

# SPNV-Reform für das Land Brandenburg

## Analytische Denkschrift und Machbarkeitsuntersuchung zum Entwurf des LNVP 2018 Brandenburg

**Alles ist erreichbar.**

**Schnellere Verbindungen zwischen Oberzentren und Städten  
Verlässliche und regelmäßige Bedienung ländlicher Regionen  
Kapazitätssteigerung und Streckenentlastung mit Langzügen**

### Ideale Partner

Die Länder Berlin und Brandenburg sind eigentlich ein perfektes Paar. Berlin bietet viele Arbeitsplätze und hat zu wenig Wohnraum. Brandenburg mangelt es an Arbeitsplätzen und kann reichhaltigen und in der Fläche sogar preiswerten Wohnraum bereitstellen.

Die einem Flächenland wie Brandenburg geschuldete, oftmals weitläufige Trennung von Arbeitsplatz und Wohnung erzeugt enormen Verkehr, welcher einer der Hauptverursacher der uns alle betreffenden Umweltproblematik ist. Oberstes Gebot ist es, die negativen Auswirkungen dieses Verkehrs möglichst klein zu halten und hierzu den notwendigen Verkehr möglichst umweltfreundlich zu organisieren.

Hierfür braucht es leistungsfähige ÖPNV-Angebote. Diese müssen attraktiv sein, damit sie eine echte Alternative zum Auto darstellen. In der Summe von Umweltfreundlichkeit, Leistungsfähigkeit und Attraktivität des Verkehrsmittels ist der Schienenverkehr nicht nur das erste Mittel der Wahl, sondern meist auch das einzige. Der potenzielle Fahrgast trifft seine Wahl allerdings in erster Linie auf Basis der Erreichbarkeit von Wohnort und Arbeitsplatz mit dem ÖPNV, der Länge der Fahrzeit zwischen den beiden Orten sowie in Abhängigkeit der Häufigkeit und Qualität der Verbindung.

Dies gilt grundsätzlich, für große und kleine Orte, für lange und kurze Entfernungen und für viele und für wenige Fahrgäste. Der ÖPNV ist Bündelverkehr. Um den Schienenverkehr mit seinen größeren Beförderungsgefäßen möglichst wirtschaftlich zu betreiben, braucht es eine effektive Arbeitsteilung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln und Linien.

### Gerechtigkeit im ÖPNV

Die Überschrift mag verwundern. Doch erst ein Mindestmaß an Gerechtigkeit im ÖPNV entscheidet darüber, ob ein ÖPNV erfolgreich ist. Erfolgreich zu sein, bedeutet in diesem Zusammenhang, dass sich die Vielzahl der Fahrgäste mit ihren sehr unterschiedlichen Beförderungsansprüchen gut bedient fühlen. „Gut bedient“ heißt jedoch nicht, dass jedem Fahrgast ohne Rücksicht auf die anderen ein Maximum an Leistung angeboten wird. „Gut bedient“ formuliert vielmehr die Herausforderung, sinnvolle Kompromisse mit nivellierenden Elementen zu finden, um damit in der Summe alle Seiten so weit wie möglich zufrieden stellen zu können.

In kaum einem anderen Land werden so unterschiedliche Beförderungsansprüche an den ÖPNV gestellt wie in Brandenburg. Mit der pulsierenden Bundeshauptstadt Berlin im Zentrum prallen Problemfelder aufeinander, die gegensätzlicher nicht sein können. Dem Streben nach schnellen Städteverbindungen steht der Zwang entgegen, auch kleinere brandenburgische Orte und Gemeinden mit attraktivem Eisenbahnverkehr zu bedienen. Allein im Jahre 2017 wurden schon vier Studien erarbeitet, um für dies schwierige Thema Lösungen zu finden.

Leider schöpft das Land Brandenburg die für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zur Verfügung stehenden Regionalisierungsmittel bei weitem nicht aus. Und der wünschenswerte Ausbau der Infrastruktur dauert viel zu lange, um den Fahrgästen schon heute und morgen und nicht erst übermorgen die unerlässlichen Verbesserungen und Erweiterungen im jetzt schon zum Teil massiv überlasteten SPNV anzubieten.

### SPNV-Probleme in Berlin-Brandenburg

3.652.957 Einwohner leben am Stichtag 30. Juni 2016 in der Bundeshauptstadt Berlin mit steigender Tendenz und 2.489.005 Einwohner am Stichtag 31. März 2016 im Land Brandenburg. Unstrittig wird eine weitere Zunahme der Pendlerströme zwischen beiden Ländern mit Zuwachsraten im teils hohen zweistelligen Prozentbereich prognostiziert, so dass überfüllte Züge zu den Berufsverkehrszeiten mittlerweile der Normalfall sind und eine selbsttätige Entspannung der schwierigen Situation nicht zu erwarten ist.

Einer Verlängerung der Züge oder einer Verdichtung der Zugfrequenz zur Erhöhung der Beförderungskapazität stehen auf den ersten Blick drei Gründe entgegen:

1. Viele Bahnsteige außerhalb des Großraums Berlins wurden in den 90er Jahren von in der Regel 300 Metern Bahnsteiglänge auf meist 140 Meter verkürzt. Dadurch wird die mögliche Zuglänge auf fünf Wagen mit jeweils knapp 27 Metern Länge reduziert.
2. Auf den Regionalexpress-Linien 2 und 4 werden Triebwagenzüge mit nur vier Wagen eingesetzt, die nicht ohne weiteres verlängert werden können.
3. Die mögliche Anzahl der Züge in Ost-West-Richtung wird durch die beschränkte Streckenkapazität der Berliner Stadtbahn begrenzt. Die ist derzeit so weit ausgereizt, dass bereits geringe Unregelmäßigkeiten immer wieder zu Betriebsstörungen oder sogar Ausfällen mit Auswirkungen bis in die Fläche führen.

