

BRANDENBURG BEWEGT SICH

GUTACHTEN: MOBILISIERUNGSSTRATEGIE
FÜR DEN ÖPNV IN BRANDENBURG



IMPRESSUM

Brandenburg bewegt sich

Gutachten: für eine Mobilisierungsstrategie für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in Brandenburg

Erarbeitung team red im Auftrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag
Herausgeberin Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag
Alter Markt 1
14467 Potsdam
Tel. 0331-966 1701
Fax 0331-966 1702
info@gruene-fraktion.brandenburg.de
www.gruene-fraktion-brandenburg.de

Studie unter www.gruenlink.de/sug
Die Internetpublikation enthält die Grafiken des Gutachtens auch in Farbe sowie vergrößerte bzw. zusätzliche Abbildungen, die in der gedruckten Studie nicht enthalten sind.

Fotos Titel: © Pixel Embargo – Fotolia.com
Vorwort: © Fraktion

Potsdam, August 2014

Diese Publikation enthält Informationen über die parlamentarische Arbeit der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag und ist nicht zum Zweck der Wahlwerbung bestimmt.

VORWORT



Michael Jungclaus

Verkehrs- und umweltpolitischer Sprecher der Fraktion
von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Landtagsfraktion von Bündnis 90/DIE GRÜNEN hat das Ziel, den Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Brandenburg deutlich auszubauen: Mindestens 50 Prozent aller Wege sollten mit Bus, Bahn, Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden können. Ein gut funktionierender ÖPNV gehört für uns zur öffentlichen Daseinsvorsorge. Auch angesichts des demografischen Wandels und weil Brandenburg die eigenen Klimaschutzziele zu verfehlen droht, ist das Land auf attraktive und barrierefreie Angebote im Nahverkehr angewiesen.

Der ÖPNV in Brandenburg entwickelt sich zweigleisig: In den berlinnahen Regionen steigen die NutzerInnenzahlen derart, so dass bereits Engpässe entstehen. In den berlinfernen Regionen gibt es neben dem SchülerInnenverkehr kaum attraktive Busangebote; die Diskussion über die Abbestellung von Bahnhaltepunkten hat dagegen Fahrt aufgenommen – im Flächenland Brandenburg ein fatales Signal!

Wir wollten wissen, wie der ÖPNV attraktiver werden kann, wie sich die Zahl der Fahrgäste bis zum Jahr 2030 verdoppeln lässt und wo ungenutzte Potenziale liegen. Die von uns beauftragten Mobilitätsplaner von team red haben sich in der vorliegenden Studie diesen Fragen gestellt. Sie analysierten den Status Quo des öffentlichen Personennahverkehrs in Brandenburg, identifizierten Potenziale zur Steigerung der Fahrgastzahlen und schlugen konkrete Maßnahmen bzw. Lösungsansätze zur Mobilisierung neuer ÖPNV-NutzerInnen vor.

Für unsere bündnisgrüne Fraktion ergeben sich aus dem Gutachten u. a. folgende Forderungen an die Landespolitik:

- Die Bewirtschaftung der ÖPNV-Infrastruktur soll sich am Gemeinwohl orientieren. Die Eisenbahninfrastruktur muss als öffentliches Gut betrachtet und wie z. B. die der Straßen über die öffentliche Hand finanziert werden. Bei der jetzt anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel des Bundes ist eine Dynamisierung der zugewiesenen Mittel – entsprechend des starken Anstiegs der Nutzungsentgelte für die Infrastruktur – einzufordern.

- Potsdam und Berlin sollen aus allen Regionen des Landes mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein und die Reisezeiten mit den Fahrzeiten im Pkw konkurrieren können. Je nach Bedarf sollen die Orte im Land Brandenburg an allen Tagen des Jahres angefahren werden. Damit auch Ausflüge in nahezu alle Ecken des Reiselandes Brandenburg mit öffentlichen Verkehrsmitteln gemacht werden können, schlagen wir Partnerschaften und die gemeinsame Finanzierung eines verbesserten Angebotes mit örtlichen WirtschaftsakteurInnen vor.

- Das Land braucht ein integriertes Landesverkehrskonzept; mittelfristig lässt sich auch in den ländlichen Regionen trotz rückläufiger Bevölkerungszahlen der Marktanteil des öffentlichen Nahverkehrs ausbauen. Der VBB soll sich zu einem „Mobilitätsverbund der Aufgabenträger und Mobilitätsdienstleister“ weiterentwickeln, um den Kundinnen und Kunden Mobilitätsangebote von Tür zu Tür mit zusätzlichen Verkehrsmitteln, wie z.B. CarSharing, Taxi oder Leih-Pedelecs aus einer Hand anbieten zu können. Wir regen den Aufbau einer rund um die Uhr und an allen Tagen der Woche erreichbaren Mobilitätszentrale beim VBB an, die alle Mobilitätsangebote zentral kommuniziert: von Bahnen und Bussen über CarSharing bis hin zu Leihfahrrädern und Anrufsammeltaxis.

