# SPNV-Reform für das Land Brandenburg

## Vortrag zur Dialogberatung am 8. November 2017 in Kolkwitz

## Alles ist erreichbar.

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

© ÖPNV-intakt – Arbeitsgemeinschaft Doege Knauer Abraham

# SPNV-Situation in Süd-Ost-Brandenburg

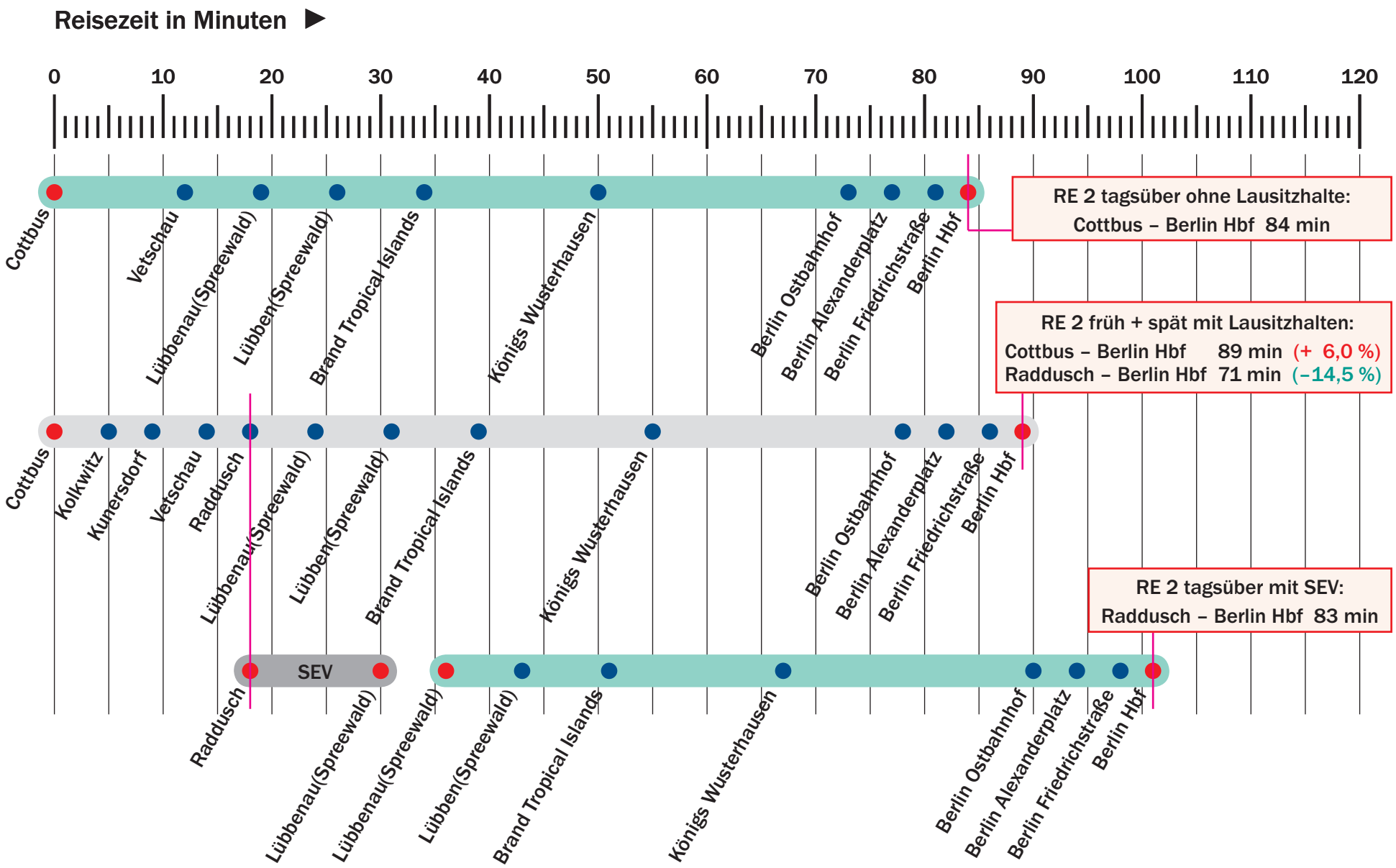
Die SPNV-Situation in Süd-Ost-Brandenburg ist insgesamt unbefriedigend. Berlin liegt über 100 Kilometer entfernt und die Regionalzüge „tuckern“ mit Durchschnittsgeschwindigkeiten von unter 70 bis maximal 90 km/h der Bundeshauptstadt entgegen. Die in der Lausitz tagsüber aufgelassenen Halte sind nur eines der zahlreichen Erschwernisse, mit denen die Fahrgäste im Land Brandenburg zu kämpfen haben.