Diese drei miteinander verketteten Problemfelder lassen die Entspannung der Pendler-Situation schwierig erscheinen und eine dringend notwendige deutliche Verbesserung kurzfristig als unmöglich. Doch andere Länder haben ähnliche Probleme und im Ausland werden diese vielfach mit einfachen Lösungen entschärft und es wird nicht nur auf die zeitaufwändige und kostspielige Erweiterung der Infrastruktur gesetzt.

So ist es beispielsweise in den Ballungsräumen von Frankreich völlig normal, durch eine partielle Türfreigabe mit langen Zügen auch an kurzen Bahnsteigen zu halten. Selbst in Brandenburg werden an unpassenden Bahnsteigen gewisse Türen der ODEG-Triebwagen gesperrt und entsprechend angesagt. Es gibt also eine bewährte und überaus preiswerte Lösung, um kurzfristig die doppelte Beförderungskapazität ohne Erhöhung der Zugfolge und damit ohne zusätzliche Belastung der Berliner Stadtbahn zu realisieren.

## Anspruchsvolle Einwohnerverteilung im Land Brandenburg

Nach der im Berliner „Speckgürtel“ befindlichen Landeshauptstadt Potsdam sind die drei größten brandenburgischen Städte Cottbus, Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder). Sie liegen 128,1, 84,3 und 103,8 Kilometer von Berlin Hbf entfernt. Die aktuelle Fahrzeit mit dem Regionalexpress nach Berlin Hbf beträgt von Cottbus 84 Minuten, von der Stadt Brandenburg 46 und von Frankfurt (Oder) 70 Minuten. Insgesamt gibt es im Land Brandenburg 33 Städte mit 15.000 und mehr Einwohnern, die durchschnittlich 84,3 Kilometer und 67,6 Minuten Fahrzeit von Berlin Hbf entfernt sind.

Nun gelten Fahrzeiten ab etwa einer Stunde für die einfache Fahrt als große Belastung für tägliche Pendler, wobei der Weg von Wohnung und Arbeitsstelle zum Bahnhof weitere Zeit kostet. Daraus folgt, dass für ein Flächenland wie Brandenburg der verständliche Wunsch einer generellen Verkürzung von Fahrzeiten zu Gunsten der vordringlichen Verkürzung sehr langer Fahrzeiten in den Hintergrund treten muss, insbesondere bei den Oberzentren.

Bekanntermaßen steht die notwendige Verkürzung langer Fahrzeiten im Widerspruch zu kleineren Orte und Gemeinden, die von einem attraktivem Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nicht abgehängt werden dürfen. Dadurch wird klar, dass ein „Städte-Express“ mit möglichst wenigen Halten nicht der gleiche Zug sein kann, welcher mit möglichst vielen Halten die kleineren Orte und Gemeinden angemessen bedient.

Derart unterschiedliche Züge mit abweichenden Aufgaben wurden schon seit Bestehen der Eisenbahn sinnvoll praktiziert: So bedienten Personenzüge kleine Orte und fuhren bis zur nächsten größeren Stadt. Die größeren Städte wurden durch ausschließlich dort haltende Eilzüge verbunden und boten gleichzeitig Anschluss an die nächstgelegene Metropole. Die Metropolen wurden wiederum durch Schnellzüge in einem attraktiven landesweiten Eisenbahnnetz verknüpft. Die notwendige Eisenbahninfrastruktur für solch perfektes und alle Beförderungsbedürfnisse befriedigendes Angebot wurde allerdings in der BRD nach dem zweiten Weltkrieg und in der ehemaligen DDR nach der Wende in weiten Teilen bis zur Unkenntlichkeit dezimiert und den notwendigen Personalaufwand für den Betrieb möchte und könnte heute niemand mehr finanzieren.

Trotzdem bleibt der (berechtigte) Anspruch vor allem weit entfernter Stadtbewohner, auf dem schnellsten möglichen Weg nach Berlin zu kommen und der (gleichfalls berechtigte) Anspruch der Kleinstädter und Dörfler, zu Gunsten der Oberzentren nicht vom SPNV abgekoppelt zu werden. Gut durchdachte, wirkungsvolle Kompromisse sind hier gefragt. Wer stattdessen mit grundsätzlichen Maximalforderungen operiert, wird keine für beide Lager angemessenen Lösungen im Sinne eines attraktiven SPNV finden können.

## Grundlagen zum Ausgleich unterschiedlicher Beförderungsinteressen

1. Die Reduzierung von Fahrzeiten mit über einer Stunde für die einfache Fahrt hat stets Vorrang, weil diese Fahrzeiten die Attraktivität der Siedlungsstruktur entscheidend mitbestimmen.
2. Die Priorität des Vorrangs nach Punkt 1. steigt jeweils mit der Einwohnerzahl des Oberzentrums oder der Stadt.