Ich wünsche Ihnen eine bewegende Lektüre und freue mich über Ihre Anregungen, Hinweise und Fragen.

Potsdam, im August 2014



teamred

teamred | Almstadtstraße 7 | 110119 Berlin | Fon (030)138986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

GUTACHTEN

BRANDENBURG BEWEGT SICH – MOBILISIERUNGSSTRATEGIE FÜR DEN ÖPNV

ECKPUNKTE GUTACHTEN ZUR ENTWICKLUNG IM LAND BRANDENBURG

AUFTRAGGEBER

FRAKTION BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN IM BRANDENBURGER LANDTAG

AUTOREN

Volkmar Wagner (Projektleitung)
Thomas Christian Seiffert
Reinhard Crome

Berlin, den 11.08.2014

team red Deutschland GmbH – Almstadtstraße 7 – 10119 Berlin
Geschäftsführer: Dr. Bodo Schwieger – Handelsregister Berlin HRB 121492 B

INHALTSVERZEICHNIS

1. EINLEITUNG	6
1.1. ARBEITZIELE	9
1.2. VORGEHENSWEISE	11
1.3. AUFTRAG, OPTION, VISION, ZIEL.....	11
1.3.1. MOBILITÄTSVERHALTEN	11
1.3.2. ANREGUNG ZUR NUTZUNG DER MOBILITÄTSALTERNATIVE ÖPNV	11
1.3.3. MOBILITÄTSKETTE – DIE VERNETZUNG VON VERKEHRSMITTELN	12
1.3.4. NEUE E-MOBILITÄT ERFORDERT SPEZIFISCHE INFRASTRUKTUR	12
1.3.5. MOBILITÄTSMANAGEMENT (UND KOMMUNIKATIONSMANAGEMENT)	12
1.3.6. MOBILITÄTSVERHALTEN UND ANGEBOTSSALTERNATIVEN	12
2. VORGEHENSWEISE BEI DER PROJEKTBEARBEITUNG	14
2.1. DATENLAGE UND BEARBEITUNGSTIEFE	14
2.1.1. SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)	14
2.1.2. ÜBRIGER ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (ÜÖPNV)	15
3. RAHMENBEDINGUNGEN	16
3.1. RAHMENBEDINGUNGEN DER ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSENTWICKLUNG	16
3.2. WEITERE LANDESENTWICKLUNG	17
4. ORGANISATION UND MANAGEMENT DES ÖPNV IN BRANDENBURG	18
4.1. AUFGABENTRÄGER	18
4.1.1. AUFGABENTRÄGER SPNV	18
4.1.2. AUFGABENTRÄGER (ü)ÖPNV	18
4.1.3. NUTZUNGSOBERFLÄCHEN DER AUFGABENTRÄGER	18
4.2. VBB VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG	18
4.3. THEMEN FÜR DIE STÄRKUNG DES VBB.....	19
4.3.1. PARTNERSCHAFT IM VBB	19
4.3.2. STRUKTUR DES VBB	19
4.3.3. ANGEBOTSQUALITÄT IM VBB	20
4.3.4. VOM VERKEHRSVERBUND ZUM MOBILITÄTSVERBUND	20
4.4. LANDESBEDEUTSAME STRUKTUREN FÜR ÖPNV & MOBILITÄT.....	21
4.5. SCHLUSSFOLGERUNGEN:	21
4.5.1. RE+RB-BAHNEN	21
4.5.2. RB-BAHNEN	21
4.5.3. RX-BUSSE (NEU)	21
4.5.4. GRENZEN OHNE ENDEN	21
4.5.5. SCHULTAGE, WOCHENENDEN UND AUSFLUGSZEITEN	22
4.5.6. ERSTE UND LETZTE MEILE VON UND ZUM ÖPNV	22
4.5.7. HAUPTNETZ UND ANSCHLUSSKNOTEN	22
4.6. INHALTLICHE AUFGABEN DES VBB	22
4.6.1. ANGEBOTSHIERARCHISIERUNG	22
4.6.2. ITF INTEGRIERTER TAKTFAHRPLAN	23
4.6.3. VBB ANGEBOTSKOMMUNIKATION	24
4.6.4. VBB TARIF EVALUIERUNG & EINNAHMEAUFTEILUNG	24
4.6.5. VBB MOBILITÄTSZENTRALE 24H BRANDENBURG (+ BERLIN)	25
4.7. BRANDENBURGS ENTSCHEIDUNGSSTRUKTUREN UND HANDLUNGSSINSTRUMENTE.....	25
4.7.1. ÖPNV-GESETZ UND RICHTLINIEN	25
4.7.2. LANDESMOBILITÄTSPLAN UND WEITERENTWICKLUNG LNVP	26
4.7.3. WETTBEWERB IM SPNV - HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN DES LANDES	26
4.7.4. FINANZIERUNGSFRAGEN AUF LANDESEBENE	27
5. SITUATION DER ANGEBOTE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS	28