Die Ursachen für die mancherorts unbefriedigende Beförderungssituation sind vielfältig und gelegentlich auch mit Engpässen in der Infrastruktur zu begründen. Die Nachteile der eingleisigen Strecke Lübbenau–Cottbus sind hinreichend bekannt. Doch wenn schon beim Neubau der Strecke im Jahre 2008 grob fahrlässig versäumt wurde, den Platz für ein späteres zweites Gleis freizuhalten, so müsste man wenigstens den Fahrplan optimal auf diese eingleisige Strecke zuschneiden und nicht zur Bewältigung von Problemen missbrauchen, die in Wittenberge knapp 300 Kilometer entfernt liegen.

Einen ebenso massiv betriebsbehindernden Engpass stellt auch der Bahnhof Königs Wusterhausen mit nur einem einzigen freizügig verwendbaren Bahnsteiggleis dar.

# SPNV-Reform für das Land Brandenburg

## Aktuell: Fahrzeitverluste in der Lausitz



# Aktuell: Fahrzeitverluste in der Lausitz

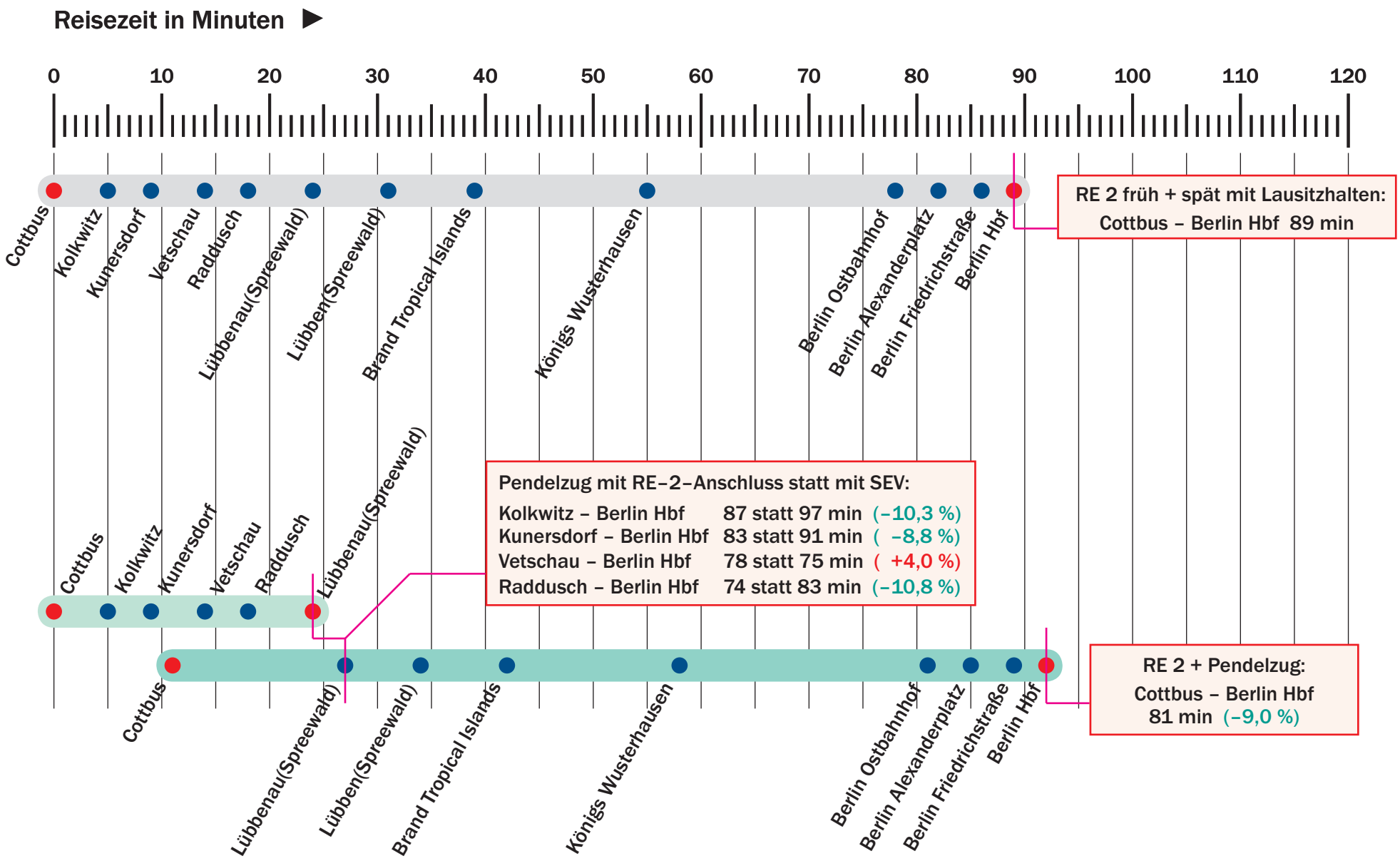
Die aktuelle Fahrzeit nach Berlin Hbf beträgt von Cottbus 84 Minuten, von Kolkwitz 97, von Kunersdorf 91, von Vetschau 72 und von Raddusch 83 Minuten, wobei die Ankunftszeit in Berlin Hbf im Fahrplan jeweils eine Minute früher angegeben ist.