3. Alle Halte an regelmäßig befahrenen Eisenbahnstrecken sind auch regelmäßig von Zügen und abseits liegende Orte mit zuverlässigen Anschlüssen zu bedienen.
4. Das Streben nach kürzeren Fahrzeiten ist auch bei geringeren Entfernungen legitim. Dem darf aber nur dann das entsprechende Gewicht beigemessen werden, wenn die wichtigeren Punkte 1. bis 3. in ihrer Wirkung nicht beeinträchtigt werden.
5. Für diese Grundforderungen bedarf es keiner besonderen Voraussetzungen und sie haben ihre Berechtigung unabhängig von Ausschreibung und Infrastrukturausbau.

Letzten Endes garantieren die vorstehenden Grundlagen die „Zumutbarkeit“ des SPNV. Ein Fachwort mit ähnlicher Bedeutung ist die oft und gern beanspruchte „Elastizität“ der Fahrgäste. Gemeint ist damit jene Grenze, bis zu welcher der Fahrgast Einschränkungen und Nachteile des SPNV oder ÖPNV hinnimmt, ohne sich von diesem abzuwenden. Dies setzt eine gewisse Freiheit bei der Auswahl der Verkehrsmittel voraus, die in diversen brandenburgischen Bereichen nicht (mehr) vorhanden ist. Aus einer „Unzumutbarkeit“ des ÖPNV wird dann schnell Immobilität mit der Folge eines wachsenden MIV oder der Entvölkerung ganzer Landstriche.

### Ansprüche an eine SPNV-Reform

Vor einer Reform stellt sich die Frage, welche Ansprüche der SPNV erfüllen muss, damit er von seinen Nutzern als attraktiv angesehen wird?

1. Dringend notwendig ist die größtmögliche Reduzierung von zu lang empfundener Fahrzeit zwischen den großen Städten Brandenburgs sowie der Hauptstadtregion Berlin. Für ein gesundes soziales Gefüge ist jedoch die Erreichbarkeit der ländlichen Bereiche um die Städte ebenso wichtig wie die schnelle Erreichbarkeit der Metropole aus umliegenden Städten.
2. Deshalb wäre ein flächendeckendes SPNV-Beförderungsangebot für das ganze Land Brandenburg wünschenswert. Doch dies ist derzeit nicht möglich. Als akzeptabler wie machbarer Kompromiss muss jetzt das unbedingte Bestreben treten, wenigstens die an befahrenen Strecken liegenden Halte auch tatsächlich regelmäßig zu bedienen.
3. Das gesamtwirtschaftliche Interesse des Landes Brandenburg liegt vordringlich in der schnelleren Anbindung seiner weiter entfernten Oberzentrum und Städte. So liegt beispielsweise Cottbus von Berlin mit 128,1 Kilometer und derzeit 84 Minuten Fahrzeit weit entfernt. Das gut ein Drittel so große Königs Wusterhausen liegt mit 37,3 Kilometern Entfernung und 34 Minuten Fahrzeit erheblich günstiger an Berlin. Deshalb wiegt der Anspruch der zudem zahlreicheren Cottbuser Pendler an einer spürbaren Verbesserung der Fahrzeiten schwerer.

Die nachfolgende Tabelle, in die Magdeburg als Ziel der wichtigsten brandenburgischen RE-Linie 1 mit aufgenommen wurde, repräsentiert 1.371.559 Einwohner. Davon wird etwa die Hälfte allein durch die nachfolgend vorgeschlagene Reform der Linien RE 1 und RE 2 mit Fahrzeitgewinnen von über 25 Prozent direkt und indirekt erreicht. Für die andere Hälfte der Einwohner wären vor allem mit einer Reform der brandenburgischen Regionalexpress-Linien 3, 5 und 7 ähnliche Verbesserungen realistisch. Ganz besonders würde der stark saisonabhängige Ostseeverkehr profitieren.

## Arbeitsteilung mit Vor- und Nachläufern

Was bedeutet das?

Die Voraussetzung für das Gelingen der Reform ist eine wirkungsvolle Umsetzung der gegensätzlichen Punkte 1. und 2. aus dem vorigen Abschnitt. Punkt 1. fordert die kurze Fahrzeit zwischen Städten, Punkt 2. genau das Gegenteil, nämlich den Halt auch an den kleineren Gemeinden. Es dürfte klar sein, dass wegen der Gegensätzlichkeit der beiden Aufgaben zwei getrennte Züge erforderlich werden. Da diese trotz ihrer unterschiedlichen Aufgaben auf einer Strecke fahren und dazu noch kurz hintereinander, spricht man von „Vorläufern“ und „Nachläufern“.

Im Zulauf auf eine Metropole hält der Vorläufer als „Sammler“ an jeder Station und der Nachläufer fährt als „Express“ dem Vorläufer, vielfach ohne Halt, hinterher. Damit der Nachläufer nicht auf den überall haltenden Vorläufer aufläuft, fährt der Nachläufer vom Endbahnhof entsprechend später los. Im Ablauf von einer Metropole ist es umgekehrt: Der Vorläufer wird hier zum Express, der den Endbahnhof schnellstmöglich erreichen soll und der Nachläufer wird zum Verteiler und Sammler, indem er jeden Halt bedient.