5.1.	SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IM VBB-GEBIET	28
5.2.	ÜBRIGER ÖPNV (ÜÖPNV)	30
6.	GRUNDLEGENDE INHALTLICHE HANDLUNGSFELDER DER ÖPNV-ENTWICKLUNG	34
6.1.	AUSGANGSÜBERLEGUNGEN UND ZUKÜNFTIGE HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN	34
6.2.	ÜBERWINDUNG DER ERSTEN BZW. LETZTEN MEILE – DIE ETABLIERUNG DES UMWELTVERBUNDES IN DER FLÄCHE	35
6.3.	BEDIENUNGSSTANDARDS	38
6.3.1.	VORSCHLÄGE FÜR BEDIENUNGSSTANDARDS AUS GUTACHERSICHT	41
6.4.	ANGEBOTSSTRATEGIEN	42
6.4.1.	BEACHTUNG DER POTENZIALE IM FREIZEIT- UND AUSFLUGSVERKEHR	43
6.4.2.	VERBINDUNGEN NACH POLEN	45
7.	HANDLUNGSBEDARF BEI DEN TEILSYSTEMEN DES ÖPNV	47
7.1.	SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR	47
7.2.	REGIONALVERKEHR	51
7.2.1.	SICHERUNG BEDROHTER ANGEBOTE UND ANGEBOTSHIERARCHISIERUNG	52
7.2.2.	WEITERENTWICKLUNG DER VERBINDUNGEN ZWISCHEN POTSDAM UND BERLIN	53
7.2.3.	NOCH AUSSTEHENDE LÜCKENSCHLÜSSE BEIM REGIONALVERKEHR VON/NACH BERLIN	54
7.3.	S-BAHN (IMMER IM KONTEXT MIT DER U-BAHN IN BERLIN)	55
7.3.1.	FALKENSEE	55
7.3.2.	TELLOW/ KLEINMACHNOW/ STAHNSDORF (TKS)	56
7.3.3.	STRAUSBERG – STRAUSBERG NORD	56
7.3.4.	WEITERE VERLÄNGERUNGEN	56
7.4.	LANDESBEDEUTSAME BUSLINIEN (RX)	57
7.5.	STRASSENBAHN (TRAM)	57
7.6.	STADT- UND REGIONALBUSSE	58
7.7.	ALTERNATIVE BEDIENFORMEN	58
7.8.	VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDE ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN	58
7.8.1.	BERLINER AUSSENRING (BAR)	58
7.8.2.	TELLOW / KLEINMACHNOW/ STAHNSDORF (TKS)	59
8.	INFRASTRUKTUR	61
8.1.	VORHANDENE INFRASTRUKTUR IM LAND BRANDENBURG	61
8.1.1.	FRAGEN DER STRECKENKAPAZITÄTEN	62
8.1.2.	INFRASTRUKTURZUSTAND	64
8.2.	LAUFENDE INFRASTRUKTURKOSTEN BEIM SPNV IM LAND BRANDENBURG	65
8.3.	ENTWICKLUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR IM LAND BRANDENBURG	68
8.3.1.	BESONDERS VORDRINGLICHE MASSNAHMEN	68
8.3.2.	WEITERE VORDRINGLICHE MASSNAHMEN	70
8.3.3.	GRÖßERE INFRASTRUKTURMASSNAHMEN	70
9.	FINANZIERUNGSBEDINGUNGEN	71
9.1.	RAHMENBEDINGUNGEN DER ÖPNV-FINANZIERUNG	71
9.2.	GESETZLICHE GRUNDLAGEN	71
9.3.	FINANZIERUNGSQUELLEN DES ÖPNV IN DEUTSCHLAND	72
9.4.	ÖPNV-FINANZIERUNG IN BRANDENBURG	72
10.	VERMARKTUNG UND TARIFE	74
11.	BEEINFLUSSUNG DER BAHN- UND ÖPNV-POLITIK DES BUNDES	75
11.1.	WAHRNEHMUNG DER BELANGE DES GEMEINWOHLS IN DER BAHNPOLITIK	76
11.2.	POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN BEI DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR	79
11.2.1.	POSITION VON AUFGABENTRÄGERN BEI DER BEREITSTELLUNG VON EISENBAHNINFRASTRUKTUR	80
11.2.2.	WEITERE MASSNAHMEN ZUR VERRINGERUNG DES KOSTENAUFWANDES	82
11.2.3.	GRUNDLEGENDER HANDLUNGSBEDARF BEI DER BETRACHTUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR	83