Mit der Bedienung aller Lausitzer Halte würde die Fahrzeit nach Berlin Hbf von Cottbus 89 Minuten (+6,0 %), von Kolkwitz 84 (–13,4 %), von Kunersdorf 80 (–12,1 %), von Vetschau 75 (+4,2 %) und von Raddusch 71 Minuten (–14,5 %) betragen.

So stehen einer leichten Fahrzeitverlängerung bei Cottbus und Vetschau mehr als doppelt so große Fahrzeitgewinne bei Kolkwitz, Kundersdorf und Raddusch mit einer ungleich höheren Beförderungsqualität und Attraktivität gegenüber. Zudem entfällt die Gefahr von Anschlussverlusten beim zusätzlichen Umstieg.

# SPNV-Reform für das Land Brandenburg

## Start Juni 2018: Pendelzug mit optimierten Abfahrzeiten



# Start Juni 2018: Pendelzug mit optimierten Abfahrzeiten

Der vorgeschlagene Pendelzug ist realisierbar, wenn zwei Bedingungen erfüllt werden: Der Pendelzug muss in Lübbenau für beide Richtungen den perfekten Anschluss zum RE 2 herstellen und stündlich verkehren. Das ist jedoch kein Problem, weil die optimal zum RE 2 passenden Verkehrszeiten einen stabilen Umlauf mit nur einem einzigen Triebwagen erlauben.

Das Prinzip ist ganz einfach: Der vorgeschlagene Pendelzug nutzt annähernd die aktuelle Fahrplanlage des RE 2. Von Cottbus aus fährt der RE 2 etwas später dem Pendelzug ohne Halt hinterher und nimmt in Lübbenau die Lausitzer Fahrgäste des Pendelzuges mit nach Berlin. Aus Richtung Berlin ist es umgekehrt: Der Pendelzug wartet in Lübbenau auf die Lausitzer Fahrgäste des RE 2 und folgt diesem kurze Zeit später.

Durch die um wenige Minuten spätere Abfahrt und frühere Ankunft des regulären RE 2 in Cottbus wird zudem dort die seit langer Zeit störanfällige Anschluss-Situation verbessert.

# Für Cottbus und die Lausitz gleichermaßen Vorteile

Bisher schien in der langen RE-2-Geschichte „des einen Freud des anderen Leid“ zu sein. Doch nun beschert der Pendelzug der Großstadt Cottbus ebenso Vorteile wie den derzeit tagsüber vom SPNV abgehängten Lausitzer Stationen von Kolkwitz bis Raddusch.

