Bahnstation Schönfließ werden angesichts der laufenden und aktuell geplanten Maßnahmen bald alle Stationen der Berliner S-Bahn in Brandenburg barrierefrei erreichbar sein. Darüber hinaus rüstet die DB Station&Service AG alle Stationen ohne Fahrgastinformationsanlagen mit Dynamischen Schriftanzeigern aus, die Abweichungen vom Regelbetrieb optisch und akustisch übermitteln.

### 5.2.2. Zukünftige Bahnsteighöhen und -längen

Bahnsteiganlagen sollen baulich optimierte Bedingungen für den Fahrgastwechsel berücksichtigen. Neben den Anforderungen zur Barrierefreiheit sind insbesondere an stark frequentierten Stationen zur Vermeidung von Haltezeitüberschreitungen die Anlagen so zu gestalten, dass ein zügiger Fahrgastwechsel erfolgen kann.

Dazu ist es notwendig, die Schnittstelle zwischen Fahrzeug und Bahnsteig weitestgehend hindernisfrei zu gestalten, d. h. nach Möglichkeit sind die Übergänge auch stufenfrei zu gestalten. Ein zusätzlicher positiver Effekt eines stufenfreien Überganges zwischen Fahrzeug und Bahnsteig liegt in der verbesserten Nutzbarkeit durch Personen mit eingeschränkter Mobilität, die in diesem Falle nicht mehr auf Unterstützung beim Fahrgastwechsel angewiesen sind.

### Bahnsteighöhen

Neben den Stationen der Berliner S-Bahn, die historisch bedingt eine Bahnsteighöhe von 0,96 m über Schienenoberkante und eine Bahnsteiglänge von mindestens 152 m aufweisen, wird im Land Brandenburg in Übereinstimmung mit den Regelungen der TSI-PRM angestrebt, Stationen ausschließlich mit einer Bahnsteighöhe von 0,76 m bzw. 0,55 m Höhe zu betreiben. Beide Bahnsteighöhen ermöglichen in jedem Falle die Realisierung einer barrierefreien Reisekette bei Nutzung entsprechend barrierefreier Fahrzeuge, oft auch unter Einbeziehung fahrzeuggebundener Einstiegshilfen.

Eine Bahnsteigkantenhöhe von 0,55 m ermöglicht darüber hinaus – insbesondere bei einem Einsatz von Doppelstockfahrzeugen – einen stufenlosen Fahrgastwechsel zwischen Fahrzeug und Bahnsteig, der wiederum den Ein- und Ausstieg wesentlich vereinfacht und beschleunigt.

Grundsätzlich ist anzumerken, dass eine barrierefreie Reisekette unter Berücksichtigung eines optimalen stufenfreien Überganges zwischen Fahrzeug und Bahnsteig bei Einsatz von Doppelstockfahrzeugen uneingeschränkt nur mit 0,55 m hohen Bahnsteigen realisiert werden kann. Aus diesem Grund präferiert das Land derzeit als Aufgabenträger für den SPNV die weitgehende Anordnung dieser Bahnsteighöhe.

Die weitere Diskussion mit der DB AG zu der von ihr grundsätzlich angestrebten Bahnsteigkantenhöhe von 76 cm ist unter der Maßgabe zu führen, dass die Zielstellung der Barrierefreiheit für die Nutzer des Schienenpersonenverkehrs im Vordergrund steht. Dazu bedarf es eines zwischen der DB AG und den Ländern gemeinsam abgestimmten Bahnsteighöhenkonzeptes. Dieses Konzept muss länderspezifisch die bisher gemeinsam getätigten Investitionen der Länder in die Stationsausbauten, die Laufzeiten von Verkehrsverträgen und den Lebenszyklus der eingesetzten Fahrzeuge berücksichtigen. Dabei sind die Besonderheiten der Länder (z. B. grenzüberschreitende Verkehre) zu betrachten und im Hinblick auf die Barrierefreiheit ist für Strecken, auf denen eine Umstellung auf eine Bahnsteighöhe von 76 cm vereinbart wird, ein Umbau- und Finanzierungsplan vorzusehen.

### **Bahnsteiglängen**

Die Bahnsteiglängen müssen für den jeweils längsten planmäßig haltenden Zug ausreichend dimensioniert sein. Je nach Verkehrsaufkommen der Linie werden gestaffelt nutzbare Bahnsteiglängen von mindestens 60 m bis maximal 170 m gebaut.

Das Land Brandenburg prüft den Einsatz von Doppelstockwendezügen mit sechs Wagen neben dem RE 1 (Magdeburg - Potsdam – Frankfurt (Oder) – Cottbus) auch in den Sommermonaten für den RE 5 (Elsterwerda – Rostock). Für den Einsatz dieser Zuggarnituren sind Bahnsteige mit 170 m Nutzlänge (unabhängig von der Zugreihung) erforderlich.

Der RE 3 (Lutherstadt Wittenberg – Angermünde – Stralsund) wird in den Sommermonaten aus Doppelstockwendezügen mit fünf Wagen gebildet, um den Verkehrsbedürfnissen Rechnung zu tragen. Die vorhandenen Bahnsteiganlagen weisen ausreichende Bahnsteiglängen auf. Eine Bahnsteignutzlänge von 140 m (unabhängig von der Zugreihung) ist an dieser Linie bei neuen Anlagen zu berücksichtigen.

Auf den übrigen Strecken mit elektrischem Regionalexpressverkehr (RE 2, RE 4, RE 7, RE 11, RE 15 und RE 18) sind grundsätzlich ebenfalls Bahnsteignutzlängen von 140 m für Doppelstockwendezüge mit vier Einzelwagen plus Lokomotive zu berücksichtigen. Gleiches gilt für die nicht elektrifizierte Ostbahn (RB 26).

Strecken, die von Fahrzeugen des Mitteldeutschen S-Bahnnetzes (MDSB) befahren werden, können einzelfallweise auch Bahnsteignutzlängen erhalten, die abhängig vom geplanten Fahrzeug-einsatz über 140 m hinausgehen.

Auf dem dieselbetriebenen RE6 (Prignitzexpress) sind die bisher realisierten Bahnsteiglängen mit 100 m Nutzlänge ausreichend. Mit dieser Bahnsteiglänge ist auch für die Regionalbahnen RB 12, 33, 35, 36, 46, 51, 54, 65 und 66 zu planen, während für die Regionalbahnen 25, 27, 60 und 63 Bahnsteignutzlängen von 85 m ausreichen.

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



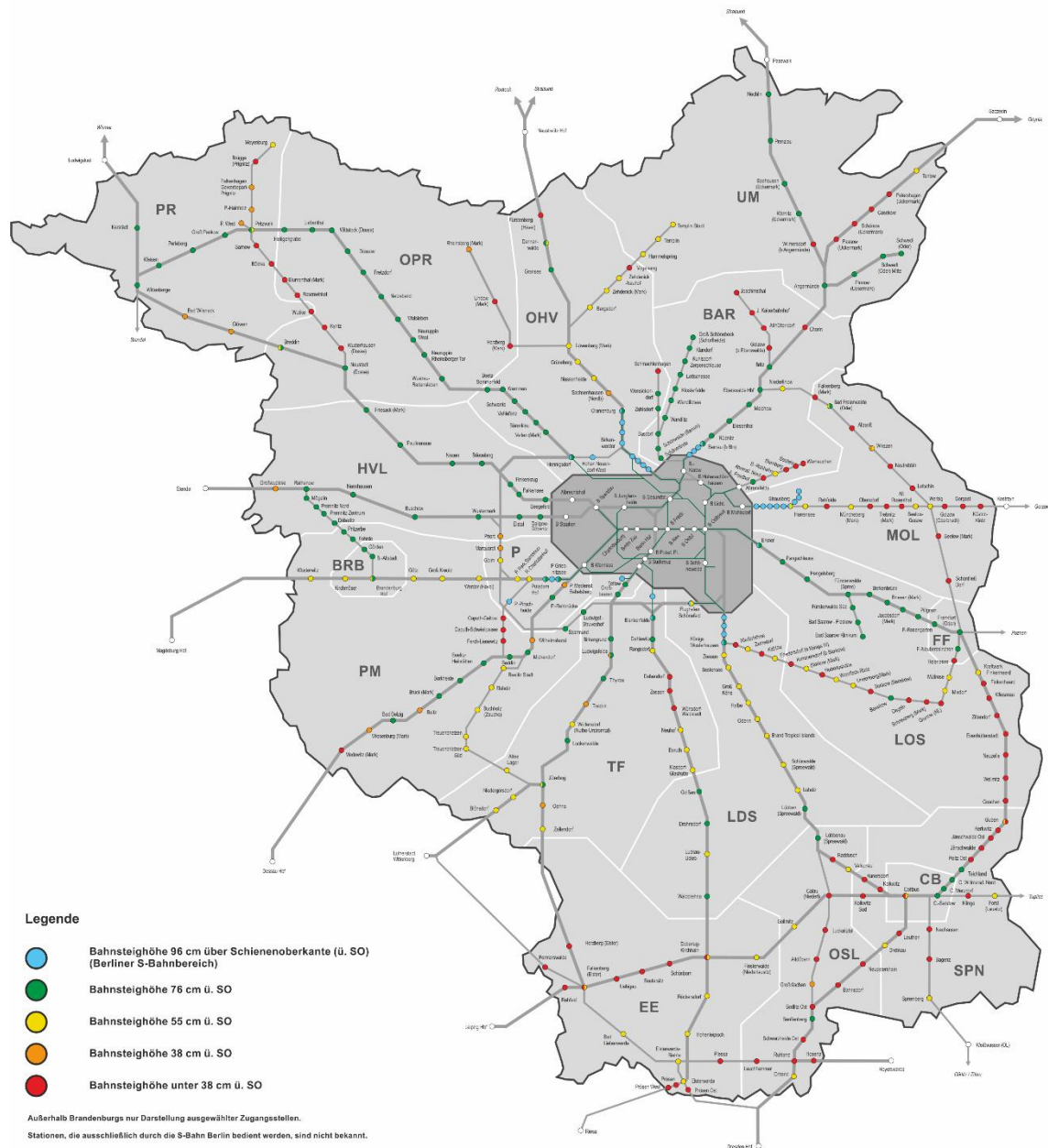


Abbildung 5-2: Ausbaustand der Bahnsteige

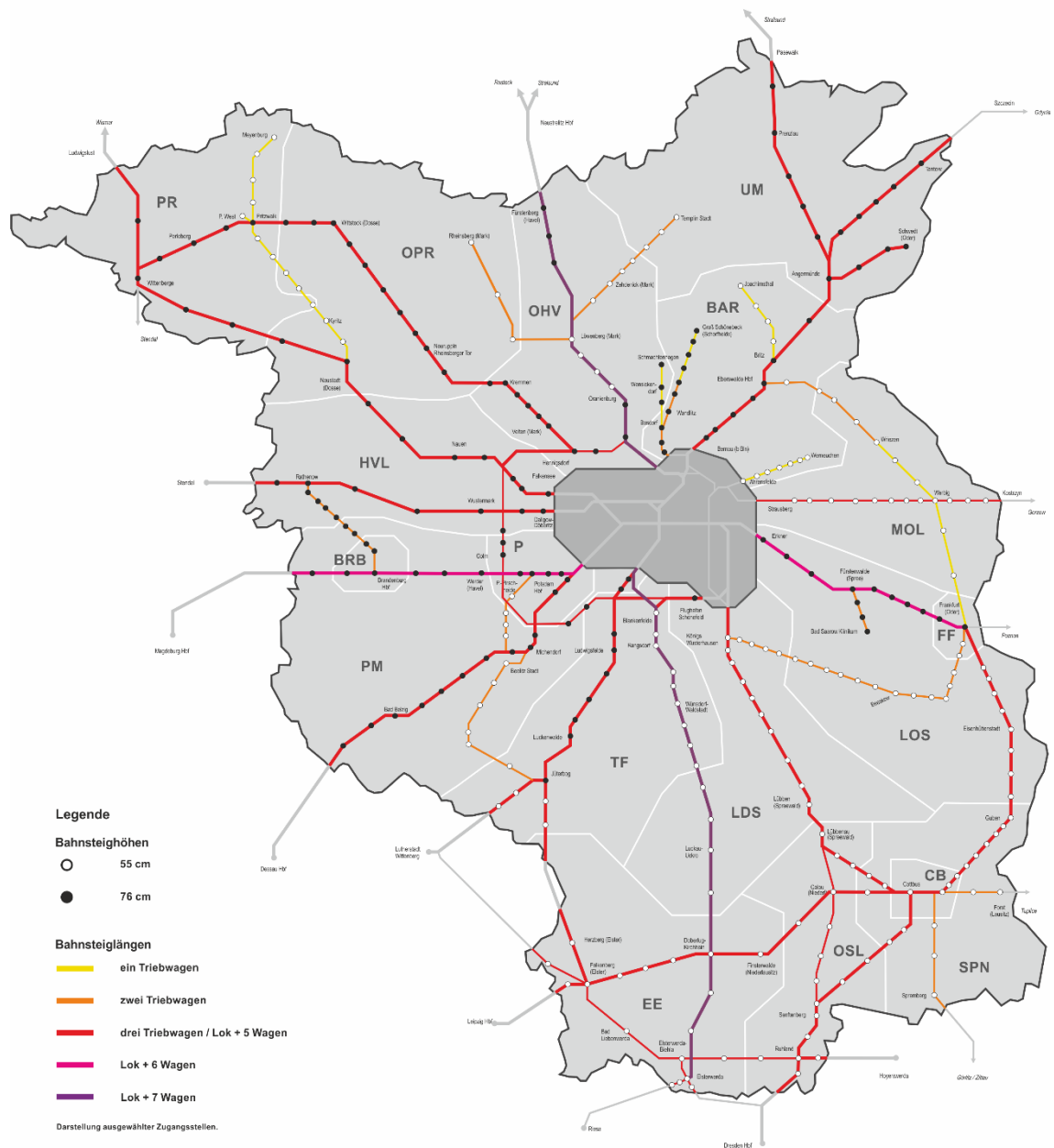


Abbildung 5-3: Bahnsteighöhen und -längen

### 5.3. Anforderungen an die Barrierefreiheit

Mit der Umsetzung der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen soll Menschen mit Behinderungen ein gleichberechtigter Zugang zur physischen Umwelt (Verkehrsmittel, Informations-/Kommunikationssysteme) sowie zu sonstigen öffentlichen Einrichtungen ermöglicht werden. Die nationale Umsetzung durch das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) enthält in § 8 Vorgaben zur Herstellung von Barrierefreiheit in den Bereichen Bau und Verkehr. Barrierefreiheit liegt nach § 3 Abs. 3 des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetz vor, wenn u. a. bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung sowie auch akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind.

Die Schaffung der Barrierefreiheit im ÖPNV für mobilitätseingeschränkte Kunden im Verbundgebiet ist demnach eine vielfältige Aufgabe, die von einer stufenlosen Gestaltung von baulichen Anlagen bis hin zu einer entsprechenden optischen (kontrastreichen) sowie akustischen Informationsübermittlung reicht. Im Fokus steht hierbei grundsätzlich die „barrierefreie Reisekette“, weshalb insbesondere auch der Umstieg auf andere öffentliche Verkehrsmittel ins Blickfeld gerückt wird.

Für den SPNV fordert § 2 Absatz 3 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Benutzung der Bahnanlagen und Fahrzeuge. Hierbei handelt es sich um ein zentrales Ziel der Mobilitätsstrategie 2030, das das Land Brandenburg vorantreibt und – zusätzlich zum Programm der DB AG zur Herstellung von Barrierefreiheit an Bahnstationen – durch eigene Investitionsprogramme (u. a. ÖPNV-Invest, Kofinanzierung beim Zukunftsinvestitionsprogramm zip) fördert. Darüber hinaus wirkt das Land bei Ausschreibungen von Verkehrsleistungen darauf hin, dass die Anforderungen einer barrierefreien Nutzung der Züge für die Kunden berücksichtigt werden. Für SPNV-Leistungen, die keinen stufenlosen Übergang zwischen dem Schienenfahrzeug und dem Bahnsteig ermöglichen, müssen u. a. Einstiegshilfen in den Fahrzeugen vorhanden sein. Darüber hinaus fahren in allen Regionalzügen des VBB Zugbegleiter als Servicepersonal mit, die mobilitätseingeschränkten Personen entsprechende Hilfestellungen geben können.