11.3. FERNVERKEHR	84
12. REVISION DER REGIONALISIERUNGSMITTEL	85
13. PRIORITÄTEN	87
13.1. HANDLUNGSFELDER (POLITISCH, NICHTMONETÄR, ORGANISATORISCH)	87
13.2. HANDLUNGSFELDER (POLITISCH, NICHTMONETÄR, ORGANISATORISCH)	87
13.2.1. VBB STRUKTURREFORM ‚AUFGABENTRÄGERSCHAFT‘ IN BRANDENBURG	87
13.2.2. VBB STRUKTURREFORM ‚EINNAHMEAUFTEILUNG‘ IN BRANDENBURG	87
13.2.3. VBB STRUKTURREFORM ‚MOBILITÄTSVERBUND‘ IN BRANDENBURG	87
13.3. HANDLUNGSFELDER KONZEPTIONELL UND INFRASTRUKTUR	88
13.3.1. BERLIN NAHER RAUM	88
13.3.2. WEITERE MASSNAHMEN	89
13.4. BEEINFLUSSUNG DER BUNDESPOLITIK	89
14. ZUSAMMENFASSUNG	91

VERZEICHNIS DER ABBILDUNGEN

Abb. 1	Grafik Entwicklung Streckennetz
Abb. 2	Liniennetz Bahn-Regionalverkehr Brandenburg-Berlin /Quelle: www.fahrinfo.de /
Abb. 3	Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Potsdam. Reisezeitvergleich ÖPNV – MIV / Graphische Darstellung anhand der Daten von Anlage 7
Abb. 4	Verkehrsmittelnutzung bei Inlandsreisen nach Lebensphasen /Quelle: RA 2011 face-to-face/
Abb. 5	Karte mit früheren IR-Halten
Abb. 6	Anzahl der täglichen Fahrgäste im Bahn-Regionalverkehr
Abb. 7	Querschnittsnachfrage im SPNV der Länder Berlin und Brandenburg. 2013 /Quelle: VBB/ (Vergrößerte Darstellung siehe Anlage 10)

VERZEICHNIS DER ANLAGEN

Anlage 1	SPNV-Ausschreibungen in Berlin-Brandenburg 2014-2017
Anlage 2	Liniennetz Bahn-Regionalverkehr Brandenburg-Berlin
Anlage 3	Linienübersicht SPNV in Brandenburg und Berlin
Anlage 4	Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB)
Anlage 5	Vertiefende Betrachtungen zu Fragen der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs
Anlage 6	Die 100 wichtigsten VBB-Kennzahlen. Stand 31.05.2013
Anlage 7	Reisezeitvergleich ÖPNV – MIV
Anlage 8	Vertiefende Betrachtungen zur Thematik „ÖPNV & Tourismus“
Anlage 9	Stationen im Land Brandenburg. Frequentierung /Quelle: Land Brandenburg, Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft. 08.2014/
Anlage 10	Querschnittsnachfrage im SPNV der Länder Berlin und Brandenburg. 2013

- Anlage 11 Stationspreise DB Station&Service AG Bundesländer-Vergleich
- Anlage 12 Übersicht über Eisenbahninfrastruktur der RIN RegioInfra GmbH & Co. KG

1. EINLEITUNG

Die Brandenburger Landtagsfraktion von Bündnis 90/Die Grünen bereitet sich intensiv auf Initiativen zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs in Brandenburg vor, insbesondere unter Einbeziehung der engen Verflechtungen mit dem Land Berlin und den angrenzenden Ländern.

Dieses „Eckpunkte Gutachten ÖPNV“ hat die Erarbeitung von Grundlagen für eine Strategie zum Ziel, die aufzeigt, mit welchen Mitteln und Maßnahmen die Fahrgastzahlen im Brandenburger ÖPNV bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden können. Hierzu wird die Umsetzung bzw. Weiterentwicklung eines integrierten Brandenburg-Berlin-Taktgefüges im Rahmen des angestrebten Deutschland-Taktes als Voraussetzung angesehen.

Folgende Arbeitsschritte waren auftraggeberseitig vorgesehen:

- Schwachpunktanalyse des Status quo und der Entwicklung des ÖPNV in Brandenburg
- Bewertung der Zielkonzeption 2016 bzw. des Perspektivnetzes des Landesnahverkehrsplans unter Berücksichtigung ggf. erfolgter Aktualisierungen vonseiten der Landesregierung
- Durchführung einer Potenzialanalyse zur Steigerung der Fahrgastzahlen im ÖPNV (Bahn, Bus, alternative Bedienformen) unter Berücksichtigung des demografischen Wandels
- Erarbeitung von Grundlagen für eine „grüne Strategie“ zur Erschließung ungenutzter Fahrgastpotenziale mit Prioritätensetzung und realistischen Zeithorizonten für eine entsprechende Maßnahmenumsetzung sowie Ermittlung des notwendigen Investitionskapitals (u.a. Maßnahmen zu Takt- und Fahrzeitverbesserungen, Anschlussmöglichkeiten und Wartezeiten, notwendige Infrastrukturmaßnahmen, neue Angebotsformen, bessere Verknüpfungen der verschiedenen Verkehrsträger, Service, Tarife, Verantwortlichkeiten, Strukturen, effizienterer Mitteleinsatz), auch unter Berücksichtigung des „Grünen Zielnetzes Berlin-Umland 2020“ von Bündnis 90/Die Grünen
- Ableitung von Empfehlungen für landespolitische parlamentarische Aktivitäten