So erzielt der optimal eingetaktete Pendelzug ein ganzes Bündel von Synergieeffekten: Er vermeidet mit der Wiederbedienung der Lausitzer Halte nicht nur die Fahrzeitverlängerung für die Cottbuser Fahrgäste, sondern verkürzt diese auch noch von 84 Minuten um drei auf nur 81 Minuten und garantiert für alle Halte den schnellen Anschluss nach und von Berlin.

Damit dies auf der eingleisigen Strecke mit den notwendigen Fahrplanreserven funktionieren kann, wird der Halt Vetschau wie die übrigen Lausitzer Halte zukünftig vom Pendelzug bedient. Gleichzeitig wird der Pendelzug zur perfekten Erschließungslinie der Lausitz, indem alle Halte auf schnellem Wege untereinander verbunden werden.

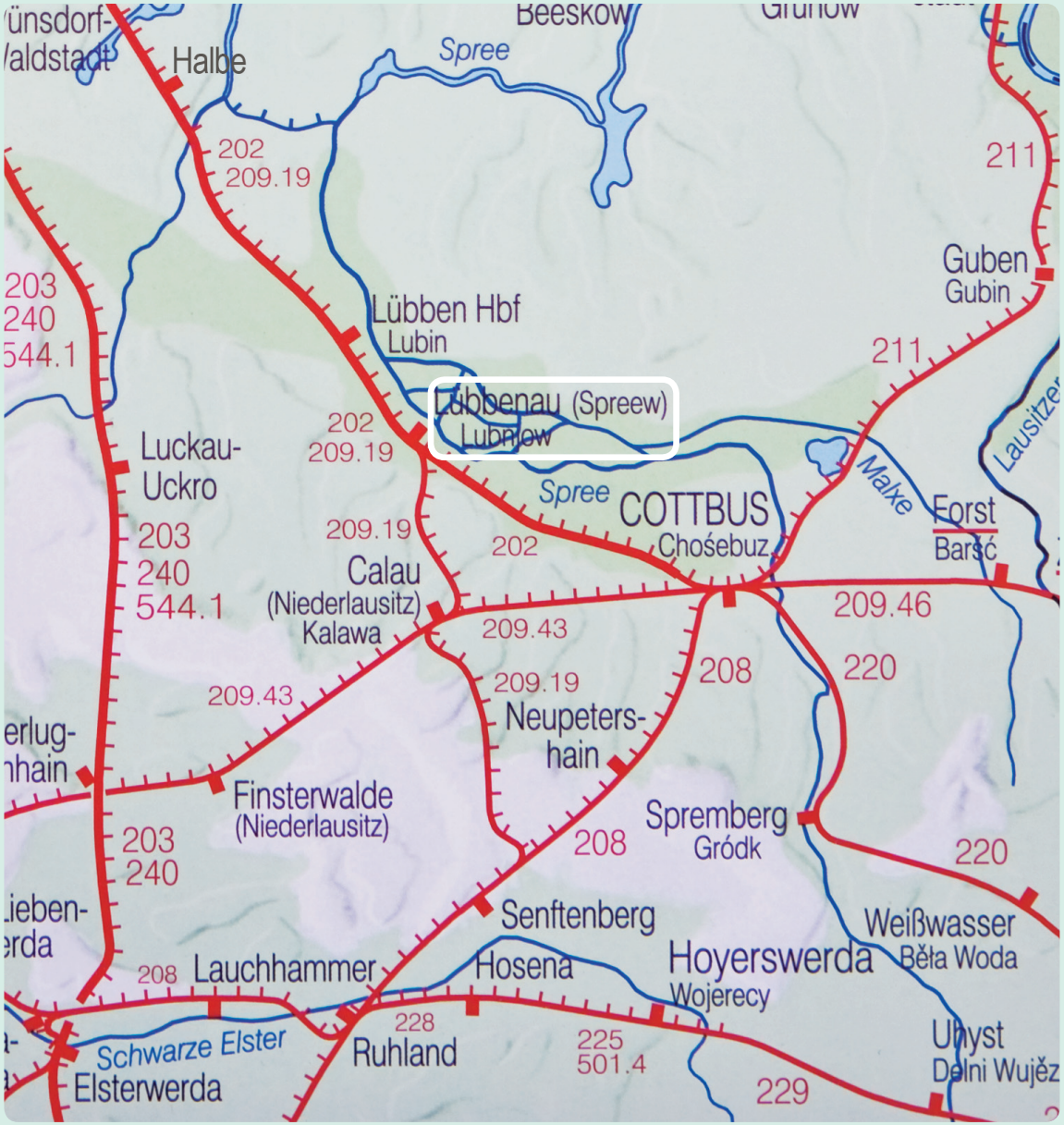
# Die Fahrzeiteinsparungen auf einen Blick