Da es Fahrgäste gibt, die von „kleinen“ Stationen zu „großen“ Bahnhöfen und umgekehrt wollen, macht es Sinn, Vorläufer und Nachläufer zu verknüpfen, um eine möglichst lange Strecke der Reise zeitsparend mit dem schnellen Zugteil zu fahren. Verknüpfungspunkte sind also die Stationen, wo die Zugteile für die unterschiedlichen Aufgaben miteinander gekuppelt und auf der Rückfahrt voneinander getrennt werden, ähnlich dem bekannten Stärken und Schwächen von Zügen. Mit dem Unterschied, dass beide Zugteile stets im Fahrgastbetrieb verbleiben und im Gegensatz zu den Flügelzügen auch auf der gleichen Strecke fahren.

Wie schon erläutert, ist der Vorläufer im Zulauf auf die Wirtschaftsmetropole Berlin stets der langsamere Zugteil, weil er zunächst sämtliche an der Strecke liegenden Stationen bedienen muss. Der Nachläufer ist der schnellere Zugteil von beiden, weil er bis zum Verknüpfungspunkt, wo er an den Vorläufer ankuppelt, nicht oder nur ein Mal zu halten braucht. Danach fahren beide Zugteile, zum „Langzug“ vereint, quer durch Berlin.

Die Vorteile liegen auf der Hand: Der Langzug mit doppelter Länge und Kapazität braucht statt zwei nur einen Triebfahrzeugführer. Die sehr teuren Trassen- und Stationsgebühren fallen nur einmal an und nicht zweimal wie für zwei separate Halbzüge, wenn diese einzeln über die Strecke geschickt werden. Vorteilhaft ist weiter, dass sich die Fahrgäste im Langzug besser verteilen als in zwei Halbzügen und der Langzug signaltechnisch nur den halben Platz auf der Strecke benötigt und somit die Berliner Stadtbahn entlastet.

Am nächsten Verknüpfungspunkt auf der anderen Netzseite wird der Langzug wieder in zwei Halbzüge aufgetrennt. Im Ablauf von Berlin ist es, wie schon beschrieben, genau umgekehrt wie beim Zulauf: Der erste, vordere Halbzug fährt als schnellerer Vorläufer mit höchstens einem Halt zum Endbahnhof und der zweite, hintere Halbzug bedient als der langsamere Nachläufer alle an der Strecke gelegenen Stationen.

Der am Endbahnhof zuerst angekommene, schnellere Vorläufer-Halbzug fährt zurück als der langsamere Vorläufer-Halbzug, der überall hält. Der am Endbahnhof als langsamerer Nachläufer-Halbzug angekommene fährt zurück als schnellerer Nachläufer-Halbzug, bis er den Vorläufer am Verknüpfungspunkt zum erneuten Ankuppeln eingeholt hat.

Soweit das einfache Prinzip, was mit Vor- und Nachläufern unter optimaler Ausnutzung des Wagenparks die unterschiedlichen Ansprüche der Fahrgäste in einer sehr schlanken Arbeitsteilung erfüllt und – trotz einer echten Verdoppelung der Beförderungskapazität – dank der Langzüge keinen Mehrverkehr auf die überlasteten Trassen bringt.

## Reformierter Regionalverkehr ab Dezember 2022

Es geht um jene Verbesserungen, die mit der demnächst beginnenden Ausschreibung und der damit vorgegebenen Fahrzeuge auf der Basis der vorhandenen Infrastruktur im Dezember 2022 in Betrieb gehen können. In Abhängigkeit des geplanten betrieblichen Ablaufs könnten allerdings einige signaltechnische Ergänzungen erforderlich werden. Im Wesentlichen würden die Ergänzungen die Ausstattung der neuen Verknüpfungspunkte betreffen.

- **RE 1**

Auf dem Weg nach Berlin fährt der alle Halte bedienende Zugteil aus Cottbus, Guben und/oder Eisenhüttenstadt im Weg über Frankfurt (Oder) vor und wartet am östlichen Verknüpfungspunkt Fürstenwalde (Spree) auf die Kupplung mit dem zeitgenau später und ohne Bedienung von Zwischenhalten gleichfalls aus Richtung Frankfurt (Oder) losgefahrenen Expresszug. Die beiden Zugteile fahren dann vereint mit der doppelten Zuglänge und Kapazität ohne jeden Halt nach Berlin.

Die Halte auf dem Weg von Fürstenwalde (Spree) nach Berlin werden vom Triebwagen aus Bad Saarow bedient, der vor den beiden Zugteilen aus Richtung Frankfurt (Oder) ankommt und nach Abfahrt des vereinten Langzuges auch nach Berlin weiterfährt. Hintergrund ist eine optimale Vernetzung der beiden Züge, damit Fahrgäste aus Bad Saarow schneller nach Berlin kommen und Fahrgäste aus Richtung Frankfurt (Oder) auch an den Stationen vor Berlin aussteigen können.

Die als Langzug vereinten beiden Zugteile fahren über Berlin weiter nach Potsdam Hbf, dem nächsten Verknüpfungspunkt auf der westlichen Netzseite. Hier werden die Zugteile wieder getrennt. Der vordere Zugteil ist der Vorläufer und fährt als Express mit einem einzigen Halt in Brandenburg Hbf zum Endbahnhof Magdeburg Hbf. Der hintere Zugteil bedient als Nachläufer alle Zwischenhalte und erreicht Magdeburg dementsprechend später.

Mit der Rückfahrt aus Magdeburg beginnt das Spiel beider Zugteile in umgekehrter Reihenfolge von vorn. Durch die stete Abwechslung der Zugteile in ihren Aufgaben als Express und Sammler wird ein ökonomischer Einsatz der Fahrzeuge erreicht. Da beide Zugteile auf der gleichen Strecke fahren, sind keine einseitigen Verspätungen zu befürchten, die gern als angeblicher Nachteil bei Flügelzügen ins Spiel gebracht werden.