Die Projektbearbeiter gehen davon aus, dass Bündnis 90/Die Grünen die Menschen und potenziellen Nutzer und Reisenden und ihre Sicht auf den ÖPNV, auf die Mobilitätsangebote von Tür zu Tür und auf die Nutzungshemmschwellen in den Mittelpunkt des Handelns und Handlungsbedarfs stellt. In Abstimmung mit dem Auftraggeber wird daher das „Eckpunkte Gutachten ÖPNV“ als erweitertes Strategiepapier über alle Verkehrsarten gesehen, das hinsichtlich des beauftragten Projektbudgets (finanziell und zeitlich) nicht die Bearbeitungstiefe detaillierter Einzeluntersuchungen erreichen kann und soll.

Der Öffentliche Personennahverkehr nach dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg beinhaltet gegenwärtig

- den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in der Aufgabenträgerschaft des Landes
- den straßengebundenen ÖPNV sowie weitere ÖPNV-Angebote (z.B. Schifffahrt) als „übriger“ ÖPNV (üÖPNV) in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und der Kreisfreien Städte

Im Land Brandenburg steht der Öffentliche Personennahverkehr vor unterschiedlichen Herausforderungen, die sich aus den unterschiedlichen Entwicklungen zwischen dem Berliner Umland und den beiderseitigen peripheren Gebieten ergeben.

Während den knappen verfügbaren Finanzmitteln im Berliner Umland infolge des Zuzugs eine wachsende Nachfrage und ein zunehmender Angebotsbedarf gegenüberstehen, machen sich in den Berlin-ferneren Gebieten die Auswirkungen des Bevölkerungsrückgangs bemerkbar. Dabei beschränkt sich das Angebot bei zahlreichen Orten im ländlichen Raum in der Fläche außerhalb der Regionalbahnstrecken und Schulzeiten schon seit Jahren auf wenige Fahrten an einzelnen Wochentagen, so dass ein Teil der Bevölkerung längst von einem verlässlichen getakteten ÖPNV entwöhnt ist. In den wenigen größeren Städten des Landes ist die Situation teilweise besser, doch ist zunehmend auch hier z.B. eine Gefährdung der Finanzierung der Straßenbahn zu verzeichnen.

Beim Schienennetz der Bahn ist vor dem Hintergrund der schwierigen Nachfragesituation in den Berlin-ferneren peripheren Gebieten insbesondere auf tangentialen Strecken der Personenverkehr eingestellt worden. Sofern auf diesen Strecken überhaupt noch Güterverkehr vorhanden war, reichte er in der Regel auch in Verbindung mit möglichen touristischen Zugangeboten nicht aus, um die Infrastruktur zu erhalten. Demzufolge ist der Betrieb der Infrastruktur der betroffenen Strecken vielfach auf Dauer eingestellt worden.