Eine barrierefreie Gestaltung des ÖPNV kommt grundsätzlich allen Kundengruppen im VBB-Gebiet zugute (z. B. Kunden mit Kinderwagen, Koffern etc.). Stufenlos gestaltete Anlagen bieten u. a. auch für die Mitnahme von Fahrrädern günstige Voraussetzungen und können hierdurch einen Beitrag zur Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotenziale leisten.

## 6. Zielkonzepte

Im folgenden Abschnitt werden die Zielvorstellungen des Landes Brandenburg formuliert. Hierzu zählen neben der Schnittstellengestaltung und der Fahrgastinformation auch die Darstellung des derzeit geplanten Verkehrsangebotes sowie der Infrastrukturanforderungen.

Mit Blick auf die Weiterentwicklung des Schienennetzes sollen nach der Mobilitätsstrategie nicht nur die radial auf Berlin orientierten Linien, sondern auch wesentliche Tangentiallinien in den Fokus rücken. Im Rahmen eines Stufenkonzeptes wird die Schienenanbindung an die Betriebsaufnahme am BER angepasst. Auch die grenzüberschreitenden Fern- und Regionalverkehre, insbesondere in das Nachbarland Polen, sollen ausgebaut werden. Durch Taktverdichtungen wird im SPNV ein Angebot pro Stunde als Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion angestrebt. Bei Verbindungen zwischen Berlin und dem Berliner Umland werden zwei bis drei Angebote – auf wichtigen und nachfragestarken Linien in der HVZ zwischen vier und sechs Verbindungen – pro Stunde zur Verfügung stehen. Im Rahmen eines integrierten Planungsansatzes soll die Siedlungsentwicklung auf Standorte mit SPNV-Anschluss konzentriert werden. Die Bahnhöfe werden, u. a. in Abstimmung mit den Kommunen und der DB AG, als Mobilitätsknoten etabliert bzw. ausgebaut.

Die Weiterentwicklung der Mobilitätsangebote in der Region erfolgt auf Grundlage von vielfältigen Nutzungsmustern und -erfordernissen. Mit Blick auf die Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 stehen die Bedarfsmuster verschiedener Bevölkerungs- bzw. Zielgruppen im Fokus. Eine der Aufgaben, bei denen das Land die Kommunen unterstützen will, ist die Umsetzung von Barrierefreiheit im ÖPNV gemäß § 8 Abs. 3 des PBefG. Entsprechende Maßnahmen kommen nicht nur mobilitätseingeschränkten Kunden zugute.

Eine weitere Zielsetzung für den Verkehrsverbund, als SPNV-Regieebene, liegt nach der Mobilitätsstrategie 2030 in der Weiterentwicklung von Vergabekonzepten im SPNV. Neben einer Überarbeitung der Netz- und Losbildung umfasst dieser Aufgabenschwerpunkt auch die Fortentwicklung der Bruttoanreiz-Verträge. Auch wenn es durch die Revision der Regionalisierungsmittel für vertragliche Verpflichtungen sowie ausstehende Ausschreibungen derzeit Planungssicherheit gibt, sollen mittelfristig weitere Finanzierungsquellen erschlossen werden, um zukünftige Investitionen zu ermöglichen und dem wachsenden Bedarf an Verkehrsleistungen gerecht werden zu können.

### 6.1. Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems

Grundsätzlich sind die multi- und intermodalen Mobilitätsbedürfnisse der Menschen zu berücksichtigen, sodass bei der Angebotsgestaltung im ÖPNV insbesondere Wegeketten und entsprechende Anschlusssicherungen sowie auch innovative und alternative Bedienformen zu berücksichtigen sind. Ferner gilt es, die vernetzten Mobilitätslösungen den Kunden und potenziellen Kunden gegenüber entsprechend zu kommunizieren – hierbei ist nicht zuletzt die VBB GmbH als digitaler Mobilitätsdienstleister gefordert.

Im Rahmen der Erstellung des Landesnahverkehrsplans 2008-2012 wurden erstmals Potenzialanalysen für einzelne Linien als Korridoruntersuchungen durchgeführt, die sich konzeptuell bewährt haben und fortgeführt werden sollen. Dieses Vorgehen wurde im Rahmen des Projekts „ÖPNV-Konzept 2030“ auf das gesamte SPNV-Netz ausgeweitet und qualifiziert weiterentwickelt. Die Untersuchungsergebnisse bieten eine fundierte Grundlage für weitere Detailstudien.

#### 6.1.1. Anschlussmanagement Bahn-Bus

##### Anforderungen an Verknüpfungspunkte

Zur Bewertung der Nachfrage und Ableitung von Handlungserfordernissen werden jährlich an ausgewählten Verknüpfungspunkten Daten zum Mobilitätsverhalten der Fahrgäste erhoben

(VBB-Stationsbefragung). Die Ergebnisse der Kundenbefragung sind Bestandteil der Abstimmungsgespräche des VBBs mit den Landkreisen und kreisfreien Städten. Sie dienen als Grundlage zur Evaluation und zur Verbesserung der Anschlusssituationen. Die Untersuchungen zeigen, dass an Stationen mit optimalen Verknüpfungen, also mit geringen Warte-/Übergangszeiten und einem dichten ÖPNV-Takt im Vor- und Nachlauf, eine deutliche Steigerung der Ein-/Aussteiger und Umsteiger zu verzeichnen ist.

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

- Übergangszeiten von bis zu maximal 15 Minuten. Übergangszeiten von mehr als 20 Minuten werden von den Fahrgästen nicht akzeptiert. Diese Übergangszeiten gelten für kurze Umsteigewege, bei längeren Wegen sinkt die Akzeptanz analog zur Wartezeit.
- Die Verkehrsmittel (auch SPNV) fahren den Verknüpfungspunkt in einem regelmäßigen Takt ohne Taktabweichungen und Taktspürge an.
- Angebot einer ausreichenden Anzahl von verknüpften Fahrten im üÖPNV. Werden im üÖPNV weniger Fahrten angeboten als im SPNV, müssen diese sinnvoll über den Tag verteilt sein. Die Analyse zeigt, dass bei weniger als acht verknüpften Fahrten keine sinnvolle Verteilung über den Tag erreicht werden kann und die Akzeptanz deutlich abnimmt.
- Grundsätzlich sind Fahrten in einem Zeitraum von 6 Uhr bis 19 Uhr anzubieten.
- Verwendung gleichbleibender Linien (Liniennummern) im Tagesverlauf und für Hin- und Rückfahrt.

Aufgrund örtlicher Besonderheiten oder wirtschaftlichen Aspekten soll nur in Ausnahmefällen von diesen Anforderungen abgewichen werden. Diese Anforderungen sind in die Definition der Plus-Bus-Kriterien mit eingeflossen.

Die Planung, Ausgestaltung und Durchführung der Zu- und Abbringerverkehre an den Stationen von Bus/Tram werden durch die Landkreise verantwortet. Die Bedienungsstandards sind in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger des üÖPNV festgelegt. Damit hat jeder Landkreis eigene Anforderungen an die Verknüpfung und es gibt daher keine einheitlichen Standards für den gesamten Verbundraum. Auch Verknüpfungspunkte sind nach unterschiedlichen Standards definiert und festgelegt. In der folgenden Abbildung 6-1 sind die entsprechend den Anforderungen der einzelnen Landkreise definierten Verknüpfungspunkte dargestellt.

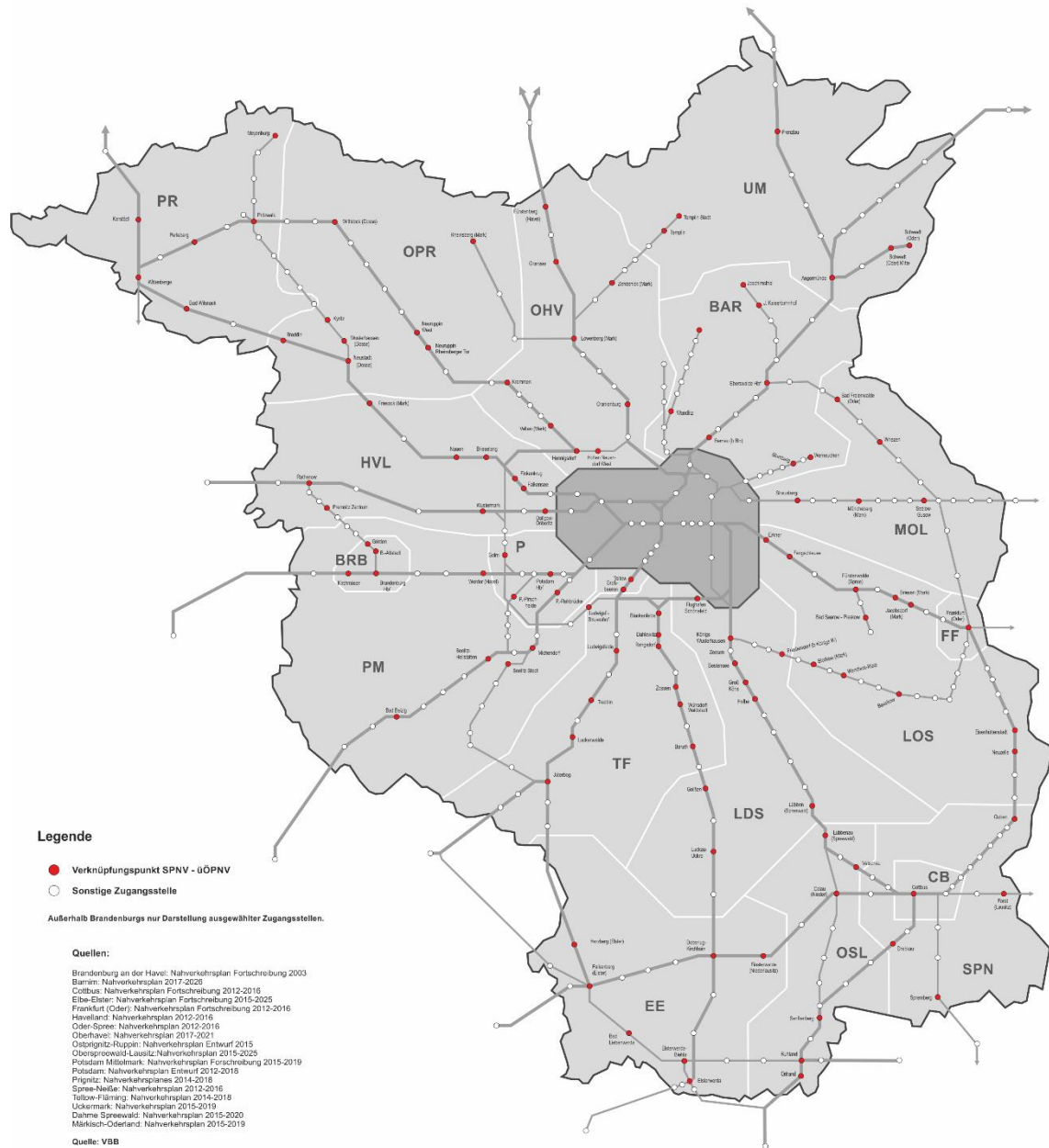


Abbildung 6-1: Verknüpfungspunkte im SPNV-Netz zum üÖPNV



Abbildung 6-2: Busverknüpfung am Bahnhof Müncheberg

### **Verkehrsunternehmensübergreifendes Anschlussmanagement**

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

Für die Umsetzung der Anschlussüberwachung mit RBL sind die beteiligten Verkehrsunternehmen verantwortlich. Die Mehrzahl der brandenburgischen Verkehrsunternehmen ist mit RBL-Systemen ausgerüstet, die über die VBB-Datendrehscheibe verkehrsunternehmensübergreifend Ist-Daten zum Zweck der Anschlussüberwachung und -sicherung austauschen können. Infrastrukturmängel, wie z. B. mangelnde Funkabdeckung werden von den Verkehrsunternehmen sukzessive verbessert. Die VBB GmbH berät die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger des ÖPNV in technischen und finanziellen Fragen zur RBL-Ausstattung, z. B. mit einem detaillierten Leitfaden im VBB-Handbuch Fahrgastinformation. Als Ergebnis dieser gemeinsamen Bemühungen werden über die VBB-Datendrehscheibe bereits für 50 Bahnhöfe und Haltestellen in Brandenburg und Berlin Ist-Daten für die Überwachung von Bahn/Bus- bzw. Bus/Bus-Anschlüssen zwischen den Verkehrsunternehmen ausgetauscht (Stand: Februar 2017).

### **Kommunikation von Anschlüssen**

Zukünftig wird es aufgrund der zunehmenden Digitalisierung eine wesentliche Rolle spielen, diese Verknüpfungsinformationen in digitale Kommunikationskanäle einfließen zu lassen. Sie sollen auch mobil jederzeit verfügbar sein, wenn die Kunden des ÖPNV sie benötigen. Hierzu bieten sich im Wesentlichen zwei Kanäle an:

- Erweiterung der Informationsmonitore in den Fahrzeugen (und der notwendigen Hintergrundsysteme), um flächendeckend nicht nur über Verkehrslagen in Echtzeit informieren zu können, sondern auch geplante und aktuell gesicherte Anschlüsse direkt zu kommunizieren.
- Erweiterung der VBB-Fahrplanauskunftssysteme, um geplante Anschlüsse direkt in der Routenplanung hervorheben und bevorzugen zu können. Hierdurch soll Kunden im ÖPNV die Routenplanung erleichtert werden, da sie sich trotz zeitlich knapper Anschlüssen auf die

Route verlassen können. Darüber hinaus sollen Kunden bei einer erfolgreichen Anschlussicherung trotz Verspätung auf ihren Smartphones in Echtzeit informiert werden.

Beide Varianten setzen Erweiterungen der RBL-Systeme der Verkehrsunternehmen sowie der VBB-Datendrehscheibe und -Auskunftssysteme voraus.

### **6.1.2. Einbindung touristischer Angebote**

Der Tourismus im Land Brandenburg hat sich in den letzten Jahren als bedeutender Wirtschaftszweig etabliert und birgt ein zunehmendes Fahrgastpotenzial für den Nahverkehr.

#### **Gästekarten für touristische Regionen**

In vielen touristischen Regionen in Europa sind erfolgreich Gästekarten umgesetzt worden (z.B. KONUS-Gästekarte im Schwarzwald). Damit können Gäste, die in der Region übernachten, kostenlos den ÖPNV nutzen. Auch in Brandenburg werden solche Ansätze diskutiert.

Das Land Brandenburg hat sich in der Mobilitätsstrategie 2030 dazu bekannt, die Herausforderungen der Mobilität in den ländlichen Räumen zu berücksichtigen und die wirtschaftliche Entwicklung mit Hilfe guter Mobilitätsangebote zu stärken. Daher werden Initiativen zur Umsetzung von Gästekarten befürwortet.

#### **Ausblick**

Im Frühjahr 2016 wurde die neue „Landestourismuskonzeption Brandenburg“ vom Ministerium für Wirtschaft und Energie des Landes Brandenburg vorgestellt. Das Strategiepapier mit seinen sechs Handlungsfeldern wird die Entwicklung des Tourismus der nächsten Jahre im Land bestimmen. Speziell das Handlungsfeld 4 („Infrastruktur und vernetzte Mobilität“) befasst sich dabei mit der Weiterentwicklung von leistungsfähigen Infrastrukturen, auch sollen vernetzte Mobilitätsketten in Zukunft die Erreichbarkeit der touristischen Angebote in Brandenburg sichern. Im Handlungsfeld 3 („Digitalisierung und Kommunikation“) wird der digitale Wandel und eine abgestimmte Kommunikation nach Innen und Außen für eine hohe Sichtbarkeit sowie verbesserte Prozesse in den Mittelpunkt gestellt. In den kommenden Jahren werden das MIL und die VBB GmbH gemeinsam mit der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH, dem Clustermanagement Tourismus, den touristischen Spitzenverbände und der Landesarbeitsgemeinschaft der IHKs die Umsetzung der Handlungsfelder begleiten.