Die Bilanz des Pendelzuges mit RE–2–Anschluss ist insgesamt positiv. Der kleinen Fahrzeitverlängerung in Vetschau stehen beträchtliche Fahrzeitgewinne gegenüber. Die neuen Fahrzeiten nach Berlin Hbf in Kombination von Pendelzug und RE 2:

| | | |
|---|---|---|
| Cottbus – Berlin Hbf | 81 statt 89 min | ( –9,0 %) |
| Kolkwitz – Berlin Hbf | 87 statt 97 min | (–10,3 %) |
| Kunersdorf – Berlin Hbf | 83 statt 91 min | ( –8,8 %) |
| Vetschau – Berlin Hbf | 78 statt 75 min | ( +4,0 %) |
| Raddusch – Berlin Hbf | 74 statt 83 min | (–10,8 %) |

Mit dem Pendelzug und vor allem seiner perfekten RE–2–Verknüpfung in Lübbenau gelingt kurzfristig, einfach und preiswert die „Quadratur des Kreises“.

# Das Streckennetz um Lübbenau

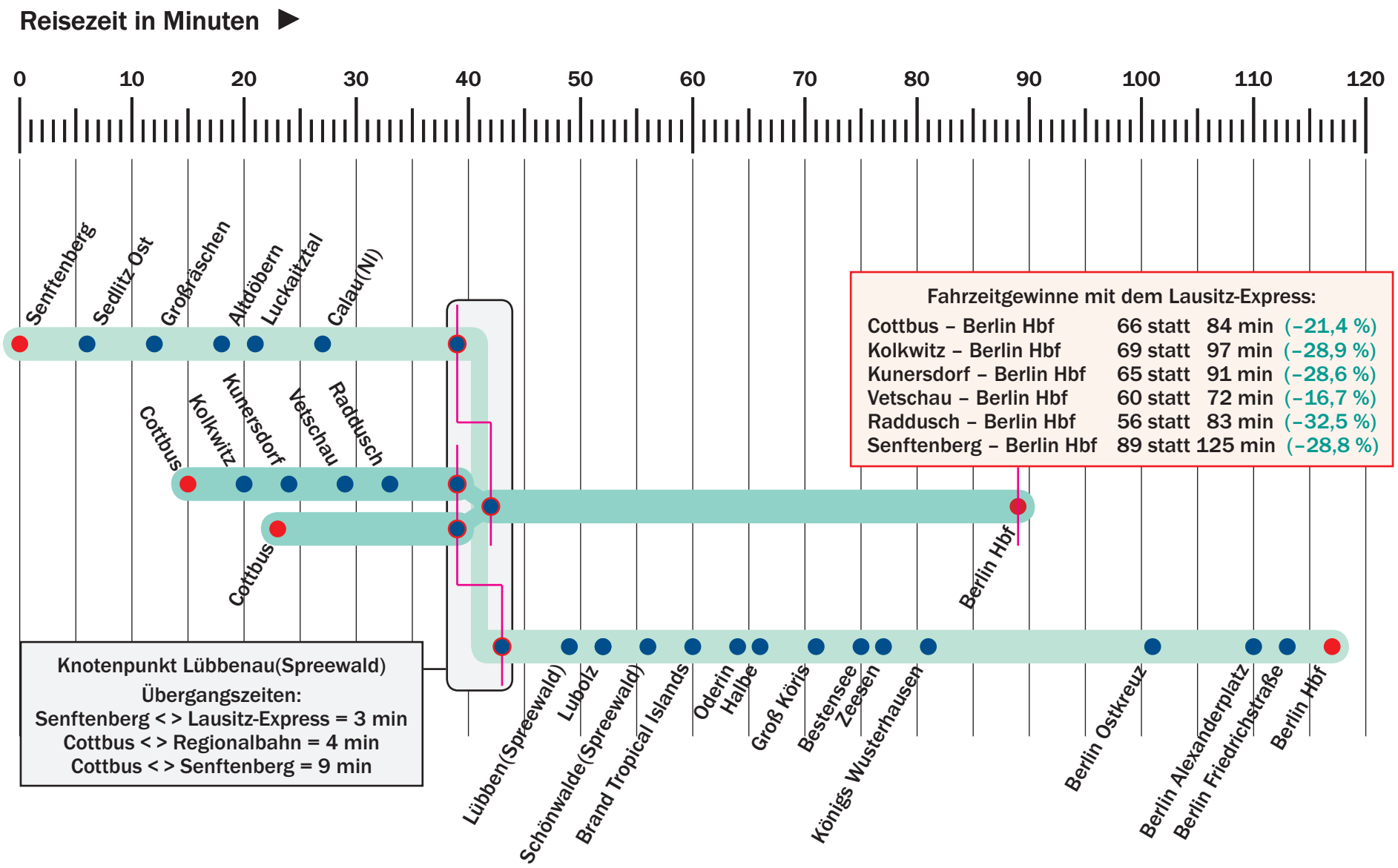



Die nebenstehende Streckennetzkarte zeigt, dass für eine Reihe von Orten und Städten wie Lauchhammer, Ruhland, Senftenberg und Finsterwalde die Fahrt nach Berlin über Calau und Lübbenau deutlich kürzer ist als der Umweg über Cottbus.

Damit sich die kürzeren Wege in niedrigeren Fahrzeiten niederschlagen können, bedarf es eines gut integrierten Knotenpunktes Lübbenau mit attraktiven und verlässlichen Umstiegszeiten.

# SPNV-Reform für das Land Brandenburg

## Ab Dezember 2022: Lausitz-Express und der Knoten Lübbenau



# Ab Dezember 2022: Lausitz-Express und der Knoten Lübbenau

Der Bahnhof Lübbenau besitzt als einer der eher wenigen im Land Brandenburg zwei Bahnsteige mit 300 Metern und einen mit 140 Metern Länge. Hier herrschen ideale Verhältnisse, um Züge zu kuppeln und mit langen Zügen und damit einem angemessenen Beförderungsangebot die Hauptstadt Berlin mit der Großstadt Cottbus und den touristischen Zielen in der Lausitz und im Spreewald zu verbinden. Lübbenau im Schnittpunkt dreier Ziele eignet sich hervorragend als attraktiver Knotenpunkt mit folgenden Umsteigezeiten:

| | |
|---|---|
| Senftenberg < > Lausitz-Express nach Berlin | = 3 min |
| Cottbus < > Regionalbahn nach Berlin | = 4 min |
| Cottbus < > Senftenberg | = 9 min |

In Lübbenau treffen sich die Züge aus allen Richtungen und können die unterschiedlichen Beförderungsinteressen der Fahrgäste optimal bedienen. Sowohl die Fahrgäste aus Richtung Cottbus als auch die aus Senftenberg haben die Wahl, mit dem Lausitz-Express auf schnellstem Wege Berlin zu erreichen oder mit der Regionalbahn alle Unterwegsstationen.

# Richtung Berlin: Kuppeln der Zugteile in Lübbenau

Die Regionalzüge aus Senftenberg und Cottbus laufen nach Bedienung aller ihrer Unterwegsstationen gleichzeitig in Lübbenau ein. Kurz darauf folgt der Lausitz-Express, welcher die Strecke aus Cottbus ohne Halt durchfahren hat und als zweiter Zugteil an die Regionalbahn aus Cottbus ankuppelt. Durch den Rundum-Anschluss können die Fahrgäste aus allen Zugteilen in alle Züge und Richtungen ohne Zeitverlust umsteigen. Dadurch können auch die Fahrgäste aus Richtung Senftenberg vom Lausitz-Express profitieren und insgesamt beträchtliche Fahrzeitgewinne realisiert werden:

| | | | |
|---|---|---|---|
| Senftenberg – Berlin Hbf | 89 statt 125 min => | –36 min > | –28,8 % |
| Cottbus – Berlin Hbf | 66 statt 84 min => | –18 min > | –21,4 % |
| Kolkwitz – Berlin Hbf | 69 statt 97 min => | –28 min > | –28,9 % |
| Kunersdorf – Berlin Hbf | 65 statt 91 min => | –26 min > | –28,6 % |
| Vetschau – Berlin Hbf | 60 statt 72 min => | –12 min > | –16,7 % |
| Raddusch – Berlin Hbf | 56 statt 83 min => | –27 min > | –32,5 % |