Die Reisezeitvorteile dieses Verfahrens mit Vor- und Nachläufer-Zügen sind gemäß der beigefügten Tabelle beträchtlich. So werden zwischen Magdeburg und Berlin Hbf 27 Minuten, zwischen Brandenburg Hbf und Berlin Hbf 9 Minuten und zwischen Berlin Hbf und Frankfurt (Oder) 15 Minuten eingespart.

- **RE 2**

Der RE 2 ist die zweitwichtigste Regionallinie in Brandenburg und gibt seit Jahren Anlass zu Ärger und Verdruss. Als Allheilmittel wird von vielen Seiten der zweigleisige Ausbau des Streckenteils Lübbenau (Spreewald) und der Umbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen propagiert. Vergessen wird dabei gerne, dass diese Bauarbeiten bis zur Fertigstellung mindestens zehn, vermutlich aber eher 15 Jahre dauern werden und man den Fahrgästen ein „Weiter so“ auf gar keinen Fall länger zumuten kann. Im Vorwege sei also versichert, dass die Reform des RE 2 ausschließlich auf der Basis der vorhandenen Infrastruktur erarbeitet wurde.

Ähnlich wie beim RE 1 fährt der Vorläufer-Halbzug von Cottbus unter Bedienung aller Lausitzer Halte bis zum Bahnhof Lübbenau vor und erwartet dort das Ankuppeln des Nachläufer-Express, der die Strecke ohne Halt durchfährt und entsprechend später von Cottbus losgefahren ist. Die beiden Zugteile fahren danach vereint mit doppelter Zuglänge und Kapazität ohne jeden Halt weiter nach Berlin. Die Halte auf dem Weg von Lübbenau (Spreewald) nach Berlin Hbf werden vom Zug aus Senftenberg bedient, der vorher ankommt und gleich nach Abfahrt des vereinten Express-Langzuges auf derselben Strecke unter Bedienung sämtlicher Halte nach Berlin weiterfährt.

Hintergrund ist eine optimale Vernetzung der beiden Züge, damit die Fahrgäste aus Lauchhammer, Senftenberg – und aus Finsterwalde mit Umstieg in Calau – schneller nach Berlin kommen und die Fahrgäste aus Richtung Cottbus auch alle Stationen in Richtung Berlin erreichen können.

Die Untersuchung der Regionallinie nach Senftenberg hat ergeben, dass diese trotz Bedienung aller Halte auf der Strecke von und nach Berlin um etwa acht Minuten beschleunigt werden kann. Deshalb entstehen mit deren Nutzung für die dortigen Fahrgäste keine wirklichen zeitlichen Nachteile. Da es zudem Halte gibt, an denen nur selten jemand ein- oder aussteigt, könnten entsprechende Bedarfshalte diese Linie weiter beschleunigen. Da jedoch mit den gefahrenen Geschwindigkeiten von 160 km/h kein Anhalten auf Sicht möglich ist, müsste bei der Ausschreibung darauf geachtet werden, dass die Züge mit Halt-Anforderungstastern und der Haltewunsch-Übermittlung von den Stationen in die Züge ausgestattet werden.

Hinweis: Die Bedarfshalte sind lediglich eine Anregung und zum Funktionieren des neuen Systems nicht nötig.

## **Mögliche Verbesserungen vor Dezember 2022**

Bis zum Inkrafttreten der neuen Ausschreibung im Dezember 2022 mit teilweise neuen Fahrzeugen, neuen Linien und einigen Linienveränderungen werden noch fünf lange Jahre vergehen, die man der stetig ansteigenden Zahl von Fahrgästen nicht zumuten sollte. Hier besteht dringender Handlungsbedarf und es gibt relativ einfache Lösungen.

Der RE 1 könnte mit der doppelten oder zumindest einer größeren Wagenanzahl fahren. Dafür müsste lediglich Vorsorge getroffen werden, dass sich an zu kurzen Bahnsteigen die außerhalb der Bahnsteige befindlichen Türen nicht öffnen lassen, entsprechend beschriftet oder angesagt werden. Wie schon erwähnt, ist dies im Ausland und auch in Deutschland ein völlig normaler Weg und wird vom Reisenden dankbar angenommen.

Für die dafür benötigten Wagen werden die Aussichten besser. Denn Ende des Jahres 2017 werden in Schleswig-Holstein die 90 reparierten Wagen der Marschbahn wieder in Betrieb gehen, sodass dann etliche andere, derzeit als Ersatz genutzte Reisezugwagen nicht mehr benötigt werden.

Auch für den RE 2 gibt es gute Lösungen. Die von MIL und VBB auf den Regionaldialogen vorgestellte Auftrennung des RE 2 mit dem neuen Endpunkt in Nauen ist eine exzellente Lösung und kann unabhängig von der Ausschreibung vorgezogen werden. Der große Vorteil ist die Entzerrung der überbordenden Fahrgastströme in Berlin und natürlich die stündliche Wiederbedienung aller Halte in der Lausitz. Hierbei könnte die abzusehende Entspannung an der Verkehrsmittelfront ebenfalls weiterhelfen.