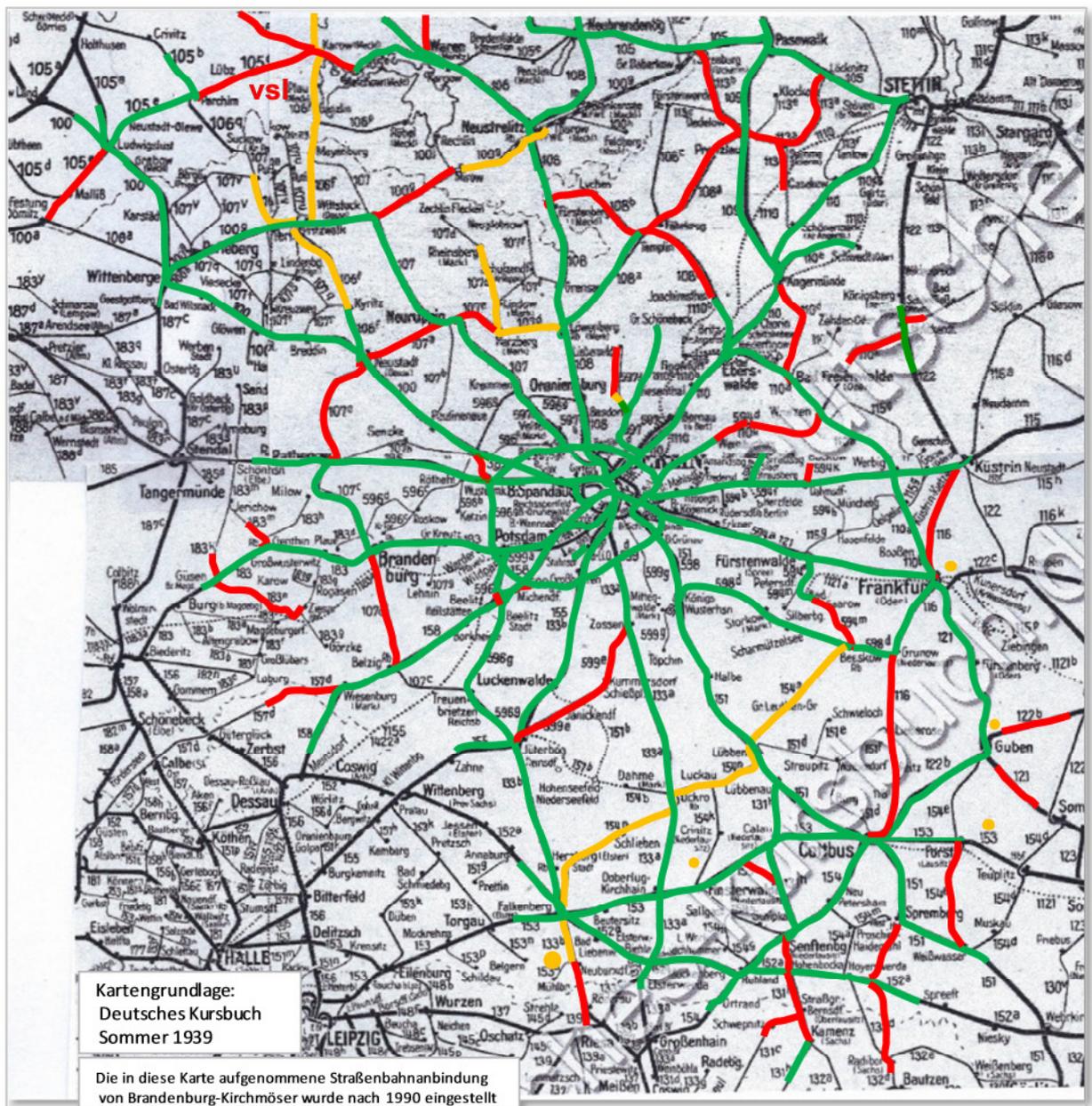
Dies betrifft auch Strecken mit zumindest potenzieller Bedeutung für den großräumigen Güter- und Umleitungsverkehr (z.B. Abschnitte der Strecke Wiesenburg – Güterglück – Calbe – Güsten - Blankenheim)¹. Es folgten teilweise Rückbauten und/oder Entwidmungen mit anschließendem schnellem Abbau der Wertstoffe, so dass auch netzverknüpfende Strecken kaum wieder nutzbar gemacht werden können (z.B. Templin – Prenzlau bzw. große Teile der Brandenburgischen Städtebahn mit dem Abschnitt Rathenow – Neustadt (Dosse) im Hinblick auf die BUGA 2015 Havelregion sowie die Fortsetzung in Richtung Neuruppin). Entsprechend schwerwiegend sind die Auswirkungen auf die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine Aufrechterhaltung oder Wiederherstellung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit der betroffenen Regionen, auch in Bezug auf den Tourismus (z.B. Templin – Joachimsthal).

Vor dem Hintergrund der jeweiligen Entwicklung der Nachfrage und dem Gebot der Gleichstellung mobilitätsbeeinträchtigter Personen steht der Öffentliche Personennahverkehr zukünftig vor weiteren Herausforderungen:

- Infolge der zunehmenden Alterung der Gesellschaft haben die Belange älterer Menschen eine steigende Bedeutung – nicht nur im Hinblick auf Beeinträchtigungen bei Seh-, Hör- und Gehvermögen. Dabei nimmt auf der einen Seite der Anteil des motorisierten Individualverkehrs bei den Personengruppen mit höherem Lebensalter weiter zu, zum anderen stellt sich im Zusammenhang mit den vorgenannten Gründen für viele Menschen die Frage, ob sie auf die aktive Pkw-Nutzung verzichten wollen.

¹ Die so genannte Wetzlarer Bahn Berlin-Charlottenburg – Blankenheim (Verknüpfung mit der Strecke Halle (Saale) – Kassel) ist seit 2007 durch den Bau der B6n bei Güsten unterbrochen (Entwidmung eines 200 m langen Abschnitts). Der Denkmalschutz erfordert die Sicherung der Elbbrücke bei Barby.

Abb. 1: Strecken mit SPNV im Land Brandenburg nach 1990



- Taktverkehr, deutliche Verbesserungen teilweise wegen Rückzug im Fernverkehr; neu S-Bahn Teltow Stadt, Fertigstellung Anbindung BER, Reaktivierung: Szczecin (SPNV), Kostrzyn
- Nur noch Einzelzüge, teilweise nach erfolgter Einstellung des SPNV ohne Landesbestellung und nur an bestimmten Verkehrstagen sowie mit besonderen Tarifen
- SPNV eingestellt, stillgelegte Strecken teilweise zumindest abschnittsweise entwidmet (u.a. Bad Belzig – Brandenburg, Rathenow – Neustadt (Dosse), Templin – Prenzlau, Bad Saarow (Süd) – Beeskow, Werneuchen – Wriezen wg. Straßenbaumaßnahmen
- Weitere Einzelzugangebote teilweise nur an bestimmten Verkehrstagen, außer Forst – Zagan neu, Guben – Czerwiensk nur 1996-2002 wg. Einstellung Personenverkehr auf polnischem Gebiet