Nachdem der aus den beiden Cottbuser Zugteilen zusammengekuppelte Lausitz-Express nach Berlin abgefahren ist, folgt die Regionalbahn aus Senftenberg nach Berlin, welche alle Unterwegshalte bedient.

# Richtung Cottbus: Trennen der Zugteile in Lübbenau

Nach Abfahrt der beiden Züge nach Berlin kommen wenige Minuten später aus der Gegenrichtung zunächst die Regionalbahn nach Senftenberg und danach der Lausitz-Express in Richtung Cottbus an.

Wiederum kann von allen Zugteilen in alle Züge und Richtungen ohne Zeitverlust umgestiegen werden. Auch können die aus den Gegenzügen kurz vorher ausgestiegenen Fahrgäste in die jeweils andere Richtung weiterfahren.

Der Lausitz-Express wird geteilt: Der erste Zugteil fährt ohne Halt nach Cottbus und der zweite bedient alle Lausitzer Halte. Die Fahrzeitgewinne der Fahrten aus Berlin entsprechen denen der Fahrten nach Berlin. Alles in allem ist dies auch personalmäßig eine sehr wirtschaftliche Lösung, weil der mit dem zweiten Zugteil aus Cottbus in Lübbenau angekommene Triebfahrzeugführer kurz darauf wieder den zweiten Zugteil nach Cottbus übernehmen kann.

# Das Streckennetz um Königs Wusterhausen

Die nebenstehende Karte zeigt die Lage des Bahnhofs Königs Wusterhausen im Streckennetz. Mit nur einem freizügig verwendbaren Bahnsteiggleis stellt dieser Bahnhof eine massive Behinderung des Zugverkehrs dar.

Dazu blockiert die Regionalbahn, die vom nördlich gelegenen Flughafen auf die Strecke einschwenkt und in Königs Wusterhausen endet, während ihrer mehrminütigen Wendezeit das einzig verfügbare Gleis, diktiert damit den anderen Zügen ungünstige und im Falle des RE 2 sogar unpassende Ankunfts- und Abfahrtszeiten.

Als sofort verfügbarer Problemlöser bietet sich der Bahnhof Halbe an: Mit einem Überholgleis und zwei Gleiswechseln ausgestattet, könnte hier statt in Königs Wusterhausen die Flughafenbahn ohne jede Behinderung der übrigen Züge enden.

# Blick in die Zukunft

Berühmter Leitspruch von Henry Ford: „Suche nicht nach Fehlern, suche nach Lösungen!“

Der vorgeschlagene Pendelzug ist ein erster Anfang, von den zahlreichen kritischen Situationen in Brandenburgs SPNV ein Problem kurzfristig zu beseitigen. Allerdings gehört zum Pendelzug auch ein Fahrplan, der den RE 2 sinnvoll ergänzt und nicht die Berlin-Pendler vor den Kopf stößt. Hinzu kommt, dass der „richtige“ Fahrplan sehr viel wirtschaftlicher ist und mit dem haargenau gleichen Aufwand statt einer unbefriedigenden zweistündlichen Bedienung in der Lausitz einen attraktiven Stundentakt ermöglicht.

Der Pendelzug verkürzt die Fahrzeit des RE 2 von und nach Cottbus um nur wenige aber entscheidende Minuten, sorgt außerdem für ein stabileres Anschlussgefüge in Cottbus und schließt endlich die Lausitz wieder an den für die weitere wirtschaftliche Entwicklung so dringend benötigten SPNV an, passend zum Leitspruch des VBB: Alles ist erreichbar.

Wir danken für Ihre Aufmerksamkeit.