Vom 18.04. bis zum 6.10.2019 findet in Wittstock (Dosse) die Landesgartenschau statt. Das Gelände der Landesgartenschau erstreckt sich entlang der historischen Stadtmauer und führt sie durch die mittelalterliche Altstadt. Die Landesgartenschau ist durch die Linie RE6 (Berlin-Spandau - Hennigsdorf - Neuruppin – Wittstock (Dosse)) bequem mit dem Zug erreichbar, dazu kann der Takt an den Wochenenden auf ein stündliches Angebot verdichtet werden.

## **6.2. Zukünftiges Infrastruktur- und Bedienungsangebot**

Mit den dargestellten Liniennetzen 2018 und 2023 werden im folgenden Abschnitt das angestrebte Verkehrsangebot und die dazu notwendigen Infrastrukturen beschrieben sowie der Ausblick auf 2025 und 2030 gegeben.

### **6.2.1. SPNV-Linien ab 2018**

#### **Infrastrukturmaßnahmen**

Der Zeithorizont ab 2018 stellt das aktuell geplante Verkehrsangebot auf der planmäßig zur Verfügung stehenden Infrastruktur dar. Neue bzw. berücksichtigte Infrastrukturmaßnahmen sind:

- Erschließung des Flughafens BER bei Inbetriebnahme, insbes.:
  - Ostanbindung an die Görlitzer Bahn



- Westanbindung an den südlichen Berliner Außenring
  - Terminalbahnhof Flughafen BER
  - S-Bahnstation Waßmannsdorf
- Inbetriebnahme unterer Regionalbahnsteig Berlin Ostkreuz
  - Wiederinbetriebnahme Dresdner Bahn im Abschnitt Wünsdorf-Waldstadt – Elsterwerda nach Ausbau
  - Trennung Regionalverkehr/S-Bahn im Bahnhof Strausberg und Begegnungsabschnitt Strausberg - Rehfelde
  - Neuer Regionalbahnhof Berlin-Mahlsdorf

### **Verkehrsangebot**

Das Linien- und Bedienkonzept ab Dezember 2018 entspricht weitgehend dem Angebot im Fahrplan 2017.

Mit Inbetriebnahme des unteren Regionalbahnsteigs an der Frankfurter Bahn im Bahnhof Berlin Ostkreuz werden alle Züge der Linien RE1, RE2, RE7 und RB14 den neuen Halt bedienen. Somit ergeben sich verbesserte Umsteigebeziehungen zu den Linien RB12, 24 und 25 sowie zur S-Bahn; gleichzeitig entfallen bei den Linien RE7 und RB14 die Halte in Berlin-Karlshorst sowie vorübergehend bei der Linie RE2 der Halt in Berlin Ostbahnhof.

Die S3 ist nach Abschluss der Bauarbeiten am Ostkreuz wieder auf die Berliner Stadtbahn durchgebunden. Auch die S9 wird mit Inbetriebnahme der Südringkurve wieder vom Flughafen Schönefeld auf die Stadtbahn verkehren.

Durch die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Erfurt – Nürnberg (VDE 8) ergeben sich zudem Auswirkungen auf den Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn:

- Verschiebung der Abfahrten des RE3 in Lutherstadt Wittenberg und Falkenberg (Elster) nach Norden um eine Stunde (nach vorne)
- Morgens ein zusätzlicher Zug Falkenberg – Jüterbog zur Beibehaltung der ersten Verbindung nach Berlin und nachmittags in der Gegenrichtung, dadurch Verdichtung des Angebotes zur HVZ
- RB80 wird ins Mitteldeutsche S-Bahn-Netz integriert und wird zu S2 Leipzig-Jüterbog bzw. S8 Jüterbog-Halle; dadurch Stundentakt zu den Hauptverkehrszeiten
- RB81 verkehrt wieder als RB51 von Falkenberg Richtung Dessau

Im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme der Dresdner Bahn wird der Anschlussknoten Falkenberg gestärkt.

Die Halte Raddusch, Kolkwitz und Kunersdorf werden aufgrund von Fahrplanrestriktionen im Linienverlauf auch im Jahr 2018 nur von einigen Fahrten des RE2 bedient werden. Bis zur Wiederaufnahme der durchgehenden Verbindung im Taktverkehr erfolgt die Bedienung im Schienenersatzverkehr.

Mit Inbetriebnahme des Flughafens BER werden die im dichten Takt verkehrenden S- und RB-Linien und der neu eingerichtete Flughafenexpress (FEX) die Anbindung des neuen Flughafens übernehmen (vgl. Kapitel 6.3).

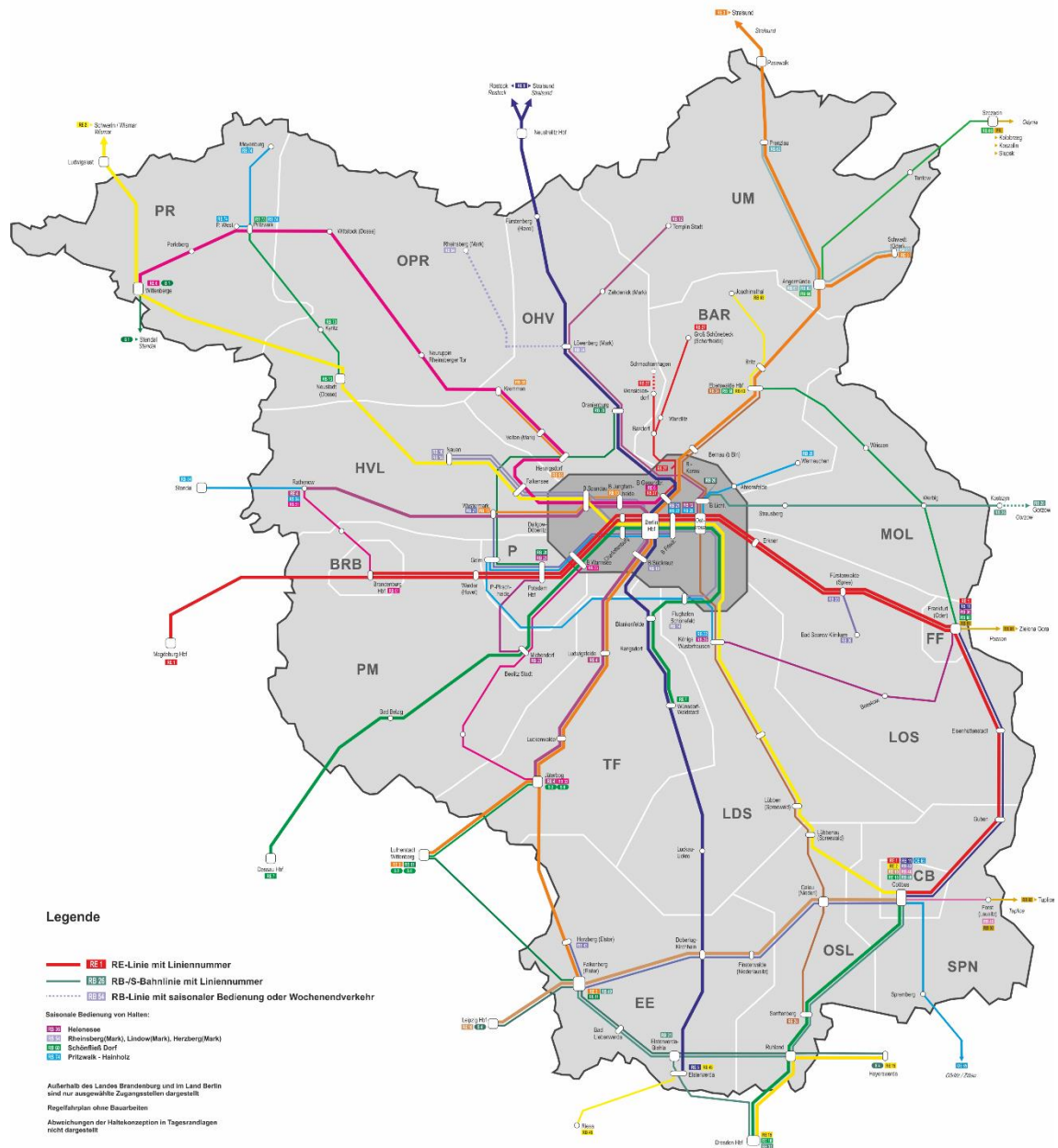


Abbildung 6-3: Linienkonzept Regionalverkehr Berlin-Brandenburg - Fahrplan 2018

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RE 1	Magdeburg– Brandenburg Hbf. – Potsdam Hbf. – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus [HVZ])	60	60	Verlängerung einzelner Expresszüge von Eisenhüttenstadt nach Cottbus
RE 1	Brandenburg Hbf. – Potsdam Hbf. – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	60	

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RE 2	Wismar – Wittenberge – Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus	60	60	120 Min.-Takt Wismar – Witten- berge
RE 3	Stralsund / Schwedt (Oder) – Angermünde – Berlin Nord- Süd-Tunnel – Jüterbog – Lu- therstadt Wittenberg/ Falken- berg (Elster)	60	60	120 Min.-Takt Stralsund/ Schwedt (Oder) – Angermünde und Jüterbog – Lu- therstadt Witten- berg/ Falkenberg (Elster)
RE 4	Rathenow – Berlin Nord-Süd- Tunnel – Ludwigfelde (- Jüterbog [HVZ])	60	60	
RE 5	Stralsund– Neustrelitz– Orani- enburg – Berlin Nord-Süd- Tunnel – Wünsdorf-Waldstadt (– Elsterwerda [HVZ])	120	120	
RE 5	Rostock– Neustrelitz– Orani- enburg – Berlin Nord-Süd- Tunnel – Elsterwerda	120	120	
RE 6	Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West – Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin-Spandau (– Berlin Ge- sundbrunnen [HVZ])	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Neuruppin West – Witten- berge
RE 7	Dessau– Bad Belzig – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER* – Wünsdorf-Waldstadt	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Dessau Hbf – Bad Belzig
RE 10	Cottbus – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf.	120	120	
RE 15	Hoyerswerda – Ruhland – Dresden	120	120	
RE 18	Cottbus – Ruhland – Dresden	120	120	
FEX	Berlin Hbf. (tief) – Berlin Nord- Süd-Tunnel – Flughafen BER – Berlin-Lichtenberg – Berlin Gesundbrunnen – Berlin Hbf. (tief) (Ring gegen Uhrzeiger- sinn)	30	30	Ab Inbetrieb- nahme Flughafen BER; ab Inbetrieb- nahme EÜ Wie- senweg wie 2022
RB 10	Nauen – Berlin Nord-Süd- Tunnel – Berlin Südkreuz	60	60	
RB 11	Frankfurt (Oder) – Cottbus	60	60	
RB 12	Berlin Ostkreuz– Oranienburg – Templin Stadt	60	60	

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RB 13	Berlin Jungfernheide – Wustermark	60	-	Verkehrt nur in der HVZ
RB 14	Nauen – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER*	60	60	
RB 20	Oranienburg – Hennigsdorf (bei Berlin) – Potsdam Hbf	60	-	
RB 21	Wustermark – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstr. [HVZ])	60	120	Potsdam Hbf – Griebnitzsee nur Mo-Fr; Golm – Berlin Friedrichstr. vereinigt mit RB22
RB 21	Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstr. [HVZ])	60	-	
RB 22	Königs Wusterhausen – Flughafen BER* – Golm – Potsdam Hbf. – Griebnitzsee (– Berlin Friedrichstr. [HVZ])	60	60	Potsdam Hbf – Griebnitzsee nur Mo-Fr; Golm – Berlin Friedrichstr. vereinigt mit RB22
RB 23	Potsdam Hbf – Michendorf	60	120	
RB 24	Eberswalde – Berlin Ostkreuz – Senftenberg	60	60	
RB 25	Berlin Ostkreuz – Werneuchen	60	60	
RB 26	Berlin Lichtenberg – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (– Gorzów)	60	60	
RB 27	Groß Schönebeck – Klosterfelde – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	120 Min.-Takt außerhalb HVZ Groß Schönebeck – Klosterfelde
RB 27	(Schmachtenhagen –) Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	Schmachtenhagen nur Sa, So
RB 27	(Klosterfelde –) Basdorf – Berlin Gesundbrunnen	Einzelzüge	-	Verkehrt nur in HVZ
RB 31	Elsterwerda-Biehla – Dresden Hbf	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ
RB 33	Berlin Wannsee – Beelitz Stadt – Jüterbog	60	120	120 Min.-Takt außerhalb HVZ Beelitz Stadt – Jüterbog
RB 34	Rathenow – Stendal	120	120	

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RB 35	Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum	60	60	
RB 36	Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Beeskow – Frankfurt (Oder) in der Wintersaison
RB 43	Falkenberg (Elster) – Cottbus	120	120	
RB 45	Elsterwerda – Chemnitz	120	120	Zusätzliche Verdichterzüge in HVZ
RB 46	Cottbus – Forst (Lausitz)	60	60	
RB 49	Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)	120	120	an Sa, So Einzelzüge zwischen Ruhland – Falkenberg (Elster)
RB 51	Brandenburg Hbf – Rathenow	60	60	Sa, So vormittags 120 Min.-Takt
RB 51 ST	Falkenberg (Elster) – Dessau	120	120	
RB 54	(Berlin – ) Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)	Einzelzüge	Einzelzüge	Bedarfsorientierter Ausflugsverkehr in der Sommersaison
RB 55	Hennigsdorf (bei Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen	60	120	Zusätzliche Verdichterzüge Hennigsdorf – Velten in HVZ
RB 60	Eberswalde– Wriezen – Frankfurt (Oder)	60	120	120 Min.-Takt Wriezen – Frankfurt (Oder)
RB 61	Schwedt (Oder) – Angermünde	120	-	
RB 62	Prenzlau – Angermünde	120	-	
RB 63	Eberswalde– Britz – Joachimsthal	60	60	Einzelne Taktlücken
RB 65	Cottbus – Spremberg – Görlitz – Zittau	60	60	
RB 66	Szczecin– Angermünde (– Berlin Gesundbrunnen)	120	120	Einzelzüge als RE66 Angermünde – Berlin Gesundbrunnen
RB 73	Neustadt (Dosse) – Kyritz (– Pritzwalk)	60	240	Kyritz – Pritzwalk Einzelzüge

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RB 74	Pritzwalk – Meyenburg	120	240	Einzelne Taktlücken, kein Abendverkehr
RB 91	Berlin – Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zielona Góra	Einzelzüge	Einzelzüge	
RB 93	Forst – Zagan	Einzelzüge	Einzelzüge	
S 1 Mittelbe	Wittenberge – Magdeburg – Schönebeck-Bad Salzelmen	120	120	Zusätzliche Verdichtertzüge in HVZ
S 2 MDSB	Leipzig – Lutherstadt Wittenberg (– Jüterbog)	Einzelzüge	-	Verkehrt nur in der HVZ
S 4 MDSB	Wurzen – Leipzig– Falkenberg (Elster) – Hoyerswerda	120	120	
S 8 MDSB	Halle (Saale) – Lutherstadt Wittenberg (– Jüterbog)	Einzelzüge	-	Verkehrt nur in der HVZ
Ausflug	Ausflugszüge	-	Einzelzüge	In der Sommersaison

\* Bis zur Inbetriebnahme Flughafen BER über Schönefeld Flughafen

Tabelle 6-1: SPNV-Bedienkonzept ab 2018; Regionalverkehr

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
S 1	Oranienburg – Berlin	20	20	
S 2	Bernau (bei Berlin) – Berlin – Blankenfelde (Teltow-Fläming)	20	20	
S 25	Teltow Stadt – Berlin – Hennigsdorf (bei Berlin)	20	20	
S 26	Teltow Stadt – Berlin	20	20	
S 3	Erkner – Berlin	20	20	10 Min.-Takt in HVZ und Wochenendausflugsverkehr im Sommerfahrplan
S 45	Flughafen BER – Berlin	20	20	Flughafen BER – Schönefeld ab Inbetriebnahme Flughafen BER
S 46	Königs Wusterhausen – Berlin	20	20	
S 5	Strausberg Nord – Berlin	20	20	10 Min.-Takt Hoppegarten – Berlin in HVZ; 40 Min.-Takt Strausberg Nord – Strausberg in SVZ
S 7	Potsdam Hbf – Berlin	10	10	20 Min.-Takt in SVZ
S 8	Birkenwerder – Berlin (– Zeuthen [HVZ])	20	20	60 Min.-Takt im SVZ

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
S 9	Flughafen BER – Berlin	20	20	Flughafen BER – Schönefeld ab Inbetriebnahme Flughafen BER

Tabelle 6-2: SPNV-Bedienkonzept ab 2018; S-Bahn Berlin

Mehrfach aufgeführte Linien ergänzen sich auf Teilabschnitten zu einem dichteren Takt. Im durchgehenden Nachtverkehr Fr/Sa und Sa/So abweichende Taktung.