Anmerkungen

- im Raum Berlin sind auch Strecken grün markiert, bei denen zur Zeit nur die S-Bahn-Gleise befahren werden
- außerhalb des Landes Brandenburg sind nur ausgewählte Strecken in die Kennzeichnungen einbezogen
- bei nicht markierten Eisenbahnstrecken im Land Brandenburg entfiel der Personenverkehr schon vor 1990

- Gerade die Berlin-ferneren Gebiete sind von der Schließung von Schulstandorten bedroht bzw. betroffen. Dies wirkt zwar dem Nachfragerückgang in gewissem Maße entgegen, führt aber im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu zusätzlichen Anforderungen an den Öffentlichen Personennahverkehr, da Schüler bereits im Grundschulalter befördert werden müssen – oder es verstärkt den Individualverkehr (Stichwort Elterntaxi, was Kindern das Erlernen der Verkehrskompetenz erschwert).

Diesen Problemen stehen aber auch Chancen gegenüber. Sie ergeben sich daraus,

- dass der Tourismus im Land Brandenburg eine zunehmende Bedeutung als Wirtschaftsfaktor erlangt, wobei sich aus den Anforderungen der Nachhaltigkeit eine zunehmende Bedeutung des Öffentlichen Personennahverkehrs im Freizeit- und Ausflugsverkehr ergibt,
- dass gerade in Gebieten mit hoher Besiedlungsdichte bei jungen Menschen eine Hinwendung zum Umweltverbund (nichtmotorisierter Verkehr und öffentlicher Verkehr) zu beobachten ist, während die Funktion des Autos als Statussymbol an Bedeutung verliert,
- dass die Möglichkeit, bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel die Fahrzeit für andere Tätigkeiten als das Steuern eines Fahrzeugs zu nutzen, durch die zunehmende Verbreitung der Mobilkommunikation eine wachsende Bedeutung bekommt,
- dass die Entwicklungen in der Informationstechnik und neue innovative Mobilitätsdienstleistungen zusätzliche Möglichkeiten zur Reduzierung von Zugangshemmnissen zum Umweltverbund eröffnen,
- dass sich gerade bei Zugangsstellen zum Schienenpersonennahverkehr der Einzugsbereich durch die zunehmende Verbreitung von Fahrrädern mit elektrischer Tretunterstützung (Pedelecs, e-Bikes) deutlich vergrößern kann.

Vor diesem Hintergrund und der Bedeutung verkehrspolitischer Entscheidungen für das Gelingen der Energiewende entwickelt die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Brandenburger Landtag verkehrspolitische Strategien auch mithilfe dieses „Eckpunkte Gutachtens ÖPNV“. Dazu werden im Rahmen des Gutachtens bestehende und notwendige Handlungserfordernisse analysiert und formuliert sowie strategische und pragmatische Handlungsmöglichkeiten erarbeitet.

1.1. ARBEITSZIELE

Die vorstehende Beschreibung der Ausgangssituation für dieses „Eckpunkte Gutachten ÖPNV“ nennt bereits ansatzweise die Projektziele und Untersuchungsschritte, die in Umsetzungsmaßnahmen zur angestrebten Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Personennahverkehr bis 2030 münden sollen (einschließlich Schienenpersonennahverkehr).

Dazu gehören Ideen, Vorschläge und Maßnahmen zur Weiterentwicklung eines Berlin-Brandenburg-Taktgefüges unter Einbeziehung der starken Verflechtungen mit Berlin, den angrenzenden Bundesländern und dem Nachbarland Polen sowie die Berücksichtigung des „Grünen Zielnetzes Berlin-Umland 2020“ von Bündnis 90/Die Grünen und die vernetzte Tür-zu-Tür-Mobilität und Servicequalität im Verbund aller Verkehrsarten und Verkehrssysteme.

Die Untersuchungsschritte beinhalten

- die Schwachpunktanalyse im Status quo in generalisierter Form,
- die Bewertung der aktuellen Planungen der Landesregierung unter Einbindung der maßgeblichen Aspekte der Landesentwicklungsplanung,
- die Erarbeitung von Grundlagen für eine „grüne Strategie“ zur Erschließung weiterer Nutzerpotenziale,
- die Ableitung von Empfehlungen für landespolitische parlamentarische Aktivitäten.