Der vom MIL alternativ ins Spiel gebrachte zusätzliche Triebwagen zwischen Cottbus und Lübbenau ist ebenso eine ausgezeichnete Idee, sofern der Pendelzug jeweils stündlich **vor** dem RE 2 von Cottbus nach Lübbenau und ebenso stündlich **hinter** dem RE 2 von Lübbenau nach Cottbus fährt. Diese vom MIL zusätzlich angebotene Fahrt ist mit einem einzigen Triebwagen problemlos auf der eingleisigen Strecke zu realisieren, wenn dieser den aktuellen Abfahrtszeiten des RE 2 entsprechend verkehren wird.

Passend dazu müsste dann der RE 2 auf der Fahrt von Cottbus nach Lübbenau rund acht Minuten später und von Lübbenau nach Cottbus entsprechend früher abfahren. Für die Lausitzer Fahrgäste ist diese Lösung mit dem schnellen Anschluss nach und von Berlin erstklassig und für MIL und Aufgabenträger höchst wirtschaftlich, weil mit nur einem einzigen Pendelzug sämtliche Halte zwischen Cottbus und Lübbenau zu jeder Stunde in beiden Richtungen bedient werden können.

### Zeittafel und Rangfolge der notwendigen Verbesserungen

- 2018
- Schnellste Umsetzung von überfälligen Verbesserungen, die unabhängig von eventuell notwendigen Strukturveränderungen und zumindest vorübergehend mit dem derzeit eingesetzten Wagenmaterial machbar sein werden.
  - Anmietung bzw. Bestellung zusätzlich erforderlichen Wagenmaterials.
  - Betrieb von längeren Zügen mit partieller Türsteuerung und entsprechenden Hinweisen an den betreffenden Türen.
  - Auftrennung und Betrieb des neuen RE 2 nach den Vorschlägen des VBB mit Beginn des Sommerfahrplans 2018.
  - Planung der Reform des Regionalverkehrs-Netzes der Länder Brandenburg und Berlin mit einer den Erfordernissen angepassten Beförderungsstruktur. Nur mit unterschiedlichen Verkehren, die sich vielfältig ergänzen und wirkungsvoll untereinander abgestimmt sind, lassen sich die differierenden Ansprüche der Fahrgäste sinnvoll und zugleich wirtschaftlich befriedigen.
  - Ausschreibung der SPNV-Linien mit ausreichendem Kapazitätsangebot und angemessenen Zuwachsraten auf der Basis der Reform-Planung einschließlich aller Verbesserungen, die mit dem Wirken der kommenden Ausschreibung ab Dezember 2022 sinnvoll und möglich sind. Dazu zählen beispielsweise die



automatische Kupplung und Trennung von Zugteilen zur Kapazitätsanpassung, für die notwendige Angebotsdifferenzierung und eine erweiterte Zugziel-Vielfalt.

- Feststellung der aktuellen Infrastruktur-Defizite mit der zeitnahen Planung für die kurzfristig notwendigen baulichen Ergänzungen und den auch langfristig erforderlichen Ausbau der Infrastruktur.
- 2022 • Betriebsaufnahme des reformierten Regionalverkehrs-Netzes der Länder Berlin und Brandenburg nach Maßgabe der neuen Ausschreibung im Dezember 2022.
- 2028 • Inbetriebnahme der ersten in 2018 geplanten SPNV-Infrastrukturprojekte.
- 2035 • Abschluss aller bis einschließlich 2020 geplanter SPNV-Infrastrukturarbeiten in Berlin und Brandenburg.

## Fazit

Die hier vorgestellte Reform des Regionalverkehrs im Bereich von RE 1 und RE 2 in der Kombination mit den Expresszügen und den alle Halte bedienenden Detailverkehren vereint die Vorteile aus beiden Strukturen. Dieses System bringt mit einem Minimum an Mehraufwand gewaltige Kapazitätsverbesserungen und die entscheidenden Fahrzeit-Reduzierungen, ohne eine einzige Station vom Eisenbahnnetz abzuhängen. Das System ist effektiv und einleuchtend.

Die nachfolgende Tabelle, der umfangreiche Untersuchungen und Berechnungen zu Grunde liegen, gibt Aufschluss darüber, wo mit 14 Städte-Verbindungen von und nach Berlin im Mittel 25,1 Prozent der Fahrzeit eingespart werden. Darunter in Magdeburg 27, in Frankfurt (Oder) 15 und in Cottbus 18 Minuten eingesparte Fahrzeit je Richtung. In Finsterwalde sind es 22 Minuten, in Senftenberg 36 und mit Hilfe einer schlankeren Bedienkonzeption in Lauchhammer sogar 53 Minuten. Wobei sich die 18 Minuten Zeitersparnis in Cottbus und Lübbenau auch bei den meisten Anschlussverbindungen in ähnlicher Höhe auswirken. Die Lausitz profitiert gegenüber dem Schienenersatzverkehr (SEV) mit im Schnitt über 23 Minuten weniger Fahrzeit je Halt.

Diese Reform des brandenburgischen Regionalverkehrs mit klarer und übersichtlicher Aufgabenverteilung wird bereits im Verständnis der Fahrgäste Vorteile bringen. Erste Untersuchungen im Bereich und im Umfeld der übrigen brandenburgischen Regional- und -Express-Linien zeigen, dass dort ähnlich preiswerte Kapazitätsausweitungen möglich und gleichfalls erhebliche Fahrzeit-Einsparungen zu erwarten sind.