### 6.2.2. Angebotsnachsteuerung ab 2018

Während die langfristigen Prognosen Eingang in die zukünftigen Verkehrsverträge finden sollen, besteht auch kurzfristig Handlungsbedarf, um insbesondere für die Pendlerverkehre Verbesserungen zu erreichen. Hier sollen kurzfristig Kapazitäten erhöht werden. Dabei sollten die Qualitätsvorgaben des jeweiligen Verkehrsvertrages möglichst erreicht werden. Dementsprechend werden Gespräche mit den jeweiligen Eisenbahnverkehrsunternehmen geführt.

### 6.2.3. SPNV-Linien ab Dezember 2022

Das Zielnetz ab Dezember 2022 ist geprägt durch Linienneustrukturierungen in Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme im Vergabernetz Elbe-Spree.

#### Infrastrukturmaßnahmen

Der Planungshorizont berücksichtigt die bis zum Fahrplanjahr 2023 zu erwartenden Inbetriebnahmen von weiteren Aus- und Neubauvorhaben an der Infrastruktur. Aufgrund der verkehrlichen Verflechtung von Regionalverkehrslinien von und nach Berlin ergeben sich teilweise auch Änderungen im Zusammenhang mit Maßnahmen innerhalb des Landes Berlins:

- Ausbau Berlin – Rostock: Inbetriebnahme der Höchstgeschwindigkeit 160 km/h auf dem Abschnitt Oranienburg – Nassenheide
- Ausbau Berlin – Frankfurt (Oder): Inbetriebnahme der Höchstgeschwindigkeit 160 km/h auf dem Abschnitt Berlin-Köpenick – Erkner
- Herstellung der Zweigleisigkeit (Fernbahn) im Bereich Karower Kreuz
- Inbetriebnahme der Strecke Berlin-Lichtenberg – Berlin Ostkreuz (unten)
- Inbetriebnahme der Strecke Berlin Gesundbrunnen – Berlin Ostkreuz (oben)
- Wiederaufbau der Brücke zwischen Ferch-Lienewitz und Beelitz Stadt
- Einrichtung von Haltepunkten in Potsdam-Pirschheide (oben), Elstal West und Kyritz Nord
- Erweiterung des Bahnhofs Königs Wusterhausen: Neubau eines Wendegleis, Herstellung der Zweigleisigkeit im Nordkopf
- Reaktivierung der zweiten Bahnsteigkante in Seelow (Mark), Sicherstellung einer Fahrzeit von unter 30 Minuten zwischen Wriezen und Seelow (Mark) und Realisierung einer Fahrzeit von unter 30 Minuten zwischen Beeskow und Frankfurt (Oder)
- Wiederaufbau der Strecke Bad Saarow Klinikum – Bad Saarow Süd und Einrichtung eines Haltepunktes in Bad Saarow Süd

#### Verkehrsangebot

Das Zielnetz ab Dezember 2022 beinhaltet die folgenden Änderungen:

- Verdichtung RE1 auf drei Fahrten pro Stunde zwischen Frankfurt(Oder) und Brandenburg Hbf (HVZ)

- Neue Linienführung RE2 Nauen – Cottbus; Übernahme des Nordostastes in Richtung Wittenberge und Wismar durch neue Linie RE8
- Verdichtung RE2 auf 30-Min-Takt im Abschnitt Berlin – Lübbenau (HVZ)
- Neue Linienführung RE3 Stralsund / Schwedt – Berlin – Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])
- Neue Linienführung RE4 Rathenow – Berlin – Jüterbog – Falkenberg(Elster)/Lutherstadt Wittenberg
- Neue Linienführung RE5 Rostock – Berlin; Übernahme des Südastes durch neue Linie RE8
- Neue Linienführung RE6 ab Berlin-Spandau nach Berlin-Charlottenburg
- Neue Linienführung RE7 Dessau – Berlin – Senftenberg; Verdichtung auf 30-Minuten-Takt im Abschnitt Bad Belzig – Berlin-Wannsee
- Neue Linien RE8a Wismar – Wittenberge – Berlin – Flughafen BER und RE8b Berlin – Elsterwerda/Finsterwalde (nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn Durchbindung der Linie auf Laufweg Wismar – Wittenberge – Berlin – Elsterwerda/Finsterwalde)
- RB21 stellt eine neue Direktverbindung zwischen Potsdam und Berlin-Gesundbrunnen über Berlin-Spandau mit neuem Halt in Wustermark (Elstal West) her. Die Leistungen der bisherigen RB13 gehen darin auf. Der Haltepunkt OT Wustermark wird nur durch RE4 angebunden. Die Anschlussverknüpfung von RE 4 und RB 21 wird in Dallgow-Döberitz hergestellt.
- RB23 verkehrt neu von Golm über Potsdam Hbf und die Berliner Stadtbahn zum Flughafen BER
- RB24 verkehrt neu von Eberswalde über Berlin Ostkreuz und Flughafen BER nach Ludwigsfelde (bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin Teilung der Linie am Flughafen)
- RB26 wird nach Berlin Ostkreuz verlängert
- Neue Linie RB32 Oranienburg – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER – Wünsdorf-Waldstadt (bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin Teilung der Linie am Flughafen)
- RB33 verkehrt neu von Jüterbog über Beelitz Stadt direkt nach Potsdam Hbf
- RB35 wird nach Bad Saarow Süd verlängert
- Neue Linie RB37 Beelitz Stadt – Potsdam-Rehbrücke (Prüfung der Option einer Verlängerung nach Wannsee – mit perspektivischer Weiterführung nach Berlin-Steglitz) als Ersatz für neue Linienführung der RB33
- RB60 wird zwischen Wriezen und Frankfurt (Oder) Mo-Fr zum Stundentakt verdichtet
- In Kyritz endende Fahrten der RB73 werden zum neuen Haltepunkt Kyritz Nord weitergeführt

Die Umsetzung dieser Änderungen ist teilweise von der Umsetzung der zuvor aufgeführten Infrastrukturmaßnahmen abhängig. Darüber hinaus können weitere Änderungen an der Infrastruktur oder im Fernverkehrsfahrplan die Anpassung von Linienführungen erfordern.

Die Anbindung des Flughafens BER wird durch den Flughafenexpress, mehrere Regionalverkehrslinien und zwei S-Bahn-Linien sichergestellt. Ab Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin (Zielhorizont 2025) ergeben sich durch die schnellere Einbindung weiterer Verbesserungen (vgl. Kapitel 6.3).

### Regionalverkehr

Linie	Laufweg	Takt	Takt	Bemerkungen
		Mo-Fr	Sa, So	
RE 1	Magdeburg– Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus [HVZ])	60	60	Verlängerung einzelner Expresszüge von Eisenhüttenstadt nach Cottbus
RE 1	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	60	
RE 1	Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Frankfurt (Oder)	60	-	Verkehrt nur in der HVZ



Linie	Laufweg	Takt	Takt	Bemerkungen
		Mo-Fr	Sa, So	
RE 2	Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus	60	60	
RE 2	Berlin Stadtbahn – Lübbenau	60	-	Verkehrt nur in der HVZ
RE 3	Stralsund – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])	120	120	
RE 3	Schwedt (Oder) – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Ludwigsfelde (– Jüterbog [HVZ])	120	120	
RE 4	Rathenow – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Lutherstadt Wittenberg	120	120	
RE 4	Rathenow – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Jüterbog – Falkenberg (Elster)	120	120	
RE 5	Stralsund – Neustrelitz – Oranienburg – Berlin Südkreuz	120	120	
RE 5	Rostock– Neustrelitz– Oranienburg – Berlin Südkreuz	120	120	
RE 6	Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Neuruppin West – Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin-Spandau – Berlin Charlottenburg	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Neuruppin West – Wittenberge
RE 7	Dessau– Bad Belzig – Berlin Stadtbahn – Lübbenau – Senftenberg	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Dessau Hbf – Bad Belzig
RE 7	Bad Belzig – Berlin-Wannsee	60	-	
RE 8a	Wismar – Wittenberge – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER	60	60	120 Min.-Takt Wismar – Wittenberge
RE 8b	Berlin Hbf (tief) – Wünsdorf-Waldstadt – Elsterwerda	120	120	Grundtakt 1
RE 8b	Berlin Hbf (tief) – Wünsdorf-Waldstadt [– Finsterwalde (HVZ)]	120	120	Grundtakt 2
RE 10	Cottbus – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf	120	120	
RE 15	Hoyerswerda – Ruhland – Dresden	120	120	
RE 18	Cottbus – Ruhland – Dresden	120	120	
FEX	Berlin Hbf – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER	30	30	
RB 10	Nauen – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Berlin Südkreuz	60	60	

Linie	Laufweg	Takt	Takt	Bemerkungen
		Mo-Fr	Sa, So	
RB 11	Frankfurt (Oder) – Cottbus	60	60	
RB 12	Berlin Ostkreuz – Oranienburg – Templin Stadt	60	60	
RB 14	Nauen – Berlin Nord-Süd-Tunnel – Berlin Südkreuz	60	60	
RB 20	Oranienburg – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee	60	-	Golm – Griebnitzsee vereinigt mit RB22
RB 21	Potsdam Hbf – Golm – Berlin Spandau – Berlin Gesundbrunnen	60	60	
RB 22	Königs Wusterhausen – Flughafen BER – Golm – Potsdam Hbf – Griebnitzsee	60	60	Golm – Griebnitzsee vereinigt mit RB20
RB 23	Golm – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER	60	60	Verkehrt zwischen Golm und Berlin-Charlottenburg nur in der HVZ
RB 24a	Eberswalde – Berlin-Lichtenberg – Flughafen BER (Terminal 2)	60	60	Durchbindung der Linie nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn
RB 24b	Flughafen BER - Ludwigsfelde	60	60	
RB 25	Berlin Ostkreuz – Werneuchen	60	60	
RB 26	Berlin Ostkreuz – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (– Gorzów)	60	60	Nach Gorzów einzelne Zugpaare
RB 27	Groß Schönebeck – Klosterfelde – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	120 Min.-Takt außerhalb HVZ Groß Schönebeck – Klosterfelde
RB 27	(Schmachtenhagen –) Wensicken-dorf – Basdorf – Berlin-Karow	60	60	Schmachtenhagen nur Sa, So
RB 27	(Klosterfelde –) Basdorf – Berlin Gesundbrunnen	Einzelzüge	-	Verkehrt nur in HVZ
RB 31	Elsterwerda-Biehla – Dresden	120	120	Zusätzliche Verdicht-terzüge in HVZ
RB 32a	Oranienburg – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER (Terminal 2)	60	60	Durchbindung der Linie nach Inbetriebnahme Dresdner Bahn
RB 32b	Flughafen BER – Wünsdorf-Wald-stadt	60	60	
RB 33	Potsdam Hbf – Beelitz Stadt – Jü-terbog	60	120	120 Min.-Takt au-ßerhalb HVZ Beelitz Stadt – Jüterbog
RB 34	Rathenau – Stendal	120	120	
RB 35	Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Süd	60	60	

Linie	Laufweg	Takt	Takt	Bemerkungen
		Mo-Fr	Sa, So	
RB 36	Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	60	60	120 Min.-Takt an Sa, So Beeskow – Frankfurt (Oder) in der Wintersaison
RB 37	Potsdam-Rehbrücke – Beelitz-Stadt	60	120	Option Wannsee (perspektivisch Berlin-Steglitz)
RB 43	Falkenberg (Elster) – Cottbus	120	120	
RB 45	Elsterwerda – Chemnitz	120	120	Zusätzliche Verdichtertzüge in HVZ
RB 46	Cottbus – Forst (Lausitz)	60	60	
RB 49	Cottbus – Ruhland – Falkenberg (Elster)	120	120	an Sa, So Einzelzüge zwischen Ruhland – Falkenberg (Elster)
RB 51	Brandenburg Hbf – Rathenow	60	60	120 Min.-Takt vormittags an Sa, So
RB 51 ST	Falkenberg (Elster) – Dessau	120	120	
RB 54	(Berlin – ) Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)	Einzelzüge	Einzelzüge	Bedarfsorientierter Ausflugsverkehr in der Sommersaison
RB 55	Hennigsdorf (bei Berlin) – Velten (Mark) – Kremmen	60	120	Zusätzliche Verdichtertzüge Hennigsdorf – Velten in HVZ
RB 60	Eberswalde– Wriezen – Frankfurt (Oder)	60	120	
RB 61	Schwedt (Oder) – Angermünde	120	-	
RB 62	Prenzlau - Angermünde	120	-	
RB 63	Eberswalde– Britz – Joachimsthal	60	60	Einzelne Taktlücken
RB 65	Cottbus – Spremberg – Görlitz – Zittau	60	60	
RB 66	Szczecin– Angermünde (– Berlin Gesundbrunnen)	120	120	Einzelzüge als RE66 Angermünde – Berlin Gesundbrunnen
RB 73	Neustadt (Dosse) – Kyritz Nord (– Pritzwalk)	60	240	Kyritz Nord – Pritzwalk Einzelzüge
RB 74	Meyenburg – Pritzwalk (–Pritzwalk West)	120	240	Einzelne Taktlücken, kein Abendverkehr, Pritzwalk – Pritzwalk West nur Einzelfahrten

Linie	Laufweg	Takt	Takt	Bemerkungen
		Mo-Fr	Sa, So	
RB 91	Berlin – Frankfurt (Oder) – Rzepin – Zielona Góra	Einzelzüge	Einzelzüge	
RB 93	Forst – Zagan	Einzelzüge	Einzelzüge	
S 1 Mittelbe	Wittenberge – Magdeburg – Schönebeck-Bad Salzelmen	120	120	Zusätzliche Verdichtenzüge in HVZ
S 2 MDSB	Leipzig – Lutherstadt Wittenberg (– Jüterbog)	Einzelzüge	-	Verkehrt nur in der HVZ
S 4 MDSB	Leipzig– Falkenberg (Elster) – Hoyerswerda	120	120	
S 8 MDSB	Halle (Saale) – Lutherstadt Wittenberg (– Jüterbog)	Einzelzüge	-	Verkehrt nur in der HVZ
Ausflug	Ausflugszüge	-	Einzelzüge	In der Sommersaison

Tabelle 6-3: SPNV-Bedienkonzept, Regionalverkehr ab Dez. 2022

### S-Bahn

Linie	Laufweg	Takt	Takt	Bemerkungen
		Mo-Fr	Sa, So	
S 1	Oranienburg – Berlin	20	20	
S 2	Bernau (bei Berlin) – Berlin; Berlin – Blankenfelde (Teltow-Fläming)	20	20	
S 25	Teltow Stadt – Berlin – Hennigsdorf (bei Berlin)	20	20	
S 26	Teltow Stadt – Berlin	20	20	
S 3	Erkner – Berlin	20	20	10 Min.-Takt in HVZ und Wochenendausflugsverkehr im Sommerfahrplan
S 45	Flughafen BER – Berlin	20	20	
S 46	Königs-Wusterhausen – Berlin	20	20	
S 5	Strausberg Nord – Berlin	20	20	10 Min.-Takt Hoppegarten – Berlin in HVZ; 40 Min.-Takt Strausberg Nord – Strausberg in SVZ
S 7	Potsdam Hbf – Berlin	10	10	20 Min.-Takt in SVZ
S 8	(Birkenwerder) Hohen Neuendorf – Berlin (– Wildau [HVZ])	20	20	60 Min.-Takt im SVZ
S 9	Flughafen BER – Berlin	20	20	

Tabelle 6-4: SPNV-Bedienkonzept, S-Bahn ab Dezember 2022

Mehrfach aufgeführte Linien ergänzen sich auf Teilabschnitten zu einem dichteren Takt. Im durchgehenden Nachtverkehr gibt es Fr/Sa und Sa/So eine abweichende Taktung.

