

SPNV-Reform im Land Brandenburg

Überblick

Analytische Denkschrift und Machbarkeitsuntersuchung zum Entwurf des LNVP 2018 Brandenburg

Drei Dinge braucht das Land.

Schnellere Verbindungen zwischen Oberzentren und Städten

Das Land Brandenburg ist weitläufig. Die Entfernungen sind groß und die Fahrzeiten (zu) lang. Die SPNV-Verbindungen zwischen Berlin, den Oberzentren und Städten müssen schneller werden, denn Fahrzeiten über einer Stunde für die einfache Fahrt gelten als große Belastung für tägliche Pendler.

Daher braucht das Land eine neue Struktur für den SPNV-Regionalverkehr. Mit Berlin im Zentrum prallen in Brandenburg Problemfelder aufeinander, die gegensätzlicher nicht sein können. Die vorliegende Reform bringt Lösungen: Schnell, schlank, attraktiv.

Verlässliche und regelmäßige Bedienung ländlicher Regionen

Für ein gesundes soziales Gefüge ist die Erreichbarkeit der ländlichen Bereiche mit dem SPNV ebenso wichtig wie die schnelle Erreichbarkeit von Berlin, den Oberzentren und den Städten. Als akzeptabler wie machbarer Kompromiss müssen grundsätzlich die an befahrenen Strecken liegenden Halte verlässlich und regelmäßig bedient werden.

Um für alle Fahrgäste bestmögliche Fahrzeiten zu erreichen, ist der SPNV in der Fläche mit dem Städte-Schnellverkehr wirkungsvoll zu verknüpfen. Die vorliegende Reform zeigt mit „Vor- und Nachläufern“ Lösungen auf: Zeitsparend und sehr bequem.

Kapazitätssteigerung und Streckenentlastung mit Langzügen

Überfüllte Züge zu den Berufsverkehrszeiten sind mittlerweile der Normalfall. Die weitere Zunahme der Pendlerströme zwischen Berlin und Brandenburg wird im teilweise hohen zweistelligen Prozentbereich prognostiziert.

Gegen eine Verlängerung der Züge spricht zunächst die Kürzung vieler Bahnsteige in den 90er Jahren auf meist 140 Meter, was fünf Wagen mit jeweils knapp 27 Metern Länge entspricht. Gegen eine höhere Zugfrequenz spricht die Begrenzung der Zuganzahl in Ost-West-Richtung durch die beschränkte Streckenkapazität der Berliner Stadtbahn.

Nicht nur in den Ballungsräumen von Frankreich ist es gängige Praxis, durch partielle Türfreigabe mit langen Zügen auch an kurzen Bahnsteigen zu halten. In Brandenburg werden an Bahnsteig-Absenkungen gewisse Türen der ODEG-Triebwagen gesperrt und entsprechend angesagt. Also eine bewährte und preiswerte Lösung, um eine doppelte Beförderungskapazität ohne zusätzliche Belastung der Berliner Stadtbahn anzubieten.

Ein starkes Argument, um mit zum „Langzug“ verknüpften „Vor- und Nachläufern“ durch Berlin zu fahren, wo die wichtigsten Bahnsteige lang genug sind. Die weiteren Vorteile: Der Langzug mit doppelter Kapazität braucht statt zwei nur einen Triebfahrzeugführer. Die kostspieligen Trassen- und Stationsgebühren fallen nur einmal an und nicht zweimal wie für einzeln verkehrende Halbzüge. Und trotz Verdoppelung der Beförderungskapazität bringen die Langzüge keinen Mehrverkehr auf die überlasteten Strecken.

Alles ist erreichbar, sofern MIL und VBB es wünschen.

Auch die von MIL und VBB auf den Regionaldialogen vorgestellte Auftrennung des RE 2 mit dem neuen Endpunkt in Nauen zum Sommerfahrplan 2018. Oder der alternativ vom MIL ins Spiel gebrachte zusätzliche Pendel-Triebwagen zwischen Cottbus und Lübbenau, sofern dieser äußerst effektiv jeweils stündlich **vor** dem RE 2 von Cottbus nach Lübbenau und ebenso stündlich **hinter** dem RE 2 von Lübbenau nach Cottbus fährt, ohne Konflikte auf der eingleisigen Strecke.

7. November 2017

© ÖPNV-intakt – Arbeitsgemeinschaft Doege Knauer Abraham

im Auftrag
der Stadt Vetschau und der Gemeinde Kolkwitz