Diese Untersuchungen haben allerdings auch ergeben, dass die jetzt neu zur Diskussion stehenden IC-Züge im Zwei-Stunden-Takt mit der Regionalverkehrs-Reform zusammen nicht nur keine Vorteile bringen, sondern sogar kontraproduktiv wirken. Mit den IC-Zügen würde die Ausgewogenheit der Reform zum Nachteil der kleineren Halte zerstört.

7. November 2017

© ÖPNV-intakt – Arbeitsgemeinschaft Doege Knauer Abraham

im Auftrag  
der Stadt Vetschau und der Gemeinde Kolkwitz

## SPNV-Reform für das Land Brandenburg – Brandenburgs Städte ab 15.000 Einwohner in Relation zu Berlin Hbf

| Rangfolge | Landkreis      | Fläche<br>km <sup>2</sup> | Einwohner |                                      | Stadt                    | Entfernung bis Berlin<br>km      | Fahrzeit nach Berlin Hbf<br>hh:mm Halte | Anteil Kuppeln+    |                                       | Mittlere Reisegeschwindigkeit<br>km/h | Fahrzeitgewinn                 |              |
|-----------|----------------|---------------------------|-----------|--------------------------------------|--------------------------|----------------------------------|---|--------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|--------------------------------|--------------|
|           |                |                           | Status    | Anzahl                               |                          |                                  |   | je km <sup>2</sup> | Umstiege<br>hh:mm                     |                                       | hh:mm                          | Prozent      |
| 0         | Sachsen-Anhalt | 201,10                    | 235.723   | 1.172                                | Magdeburg                | 156,4                            | 01:38                                   | 13                 |                                       | 95,8                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 1 -&gt;</i> | 01:11                                   | 3                  | 1                                     | 132,2                                 | 00:27                          | 27,6         |
| 1         | P kreisfrei    | 187,38                    | 167.745   | 895                                  | Potsdam                  | 35,1                             | 00:25                                   | 4                  |                                       | 84,2                                  |                                |              |
| 2         | CB kreisfrei   | 164,28                    | 99.687    | 607                                  | Cottbus                  | 128,1                            | 01:24                                   | 9                  |                                       | 91,5                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 2 -&gt;</i> | 01:06                                   | 2                  | 1                                     | 116,5                                 | 00:18                          | 21,4         |
| 3         | BRB kreisfrei  | 228,80                    | 71.574    | 313                                  | Brandenburg an der Havel | 84,3                             | 00:46                                   | 6                  |                                       | 110,0                                 |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 1 -&gt;</i> | 00:37                                   | 2                  | 1                                     | 136,7                                 | 00:09                          | 19,6         |
| 4         | FF kreisfrei   | 147,81                    | 58.092    | 393                                  | Frankfurt (Oder)         | 103,8                            | 01:10                                   | 8                  |                                       | 89,0                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 1 -&gt;</i> | 00:55                                   | 2                  | 1                                     | 113,2                                 | 00:15                          | 21,4         |
| 5         | OHV Kreisstadt | 162,37                    | 43.526    | 268                                  | Oranienburg              | 34,7                             | 00:28                                   | 2                  |                                       | 74,4                                  |                                |              |
| 6         | HVL            | 43,30                     | 42.634    | 985                                  | Falkensee                | 25,7                             | 00:20                                   | 3                  |                                       | 77,1                                  |                                |              |
| 7         | BAR Kreisstadt | 93,21                     | 39.303    | 422                                  | Eberswalde               | 63,5                             | 00:49                                   | 3                  |                                       | 77,8                                  |                                |              |
| 8         | BAR            | 103,73                    | 37.169    | 358                                  | Bernau bei Berlin        | 33,2                             | 00:34                                   | 2                  |                                       | 58,6                                  |                                |              |
| 9         | LDS            | 95,83                     | 35.765    | 373                                  | Königs Wusterhausen      | 37,3                             | 00:34                                   | 4                  |                                       | 65,8                                  |                                |              |
| 10        | LOS            | 70,55                     | 31.741    | 450                                  | Fürstenwalde/Spree       | 59,5                             | 00:49                                   | 5                  |                                       | 72,9                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 1 -&gt;</i> | 00:37                                   | 1                  |                                       | 96,5                                  | 00:12                          | 24,5         |
| 11        | OPR Kreisstadt | 303,32                    | 30.715    | 101                                  | Neuruppin                | 83,7                             | 01:26                                   | 9                  | 1 00:12                               | 58,4                                  |                                |              |
| 12        | LOS            | 63,40                     | 30.416    | 480                                  | Eisenhüttenstadt         | 124,3                            | 01:37                                   | 12                 |                                       | 76,9                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 1 -&gt;</i> | 01:13                                   | 3                  | 1                                     | 102,2                                 | 00:24                          | 24,7         |
| 13        | UM             | 203,70                    | 30.262    | 149                                  | Schwedt/Oder             | 111,4                            | 01:45                                   | 10                 | 1 00:06                               | 63,7                                  |                                |              |
| 14        | OHV            | 31,29                     | 26.264    | 839                                  | Hennigsdorf              | 22,9                             | 00:46                                   | 15                 | 1 00:05                               | 29,9                                  |                                |              |
| 15        | MOL            | 67,87                     | 26.213    | 386                                  | Strausberg               | 38,5                             | 00:52                                   | 20                 |                                       | 44,4                                  |                                |              |
| 16        | OHV            | 48,06                     | 25.519    | 531                                  | Hohen Neuendorf          | 32,1                             | 00:40                                   | 10                 | 1 00:06                               | 48,2                                  |                                |              |
| 17        | PM             | 21,54                     | 25.483    | 1.183                                | Teltow                   | 21,1                             | 00:25                                   | 6                  | 1 00:03                               | 50,6                                  |                                |              |