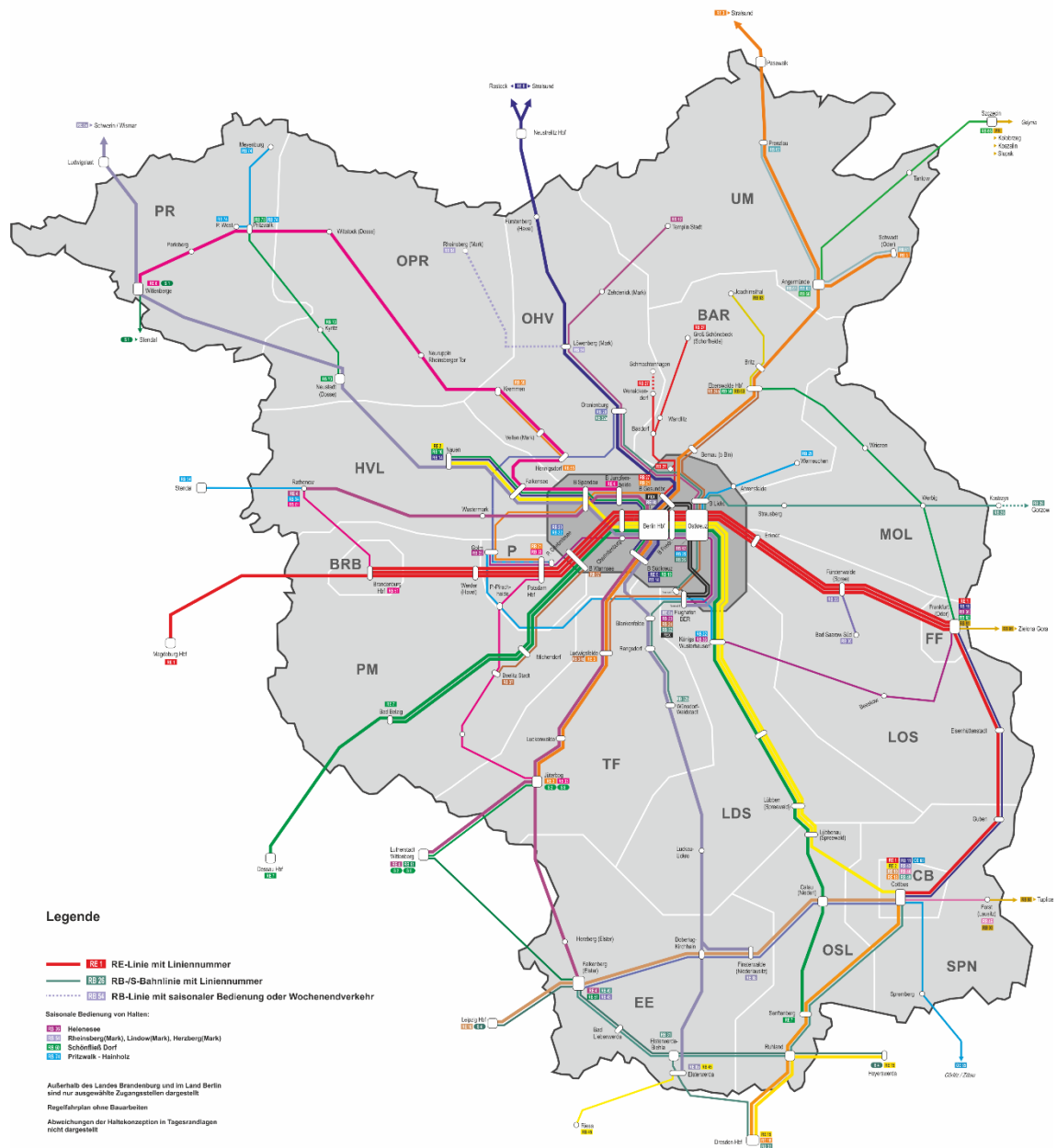


Abbildung 6-4: Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg 2022

### 6.2.4. Ausblick ab 2025 und 2030

Die Korridoruntersuchungen haben deutlich Handlungsbedarfe in der zukünftigen Infrastruktur aufgezeigt. Die Hauptstadtregion ist weiterhin von einem Wachstumsschub gekennzeichnet, der es erfordert, langfristig zu denken. Die Nachhaltigkeitsstrategie, die Klimapolitik und die Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg geben vor, das ÖPNV-System zu stärken und zukunftssicher zu gestalten. Dies geht nur, indem die Infrastruktur ausgebaut wird. Diese Aufgaben können die Länder als Aufgabenträger SPNV nicht alleine bewerkstelligen. Die EIU (insbesondere DB Netze AG) und der Bund sind hier in besonderer Verantwortung. Das Land wird weiter in eine funktionierende Mobilitäts-Infrastruktur – als grundlegende Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und Gesellschaft – investieren. Grundlage hierfür ist die gemeinsame Landesentwicklungsplanung. Die Maßnahmen sind mit den Anforderungen einer integrierten Stadtentwicklung verknüpft.

Berlin und Brandenburg werden sich daher gemeinsam für den notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur einsetzen. Die groben Einschätzungen aus der Korridoruntersuchung kommen zu einem Volumen von über einer Milliarde Euro an Infrastrukturinvestitionen in die Schiene. Um diese wichtigen Investitionsprozesse für die Zukunft jetzt anschieben zu können, müssen in den nächsten Jahren Planungen, Verfahren und Entscheidungen vorbereitet werden. Dazu wurde von den Ländern und der DB AG am 4.10.2017 eine „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ abgeschlossen.

Das Land Brandenburg wird daher auf vorbereitende Planungen für strukturpolitisch im besonderen Landesinteresse stehende Infrastrukturinvestition hinwirken und die Finanzierung unterstützen.

Mit den Korridoruntersuchungen wurde ermittelt, welche verkehrlichen Anforderungen an das Fernverkehrs-, Regionalbahn- und S-Bahn-Netz in der Hauptstadtregion bis 2030 bestehen. Für die Verbindungen mit dem größten Entwicklungsbedarf aufgrund der starken Pendlerverkehre zwischen Berlin und Brandenburg werden dort die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen bestimmt.

### **Infrastrukturentwicklung**

Die wichtigsten Maßnahmen im Überblick:

#### **Zeithorizont 2025:**

- Prioritäres Vorhaben ist der Lückenschluss der Dresdner Bahn im Abschnitt Berlin Südkreuz – Blankenfelde einschließlich der Mahlower Kurve. Erst hierdurch kann der geplante Flughafen-Express über die vorgesehene Strecke fahren. Gleichzeitig werden die Voraussetzungen für den 15 Min.-Takt und eine nochmalige Fahrzeitverkürzung von 10 Minuten geschaffen. Mit der Inbetriebnahme des Lückenschlusses der Dresdner Bahn wird auch das Linienkonzept im Verkehrsraum Flughafen BER/Königs Wusterhausen/südöstliches Berlin neu strukturiert.
- Zusätzlich können die Züge in Richtung Elsterwerda und Dresden über diese Strecke mit ebenfalls verkürzten Fahrzeiten verkehren. Ein weiterer und wichtiger Vorteil ist die Entflechtung der Zulaufstrecken aus Richtung Jüterbog und Doberlug-Kirchhain zum Bahnhof Berlin-Südkreuz auf der Anhalter Bahn.
- Abschluss der Ausbaumaßnahme Dresdner Bahn auf dem Abschnitt Blankenfelde – Dresden für 160/200 km/h
- Elektrifizierung Passow – Szczecin (Stettin) mit durchgehendem zweigleisigen Ausbau für 160 km/h
- Erweiterung des Bahnhofs Königs Wusterhausen: Herstellung der Zweigleisigkeit im Nordkopf

#### **Zeithorizont 2030:**

Im Zeithorizont 2030 ist die Umsetzung nachstehender Maßnahmen anzustreben:

- Elektrifizierung und gleichzeitige Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h auf der Stammstrecke Wustermark – Rathenow – Stendal zur Entflechtung des Regionalverkehrs und des schnellen Fernverkehrs sowie zur Verlängerung der RE-Züge nach Stendal.
- Elektrifizierung der Strecken Cottbus – Spremberg – Landesgrenze (–Görlitz) und Cottbus – Forst (Lausitz) – Bundesgrenze.
- Zweigleisiger Ausbau der Strecke Lübbenau – Cottbus.
- Beschleunigungsmaßnahmen und Knotenausbau Cottbus – Dresden und Cottbus – Leipzig
- Weiterer Ausbau der Ostbahn zu einem modernen Nahverkehrskorridor
- Ausbau und Elektrifizierung Berlin – Angermünde – Pasewalk – Stralsund für 160 km/h
- Ausbau Berlin – Neustrelitz – Neubrandenburg – Stralsund (Berliner Nordbahn)
- Deutschland-Takt

Darüber hinaus sieht das Land Brandenburg im Ergebnis der Korridoruntersuchungen den Bedarf zur Weiterentwicklung der Infrastruktur in der Hauptstadtregion. Neben den bereits laufenden oder vereinbarten Maßnahmen sollen im Rahmen der in „i2030“ vereinbarten partnerschaftlichen Zusammenarbeit insbesondere die folgenden Projekte angegangen werden:

- Korridor Berlin-Spandau-Nauen (Kapazitätserhöhung Hamburger Bahn / Express-S-Bahn)
- Korridor Potsdamer Stammbahn (Regionalverkehr / Express-S-Bahn)
- Korridor PrignitzExpress / Velten (Einbindung Regionalverkehr über die Kremmener Bahn / S-Bahn nach Velten)
- Korridor Nordbahn/Heidekrautbahn (Einbindung Nordbahn / Einbindung Heidekrautbahn über Karower Kreuz nach Berlin Gesundbrunnen / Einbindung Heidekrautbahn über Stammstrecke)
- Korridor RE1 (Bahnsteigverlängerungen)
- Korridor Berlin-Dresden/Rangsdorf (Anbindung Dahlewitz Rolls-Royce / Rangsdorf)
- Korridor Berlin-Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen (Zweigleisiger Ausbau Lübbenau-Cottbus, Beseitigung des Engpasses Königs Wusterhausen)
- Engpassbeseitigung und Weiterentwicklung S-Bahnnetz (z.B. Zweigleisiger Ausbau Griebnitzsee-Wannsee)
- Innerhalb von Brandenburg wird zudem perspektivisch die Verlängerung der S-Bahn nach Stahnsdorf Sputendorfer Straße geprüft.

### **Verkehrsangebot**

In Abhängigkeit zum Infrastrukturausbau ist ab 2030 auch eine Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes vorgesehen.

- Taktverdichtung Angermünde – Stettin: 60-Minuten-Takt, in Abhängigkeit zum durchgehenden zweigleisigen Ausbau bis zu 30-Minuten-Takt in der HVZ
- Taktverdichtung Berlin – Angermünde: 30-Minuten-Takt
- Taktverdichtung Berlin – Cottbus: 30-Minuten-Takt zumindest in der HVZ, mit 60-Minuten-Takt über die Berliner Stadtbahn und 60/120-Minuten-Takt über Nord-Süd-Tunnel und Flughafen BER
- Taktverdichtung Berlin – Zossen: 30-Minuten-Takt in der HVZ
- Taktverdichtung Berlin – Neuruppin: 30-Minuten-Takt in der HVZ (nach Einbindung über Kremmener Bahn)
- Verlängerung der RE-Züge anstelle der RB nach Stendal

Darüber hinaus sind weitere Anpassungen im Ergebnis der Planungen zu „i2030“ und zur Umsetzung des Deutschland-Taktes möglich.

## i2030: Entwicklungsprojekte für die Hauptstadtregion

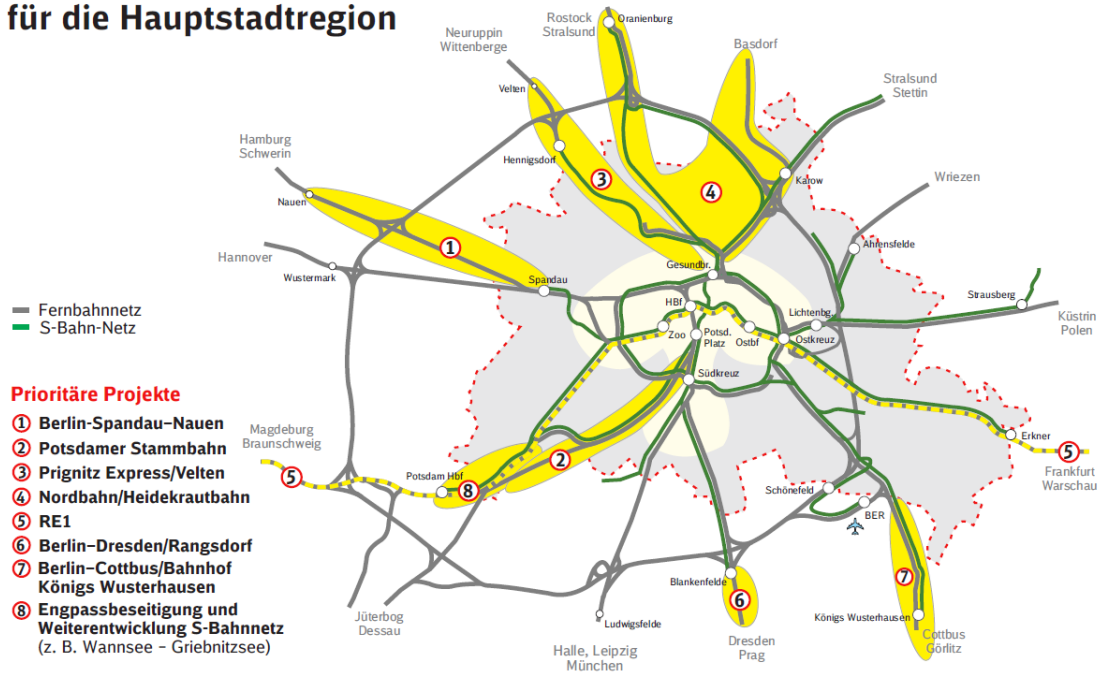


Abbildung 6-5: Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030



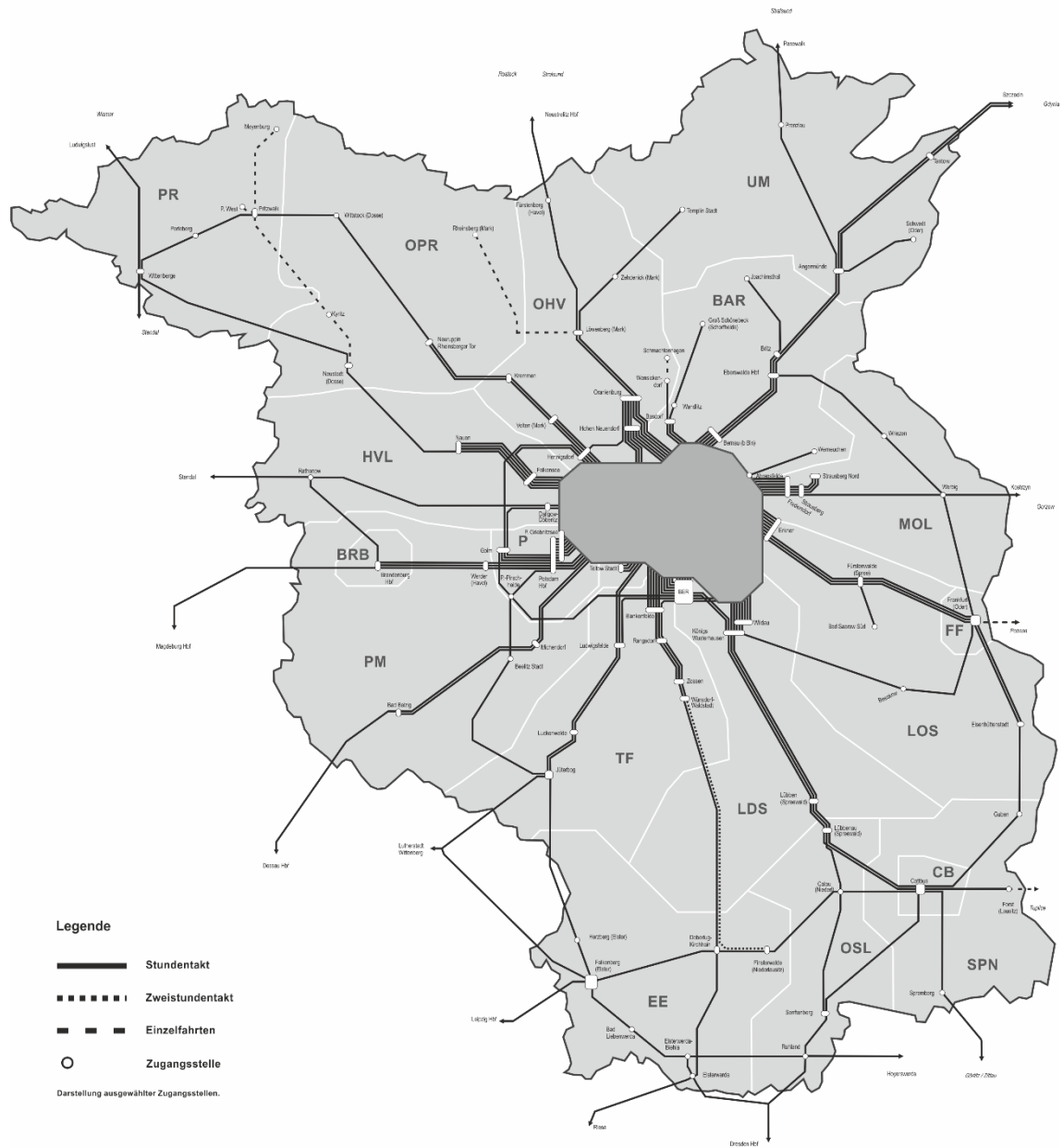


Abbildung 6-6: Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg ab 2030

### 6.3. Anbindung des Flughafens BER

#### Fahrplanjahre ab 2018 bis 2022

Mit Inbetriebnahme des Flughafens BER werden die derzeit via Flughafen Schönefeld verkehrenden Linien (RE7, RB14, RB22 sowie S9 und S45) die Anbindung des neuen Flughafens übernehmen. Aus dem Land Brandenburg bestehen u.a. aus Richtung Potsdam, Nauen und Wünsdorf-Waldstadt Direktverbindungen zum Flughafen. Zusätzlich wird der Flughafenexpress (FEX) eingeführt, welcher die Berliner Innenstadt von Berlin Hbf über Berlin Gesundbrunnen und Berlin Ostkreuz an den Flughafen anbindet.

Da der Abschnitt Berlin Gesundbrunnen – Berlin Ostkreuz voraussichtlich erst im Jahr 2019 zur Verfügung steht, ist für den Übergangszeitraum zwischen Flughafeneröffnung und Inbetriebnahme dieser Verbindung eine Führung des FEX als Ringverkehr über Berlin-Lichtenberg, Berlin

Gesundbrunnen, Berlin Hbf, Berlin Südkreuz vorgesehen. In Abhängigkeit von dem konkreten Inbetriebnahmetermine ist dieser Interimszustand ggf. obsolet.

Ab Inbetriebnahme des Flughafens BER bis Dezember 2022 ist folgende Anbindung vorgesehen:

- FEX Berlin Hbf – Flughafen BER via Berlin Ostkreuz 30-Min-Takt
- RE 7 Dessau – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER – Wünsdorf-W. 60-Min-Takt
- RB 14 Nauen – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER 60-Min-Takt
- RB 22 Potsdam Hbf – Golm – Flughafen BER – Königs Wusterhausen 60-Min-Takt
- S45 Berlin – Flughafen BER (Terminal 2) – Flughafen BER 20-Min-Takt
- S9 Berlin – Flughafen BER (Terminal 2) – Flughafen BER 20-Min-Takt

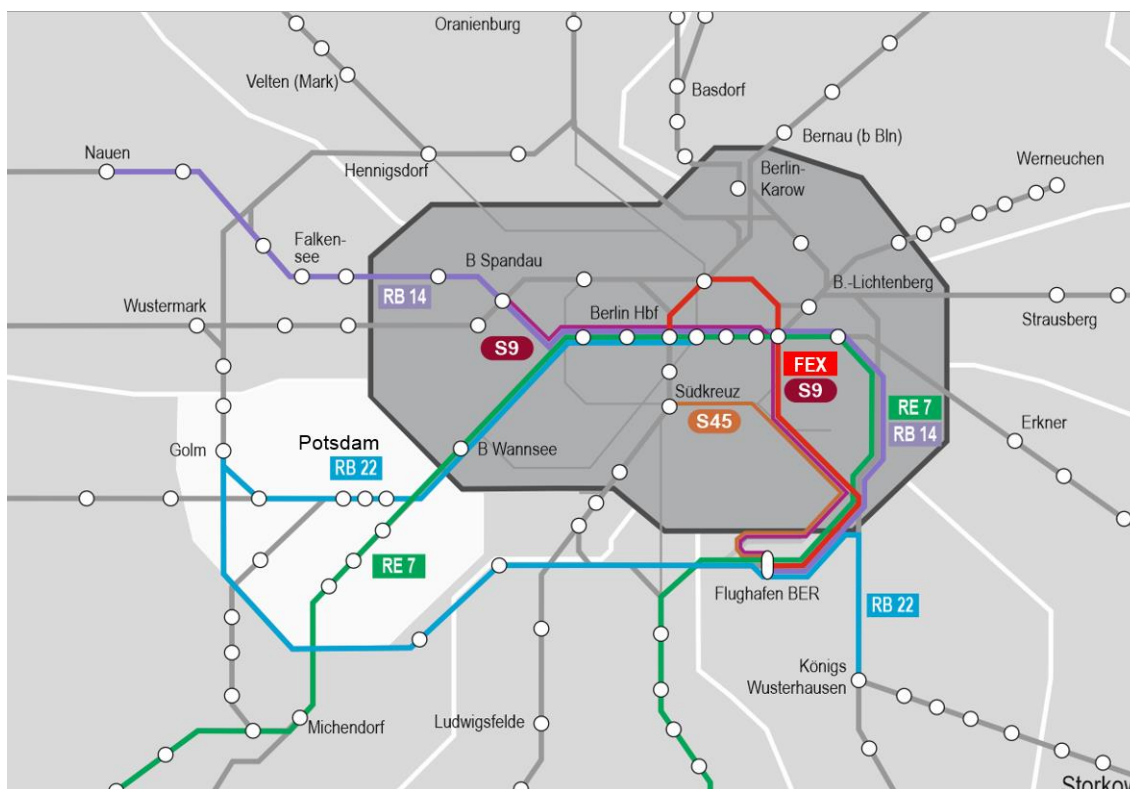


Abbildung 6-7: Anbindung bei Inbetriebnahme Flughafen BER bis zur Inbetriebnahme Dresdner Bahn

### Fahrplanjahre 2023 bis Inbetriebnahme Dresdner Bahn

Im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme im Netz Elbe-Spree im Dezember 2022 kommt es auch bei der Bedienung des Flughafens BER zu Neustrukturierungen. Verbesserungen ergeben sich neben Angebotsausweitungen durch die Aufnahme zusätzlicher Linien auch durch Erhöhungen der Fahrzeugkapazitäten. Neben dem FEX sind fünf Regionalverkehrslinien und zwei S-Bahn-Linien für die Anbindung des Flughafens vorgesehen. Neu eingerichtet werden Direktverbindungen Richtung Eberswalde, Ludwigsfelde und Oranienburg.

Ab Dezember 2022 bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin (Zielhorizont 2025) ist folgende Anbindung des Flughafens BER vorgesehen:

- FEX Berlin Hbf – Flughafen BER via Berlin Ostkreuz 30-Min-Takt
- RE8a Wismar – Wittenberge – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER 60-Min-Takt
- RB 22 Potsdam Hbf – Golm – Flughafen BER – Königs Wusterhausen 60-Min-Takt
- RB 23 Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER 60-Min-Takt
- RB 24 Eberswalde – Flughafen BER – Ludwigsfelde 60-Min-Takt
- RB 32 Oranienburg – Flughafen BER – Wünsdorf-Waldstadt 60-Min-Takt

- S45 Berlin – Flughafen BER (Terminal 2) – Flughafen BER 20-Min-Takt
- S9 Berlin – Flughafen BER (Terminal 2) – Flughafen BER 20-Min-Takt

Die Linien RB24 und RB32 müssen bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn am Flughafen BER geteilt werden. Die nördlichen Teilabschnitte der Linien verkehren von und nach Flughafen BER (Terminal 2), die südlichen Teilabschnitte von und nach Flughafen BER (Terminal 1). Voraussichtlich werden die südlichen Linienabschnitte am Flughafen BER Richtung Berlin Hbf durchgebunden.

### Zielzustand

Mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin besteht voraussichtlich ab Ende 2025 eine hochleistungsfähige Infrastrukturanbindung zwischen der Berliner Innenstadt und dem Flughafen BER. Der FEX wird den Flughafen ab diesem Zeitpunkt viermal pro Stunde auf direktem Weg mit der Berliner Innenstadt verbinden. Ergänzt wird dieses Angebot durch vier Regionalverkehrslinien und zwei S-Bahnlinien. Neu eingerichtet wird eine Direktverbindung Richtung Cottbus.

Mit der Dresdner Bahn in Berlin kann somit folgende Anbindung des Flughafens BER realisiert werden:

- FEX Berlin Hbf – Flughafen BER via Berlin Südkreuz 15-Min-Takt
- RE Berlin Hbf – Flughafen BER – Cottbus 60/120-Min-Takt
- RB 22 Potsdam Hbf – Golm – Flughafen BER – Königs Wusterhausen 60-Min-Takt
- RB 23 Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn – Flughafen BER 60-Min-Takt
- RB 24 Eberwalde – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER – Ludwigsfelde 60-Min-Takt
- RB 32 Oranienburg – Berlin Ostkreuz – Flughafen BER – Wünsd.-W. 60-Min-Takt
- S85 Berlin – Flughafen BER 20-Min-Takt
- S9 Berlin – Flughafen BER 20-Min-Takt

Die RE-Züge Berlin Hbf – Cottbus verkehren in Abhängigkeit des Streckenausbaus Lübbenau – Cottbus und des Verkehrsaufkommens im 60- bzw. 120-Min-Takt und ersetzen die RE2 HVZ-Züge Berlin – Lübbenau. Die Linien RB24 und RB32 verkehren nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn durchgehend auf dem angegebenen Linienweg. Die Teilung der Linien am Flughafen BER entfällt.

## 6.4. Vergabekonzept im SPNV

Eine wesentliche Voraussetzung für Vergabeverfahren ist ein möglichst breiter Anbieter-Wettbewerb, durch den ein wirtschaftliches und qualitativ hochwertiges SPNV-Angebot generiert werden soll. Ziel des Landes ist es daher, die hierfür erforderlichen Rahmenbedingungen zu schaffen und Möglichkeiten zu eröffnen.

Für die Verkehrsunternehmen ist die Fahrzeugbeschaffung mit hohen Investitionskosten verbunden. In den Jahren nach der Finanzkrise 2008 gestaltete sich die Finanzierung der Fahrzeuge schwieriger, da die Finanzinstitute diese Investitionen trotz langfristiger Verträge kritischer bewerteten. Viele Aufgabenträger griffen als Lösung zu Finanzierungshilfen oder zur Eigenbeschaffung und einer nachfolgenden Beistellung der Fahrzeuge an den Gewinner der Vergabe. Obwohl die Finanzkrise mittlerweile überwunden ist, führen entsprechende Finanzierungshilfen weiterhin zu günstigeren Fahrzeugbeschaffungspreisen. Hier spielt vor allem das Fahrzeugeinsatzrisiko nach Ablauf des Verkehrsvertrages eine wichtige Rolle, insbesondere auch beim Einsatz von Spezialfahrzeugen. Das Land Brandenburg prüft für jedes Verfahren gesondert die Übernahme dieses Risikos im Rahmen einer sogenannten Wiedereinsatzgarantie.

Die Beschaffung von Fahrzeugen und Anlagen benötigt in der Regel eine drei- bis vierjährige Vorlaufzeit, die sich aufgrund europäischer Normen, wie der neuen Technischen Spezifikation für die Interoperabilität des Fahrzeug-Teilsystems "Lokomotiven und Personenwagen" des konven-

tionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, noch verlängern können. Das Land Brandenburg beginnt daher das Vergabeverfahren bei großen Vergaben ca. fünf Jahre vor Betriebsaufnahme.

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

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

### 6.4.1. Vergabestrategie

Kern der Konzeption ist die Bildung von acht Zielnetzen im Regionalverkehr und drei Netzen im S-Bahn-Verkehr. Hinzu kommen solche Linien, die Vergabekonzepten der Länder Sachsen-Anhalt, Sachsen und der Republik Polen zugeordnet sind. Die Vergabe der Leistungen soll in einem möglichst gleichmäßigen Rhythmus erfolgen.

#### Vergabenetze im Regionalverkehr

Ziel der Vergabestrategie ist einerseits die rollierende Vergabe der Netze, andererseits die Flexibilität in der Veränderung der Linienzuordnung zu den Netzen. Daher werden solitäre Netze wie die Dieselnetze Ostbrandenburg, Prignitz, Nordostbrandenburg und Spree-Neiße zu unterschiedlichen Zeitpunkten vergeben, während andere Netze wie Elbe-Spree und Lausitz jeweils zum selben Betriebsaufnahmezeitpunkt geplant werden.

Hierbei ist ein wesentlicher Baustein, die zukünftige Vergabe von Netzen so zu gestalten, dass auf Nachfragesteigerungen flexibel mit Nachsteuerungsoptionen reagiert werden kann, die über die bisherigen Steuerungsmöglichkeiten merkbar hinausgehen.

Kürzel	Name	Linien	ca. Zkm p.a.
NES	Elbe-Spree	RE1, RE2, RE7, RE8, RB10, RB14, RB20, RB21, RB22, RB23, RB24, RB32, RB33, RB37, RB51, FEX	26 Mio.
NOS	Nord-Süd	RE3, RE5, RE4, RE9, RE91, RE93	9 Mio.
NL	Lausitz	RB11, RB31, RB43, RB49, RE10, RE15, RE18, RB41, RB42	5,3 Mio.
NOB	Ostbrandenburg	RB12, RB25, RB26, RB35, RB36, RB54, RB60, RB61, RB63	5 Mio.
PR	Prignitz	RB73, RB74	0,22 Mio.
NWB	Nordwestbrandenburg	RB55, RE6	2,2 Mio.
SPN	Spree-Neiße	RB46, RB65	2 Mio.
HB	Heidekrautbahn	RB27	0,7 Mio.

Tabelle 6-5: Vergabenetze Regionalverkehr

#### Vergabenetze S-Bahn-Verkehr

Die Bildung der drei Teilnetze der S-Bahn ist unter Berücksichtigung verschiedener Aspekte erfolgt. U.a. wurde darauf geachtet, dass die Netze möglichst unabhängig voneinander zu betreiben

sind. Zudem sind der Einsatz vorhandener Altfahrzeuge und die Möglichkeiten der Beschaffung von speziell für die Anforderungen des Berliner S-Bahnnetzes zu entwickelnden Neufahrzeuge zu beachten. Das Zugkilometervolumen der Netze und Lose ist den Marktgegebenheiten anzupassen.