| 18        | TF             | 109,30                    | 25.030    | 229                                  | Ludwigsfelde             | 30,4                             | 00:22                                   | 4                  |                                       | 82,9                                  |                                |              |
| 19        | PM             | 115,99                    | 24.856    | 214                                  | Werder (Havel)           | 51,2                             | 00:34                                   | 5                  |                                       | 90,4                                  |                                |              |
| 20        | OSL Kreisstadt | 126,94                    | 24.625    | 194                                  | Senftenberg              | 151,9                            | 02:05                                   | 13                 | 1 00:23                               | 72,9                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 2 -&gt;</i> | 01:29                                   | 7                  | 1 00:05                               | 102,4                                 | 00:36                          | 28,8         |
| 21        | HVL Kreisstadt | 112,41                    | 24.387    | 217                                  | Rathenow                 | 87,3                             | 00:58                                   | 9                  |                                       | 90,3                                  |                                |              |
| 22        | SPN            | 180,04                    | 22.818    | 127                                  | Spremberg                | 146,3                            | 01:46                                   | 12                 | 1 00:05                               | 82,8                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 2 -&gt;</i> | 01:25                                   | 5                  | 1 00:05                               | 103,3                                 | 00:21                          | 19,8         |
| 23        | TF Kreisstadt  | 46,46                     | 20.358    | 438                                  | Luckenwalde              | 60,8                             | 00:39                                   | 7                  |                                       | 93,5                                  |                                |              |
| 24        | UM Kreisstadt  | 142,18                    | 19.275    | 136                                  | Prenzlau                 | 116,2                            | 01:42                                   | 10                 |                                       | 68,4                                  |                                |              |
| 25        | SPN Kreisstadt | 109,91                    | 18.773    | 171                                  | Forst (Lausitz)          | 151,6                            | 01:50                                   | 12                 | 1 00:08                               | 82,7                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 2 -&gt;</i> | 01:26                                   | 5                  | 1 00:05                               | 105,8                                 | 00:24                          | 21,8         |
| 26        | TF             | 179,57                    | 17.905    | 100                                  | Zossen                   | 36,7                             | 00:47                                   | 8                  |                                       | 46,9                                  |                                |              |
| 27        | SPN            | 43,80                     | 17.616    | 402                                  | Guben                    | 149,8                            | 01:53                                   | 13                 |                                       | 79,5                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 1 -&gt;</i> | 01:38                                   | 7                  | 1                                     | 91,7                                  | 00:15                          | 13,3         |
| 28        | PR             | 50,44                     | 17.206    | 341                                  | Wittenberge              | 169,8                            | 01:32                                   | 11                 |                                       | 110,7                                 |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Fahrzeit IC/EC -&gt;</i>      | 00:53                                   | 2                  |                                       | 192,2                                 | 00:39                          | 42,4         |
| 29        | HVL            | 266,78                    | 16.943    | 64                                   | Nauen                    | 41,6                             | 00:29                                   | 4                  |                                       | 86,1                                  |                                |              |
| 30        | EE             | 76,91                     | 16.548    | 215                                  | Finsterwalde             | 132,5                            | 01:59                                   | 11                 | 1 00:06                               | 66,8                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 2 -&gt;</i> | 01:37                                   | 4                  | 1 00:05                               | 82,0                                  | 00:22                          | 18,5         |
| 31        | OSL            | 138,78                    | 16.237    | 117                                  | Lübbenau/Spreewald       | 96,8                             | 01:05                                   | 7                  |                                       | 89,4                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 2 -&gt;</i> | 00:47                                   | 1                  |                                       | 123,6                                 | 00:18                          | 27,7         |
| 32        | UM             | 377,01                    | 16.067    | 43                                   | Templin                  | 97,6                             | 01:36                                   | 10                 | 1 00:11                               | 61,0                                  |                                |              |
| 33        | OSL            | 88,43                     | 15.084    | 171                                  | Lauchhammer              | 149,3                            | 02:35                                   | 15                 | 3 00:37                               | 57,8                                  |                                |              |
|           |                |                           |           |                                      |                          | <i>Beschleunigung RE 2 -&gt;</i> | 01:42                                   | 8                  | 1 00:05                               | 87,8                                  | 00:53                          | 34,2         |
|           |                |                           | 1.371.559 | Einwohner Städte insgesamt           |                          | 84,3                             | mittlere Entfernung                     | 67,6               | Minuten mittlere Fahrzeit             |                                       |                                |              |
|           |                |                           | 1.135.836 | Einwohner dito ohne Magdeburg        |                          | 34                               | Anzahl Städte                           | 38,33              | Std. aktuelle Fahrzeiten alle Städte  |                                       | Eingesparte Fahrzeit insgesamt | Std. 5,55    |
|           |                |                           | 695.419   | Einwohner Städte ohne Fahrzeitgewinn |                          |                                  |   | 22,15              | Std. Fahrzeiten RE 1+2 Städte aktuell |                                       |                                | Prozent 25,1 |
|           |                |                           | 676.140   | Einwohner Städte mit Fahrzeitgewinn  |                          | 14                               | dito mit Zeitgewinn                     | 16,60              | Std. dito Fahrzeiten reduziert        |                                       |                                |              |