Kürzel	Name	Linien	ca. Zkm p.a.
SBR	Ring	S41, S42, S46, S47, S8	9,8 Mio.
SBS	Stadtbahn	S3, S5, S7, S75, S45, S9	1)
SBN	Nord-Süd	S1, S15, S2, S25, S85	1)

Tabelle 6-6: Vergabenetze S-Bahn-Verkehr

1) Betriebsprogramme werden derzeit erarbeitet, Angaben liegen noch nicht vor

#### Linien in Vergabenetzen anderer Länder

Kürzel	Name	Linien	ca. Zkm p.a.
EMS	Elektronetz Mittelsachsen	RB45	0,05 Mio.
ENORM	Elektronetz Nord	S1	0,02 Mio
MDSB I	Mitteldeutsche S-Bahn I	S4	0,1 Mio
MDSB II	Mitteldeutsche S-Bahn II	S2, S8	0,4 Mio

Tabelle 6-7: Linien in Vergabenetzen anderer Länder

#### 6.4.2. Übersicht laufender und anstehender Ausschreibungen

Über 99 Prozent der regionalen Strecken im SPNV wurden im Verbundgebiet bereits im Wettbewerb vergeben, manche bereits zum zweiten bzw. dritten Mal. Folgende SPNV-Vergaben befinden sich in Vorbereitung bzw. bereits im Verfahren (siehe Tabelle 6-8):

Übersicht Verkehrsverträge im SPNV		bestehende Verträge bzw. Zuschlag erfolgt und Ausblick	Linien	Laufzeit
Vertrag	Abk.	Linien	RE 10, RB 43	2009-2022
1 Netz Cottbus-Lenzhe (CE-L)	DB 3	RE 10, RB 43		2011-2022
2 Netz Stadtbahn (SB)	DB 4	RE 1, 7, RB 11, 13, 14, 20, 21, 22, 23, 24		2013-2022
3 Mitteldeutsches S-Bahn Netz I (MDSB-I)	DB 5	SA		2013-2022
4 Netz Elbe-Elster (EE)	DB 6	RE 15, RE 18, RB 31, RB 49		2013-2022
5 Netz Nord-Süd (NS)	DB 7	RE 3, RE 5		2014-2026
6 Elektro-Netz Nord (ENGRM)	DB 9	SI		2013-2028
7 Mitteldeutsches S-Bahn Netz II (MDSB-II)	DB 10	RE 14, RB 80, RB 81, RE 51		2015-2030
8 Vertrag Nordwestbrandenburg (NWb)	DB 11	RE 6, RB 55		2016-2028
9 DB-Folgevertrag II	DB 13	RB 6, RB 91, RB 93		2016-2017
10 Vertrag Spreewald-Neiße-Netz (SPN)	ODEG 3	RB 46, OE 65		2008-2018
11 Netz Stadtbahn (Sb)	ODEG 4	RB 33, RB 51, RE 2, RE 4		2011-2022
12 Vertrag Srandal-Häthenow (SR)	ODEG 5	RB 34		2015-2018
13 Vertrag Heidekrautbahn (RB 27)	NEB 1	RB 27		2006-2020
14 Vertrag Netz Ostbrandenburg (NOB)	NEB 3	RB 12, RB 25, RE 26, RB 35, RB 36, RB 54, RB 60, RB 61, RB 62, RB 63		2014-2024
15 Vertrag Elekronetz Mittelsachsen (EMS)	BOB	RB 45		2016-2030
16 Vertrag Netz Prignitz III (PR 3)	HANS	RE 73, RB 74		2016-2018
17 Vertrag S-Bahn	S-Bahn	SI, SI 2, SI 3, SI 4, SI 4.5, SI 4.6, SI 4.7, SI 5, SI 7, SI 8, SI 8.5, SI 9		2003-2017
18 Vertrag Polenlinien	DB 14	RB 6, RB 91, RB 93		2017-2022
19 Netz Spreewald-Neiße II (SPN II)	ODEG 6	RB 46, RB 65		2018-2030
20 Netz Elbe-Altmark (ELA) (vorher SR)	HANS 2	RB 34		2018-2022
21 S-Bahn Vertrag Interim I Ring	S-Bahn			2017-2023
22 S-Bahn Vertrag Interim II Nord-Süd	S-Bahn			2017-2027

aktuelle Vergabeverfahren		Linien	Laufzeit
Vertrag	Abk.	Linien	Laufzeit
1 Netz Elbe-Spreewald (Stadtbahn und Polenlinien)	RE 1, 2, 4, 5, 7, 8, RE 10, 13, 14, 20, 21, 22, 23, 24, 32, 33, 37, 38, 51, 66, 91, 93		2022-2034
2 Netz Prignitz (PR 4)	RE 73, RB 74		2018-2028
3 Netz Lausitz (vorher EE und CE-L)	RE 10, 15, 18, RB 11, 31, 43, 49		2022-2034
4 S-Bahn Vertrag Wettbewerb Nord-Süd u. SR			2023-2035
5 S-Bahn Vertrag Wettbewerb Ring-Südost			2024-2035
6 Vertrag Tarifermittlung Fernverkehr			2018-2029

Ende Regionalisierungsgesetz

Annahmen:  
 Laufzeit Gesetz Regionalisierungsmittel bis 2031  
 Laufzeit der Verkehrsverträge i.d.R. 12 Jahre  
 5 Jahre vor Vertragsbeginn Beginn des Verfahrens für den Nachfolgevertrag (i.d.R. Veröffentlichung der Vorinformation)

■ Laufzeit des Vertrages i.d.R. Beginn im Dezember des Jahres  
■ Sicherung VE im Vorfeld und Vorinformation  
■ Bekanntmachung + Vergabeverfahren + Zuschlag  
■ Betriebsaufnahme  
■ neuer Verkehrsvertrag

Tabelle 6-8: Vergabeverfahren SPNV

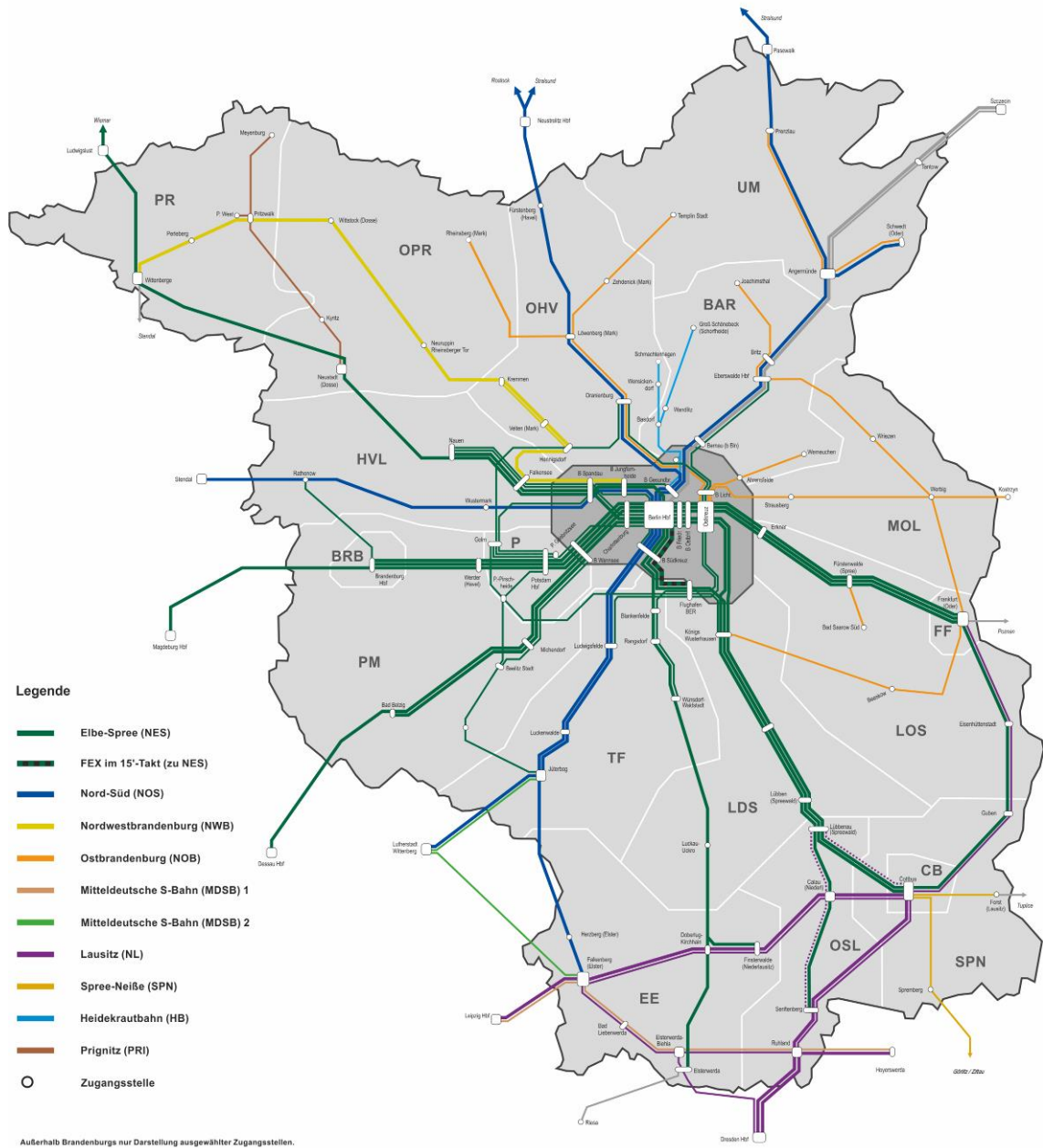


Abbildung 6-8: Vergabennetz im Zielzustand

## Anhang

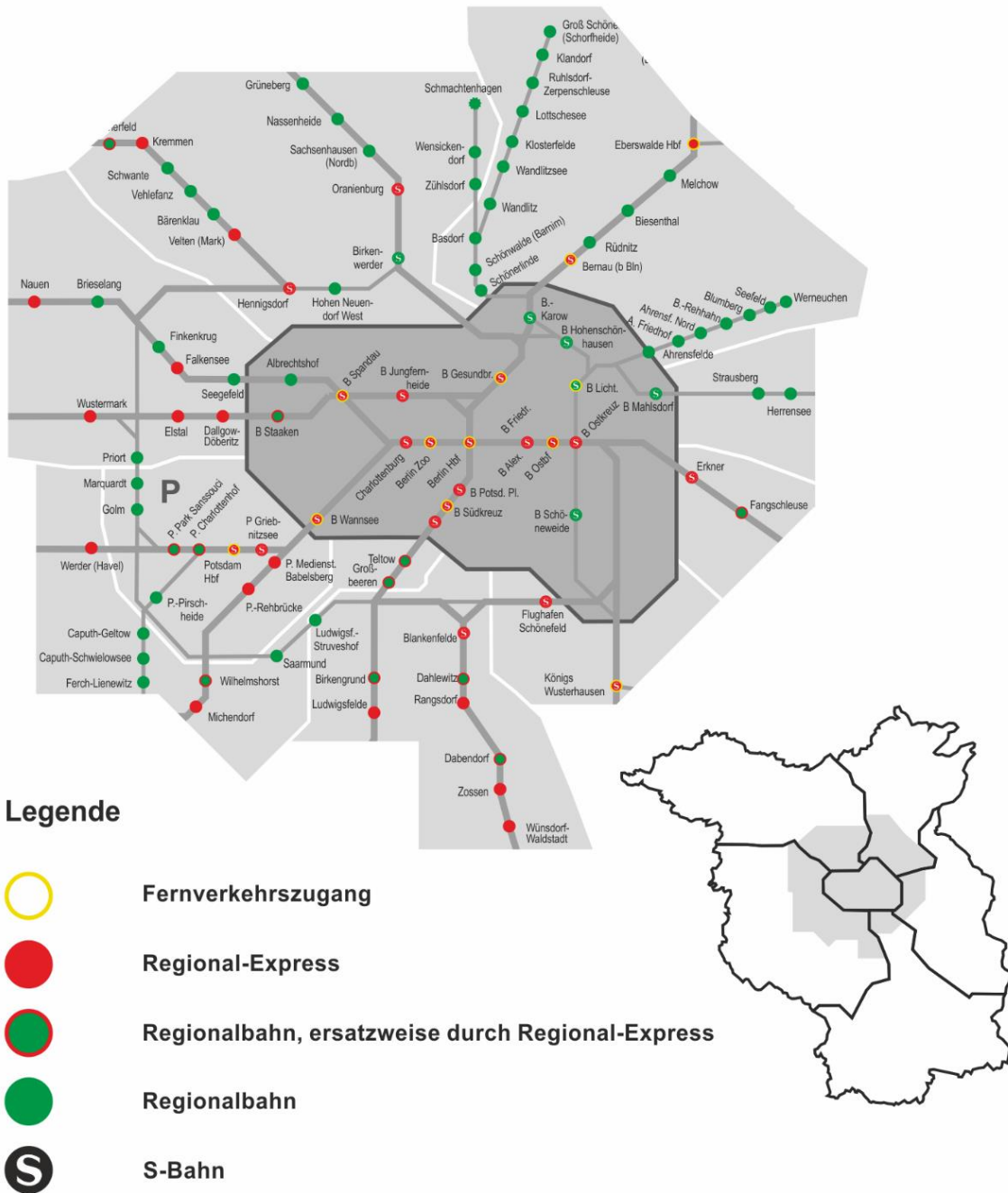


Abbildung 6-9: SPNV Berliner Umland 2018



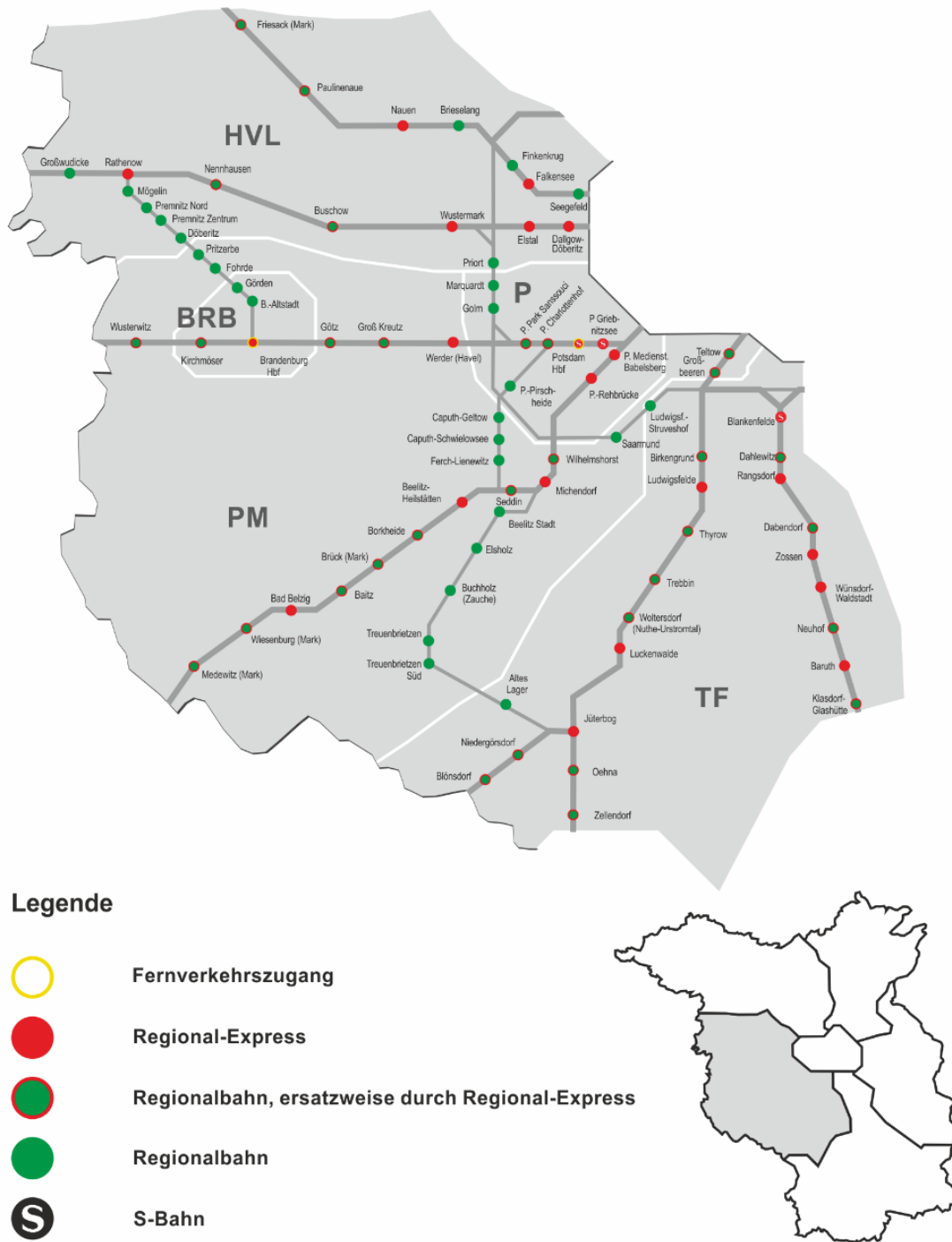







Abbildung 6-10: SPNV Planungsregion Havelland-Fläming 2018

**Legende**

-  Fernverkehrszugang
-  Regional-Express
-  Regionalbahn, ersatzweise durch Regional-Express
-  Regionalbahn
-  S-Bahn

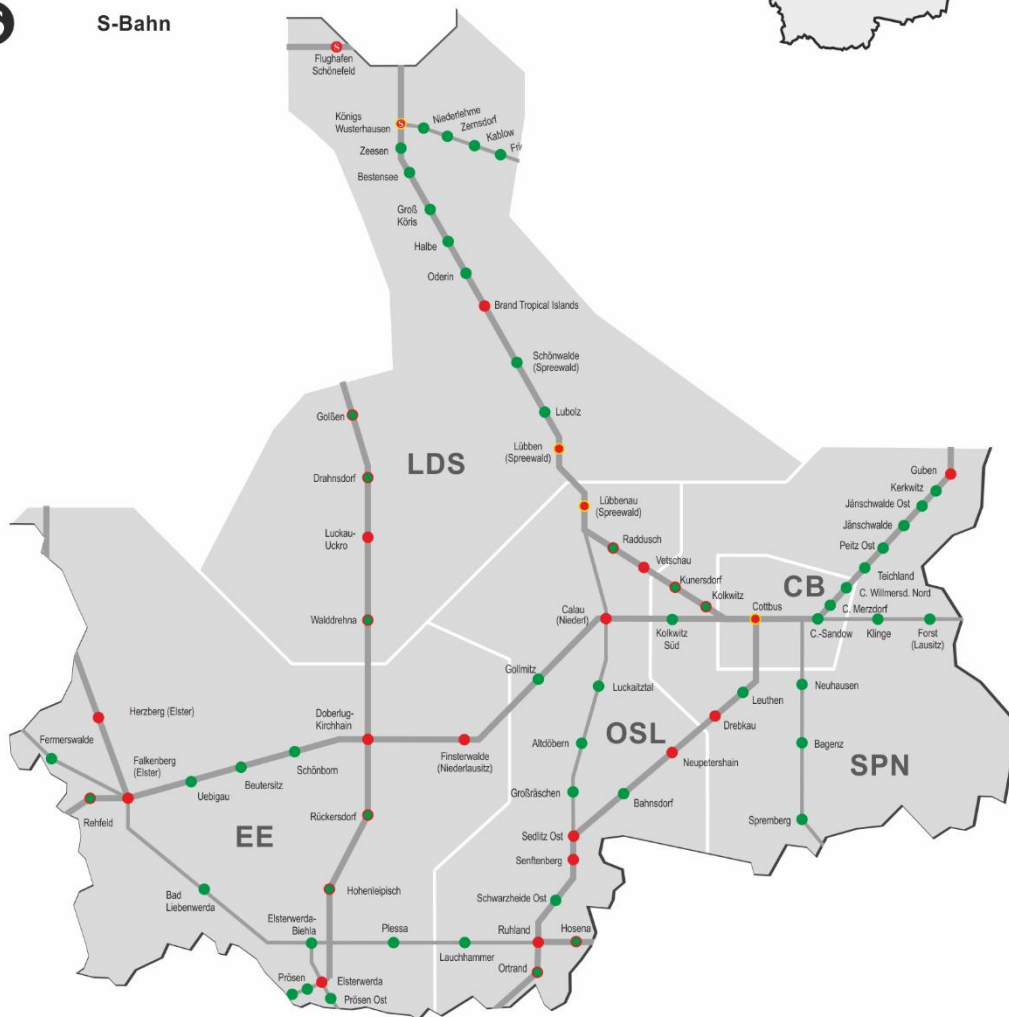
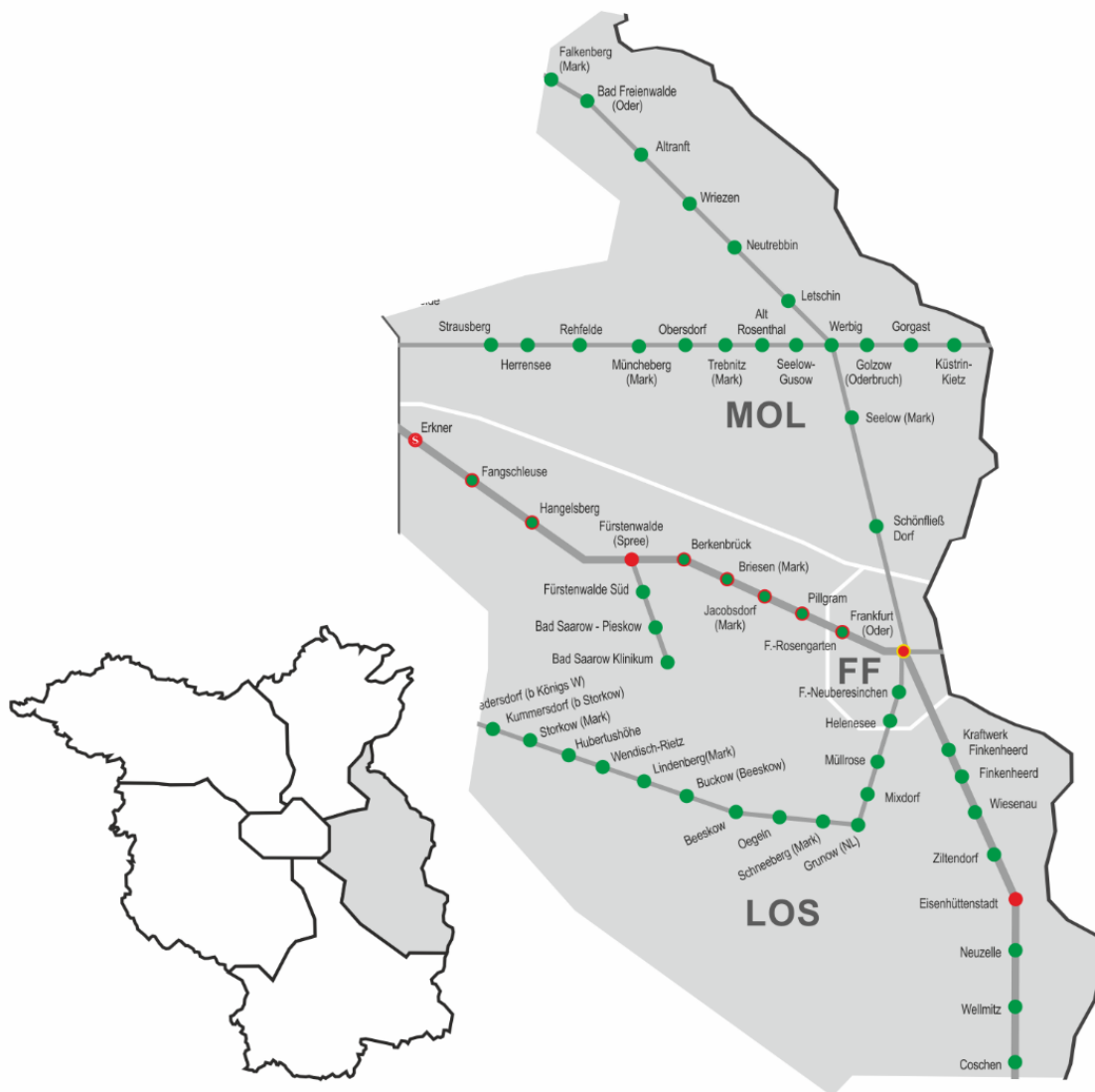


Abbildung 6-11: SPNV Planungsregion Lausitz-Spreewald 2018



### Legende






-  Fernverkehrszugang
-  Regional-Express
-  Regionalbahn, ersatzweise durch Regional-Express
-  Regionalbahn
-  S-Bahn

Abbildung 6-12: SPNV Planungsregion Oderland-Spree 2018

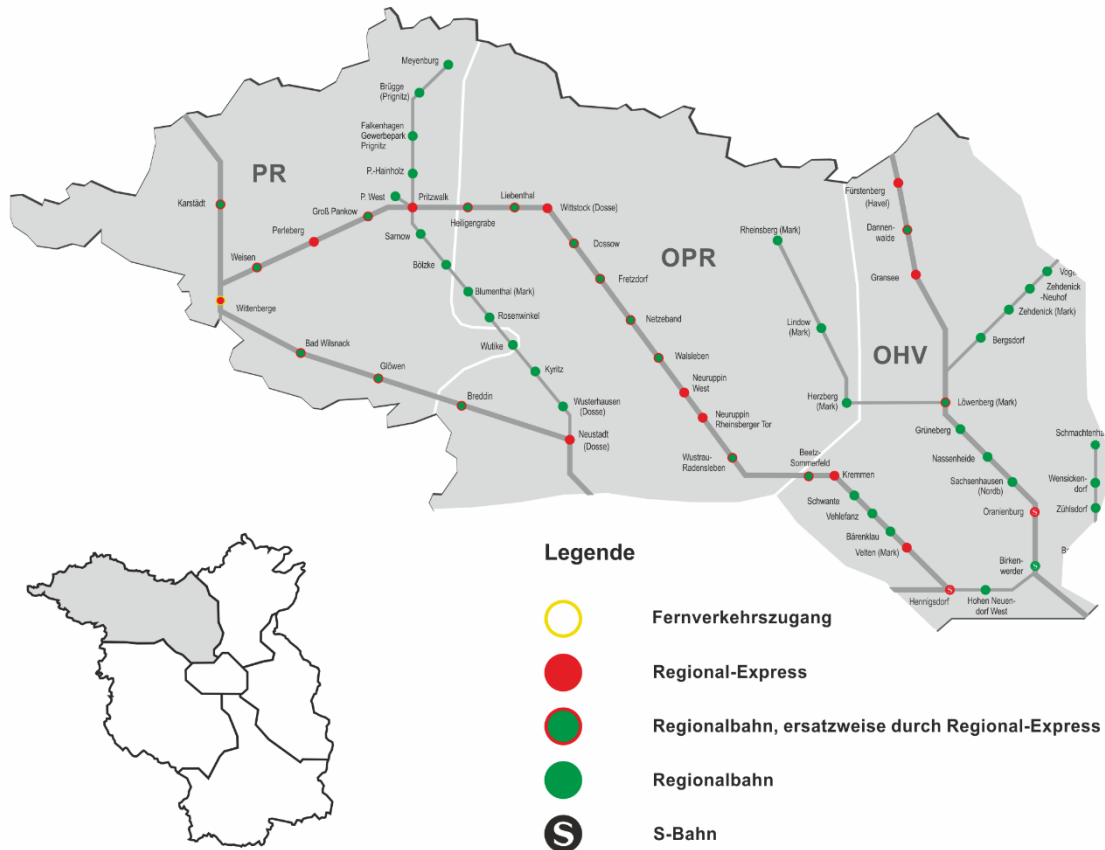


Abbildung 6-13: SPNV Planungsregion Prignitz-Oberhavel 2018

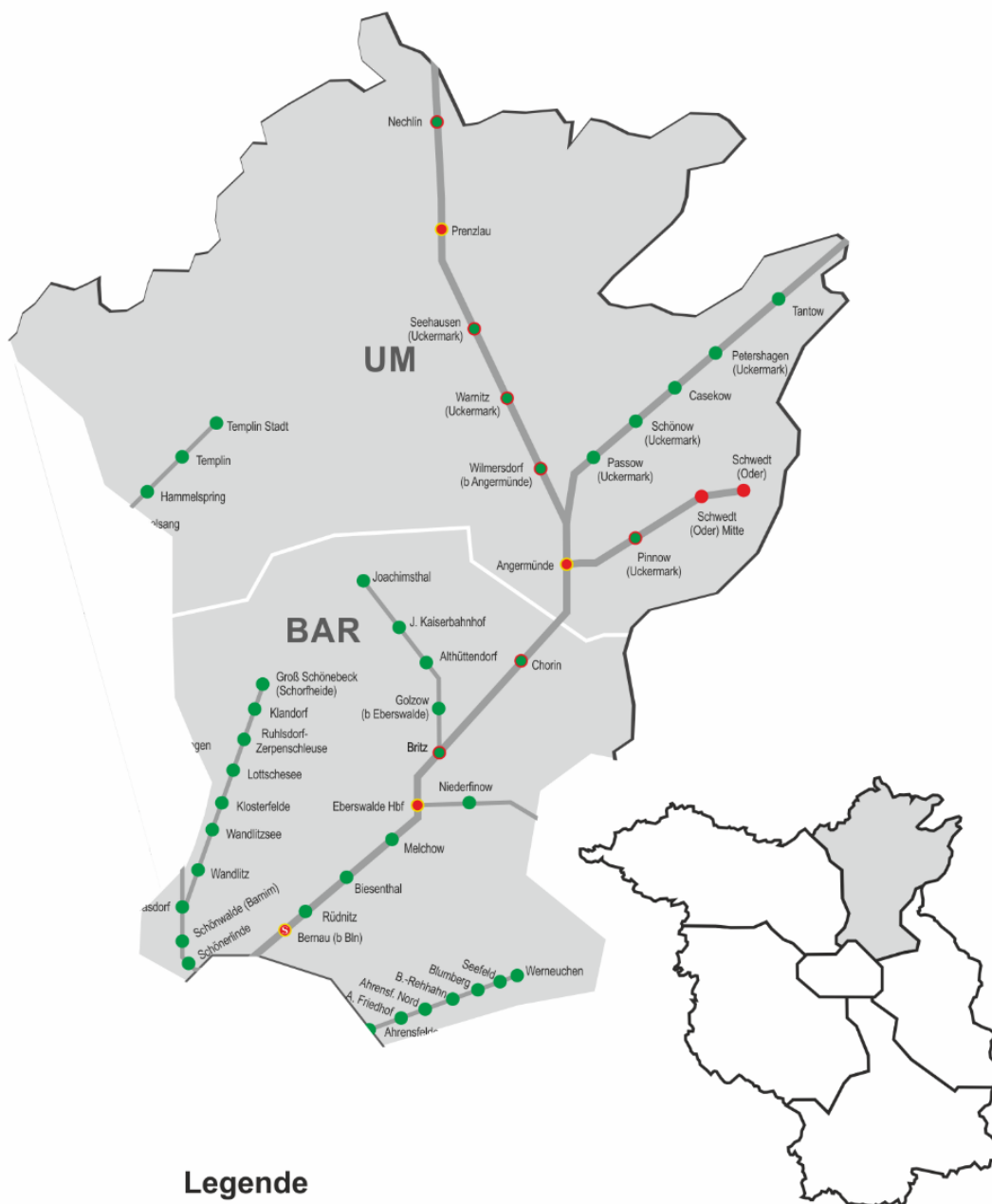


Abbildung 6-14: SPNV Planungsregion Uckermark-Barnim 2018