Auf Bundesebene wird von Bündnis 90/Die Grünen die Weiterentwicklung des Bundesverkehrswegeplans zu einem ‚Integrierten Bundesmobilitätsplan‘ angestrebt. Vor diesem Hintergrund und aufgrund der Schlussfolgerungen aus diesem Gutachten wird angeregt, unter anderem auf die Entwicklung eines ‚Integrierten Landesmobilitätsplans für Brandenburg‘ hinzuwirken. Dazu wird empfohlen, zur ganzheitlichen Betrachtung des Mobilitätssystems die folgenden Fragestellungen in die Betrachtung einzubeziehen:

- die Anforderungen aus den in der Darstellung der Ausgangssituation ausgeführten gesellschaftlichen Entwicklungen,
- die Kundensicht unter Einbindung von Präsenz, Service, Marketing/Fahrgastinformation mit einheitlichen Identifikationsmerkmalen, Image/Erscheinungsbild, subjektivem Sicherheitsempfinden etc. unter Beachtung ‚grenzüberschreitender‘ Angebote – grenzüberschreitend meint hier Bestellergrenzen, Betreiber Grenzen, Territorialgrenzen, Zuständigkeitsgrenzen, Mentalitätsgrenzen, Hemmschwellen, Befindlichkeiten usw.,
- die wesentlichen Aspekte der Landesplanung vor dem Hintergrund der Probleme (Flächenknappheit) in den wirtschaftlich starken Räumen des Bundesgebietes / Herstellung von Win-Win-Situationen durch Kooperation als Entwicklungschance für das ganze Land Brandenburg unter Nutzung von Synergien mit Berlin,
- die Möglichkeiten zur Erschließung neuer Finanzierungsquellen sowie die Interessen des Landes Brandenburg vor dem Hintergrund des Mittelbedarfs bestimmter Großprojekte im Bundesgebiet,
- die Sicherung zukünftiger Handlungsmöglichkeiten insbesondere bei der Eisenbahninfrastruktur auf der Grundlage der aktuellen Situation,
- die Integration innovativer Verkehrsmittel (z.B. Pedelecs) im Rahmen der Verknüpfung mit den anderen Verkehrssystemen und der nachhaltigen Entwicklung des Tourismus,
- die Einbindung innovativer Mobilitätskonzepte (z.B. Ein-Weg-Fahrrad-Verleih-Systeme, P+R+Info-Qualität, Bike+Ride+Service-Qualität, Car+Bike-Sharing, Warenlieferung),
- die Definition von Mindeststandards bezüglich Takt, Erreichbarkeit, Servicequalität, Erscheinungsbild des ÖPNV usw. und deren landesweite Durchsetzung,
- die Schaffung von Anreizsystemen zur Verlagerung von Verkehren vom MIV zum ÖV bzw. zum Umweltverbund (z.B. Rabattieren, Bepreisen, Service, Tarife, Info usw.).

1.2. VORGEHENSWEISE

Ausschreibung, Bieterangebot und Auftragserteilung des Gutachtens basieren auf APs, einer üblichen Gliederung nach Arbeitspaketen für Analyse, Bewertung, Konzeptbearbeitung, Schlussfolgerungen. Projektbearbeitung und Sinnfälligkeit des Ergebnisberichts zum „Eckpunkte Gutachten ÖPNV“ führten zu themenbezogener Gliederung, Zusammenfassung und Handlungsempfehlungen. Das Gutachten basiert auf den in den Präsentationen gezeigten und diskutierten Charts, die Bestandteil der Arbeitsergebnisse sind und zum Verständnis dazugehören.

Die Handlungsempfehlungen für Initiativen für das politische Handeln des AG liegen vorrangig in den nichtmonetären Bereichen ‚politischer Wille, politische Vorgabe, politische Entscheidung‘ für eine zielgerichtete Landesmobilitätspolitik mit Schwerpunkt ÖPNV und für die Gestaltung effektiver ‚grenzüberschreitender‘ Organisationsstrukturen über Landkreisgrenzen, Bestellergrenzen, Betreibergrenzen usw. hinweg. Hier geht es um effektive grundsätzliche Verbesserungen und kreative Weiterentwicklungen im Bestand zum Nutzen der Menschen in Brandenburg.

1.3. AUFTRAG, OPTION, VISION, ZIEL

Deutlich mehr Menschen als bisher werden mit deutlich besseren Angeboten als bisher angeregt und überzeugt, in Brandenburg mit Bussen und Bahnen zu fahren und die Vorteile des Öffentlichen Verkehrs zu nutzen.

1.3.1. MOBILITÄTSVERHALTEN

Ein komplexes Zusammenspiel vieler Faktoren beeinflusst das tägliche Mobilitätsverhalten jeder und jedes Einzelnen. Vor jeder Mobilitätsentscheidung werden die eigenen Ansprüche, grundsätzliche Einstellungen, spezifische Möglichkeiten und der Zugang zum jeweils infrage kommenden Verkehrsmittel und zu dessen Nutzung geprüft – oft im Unterbewussten. Die sog. ‚Wahlfreien‘ vergleichen mehrere Optionen, die ‚Festgelegten‘ kennen nur ihre übliche oder notwendige Wahl, sei es aus Überzeugung oder aus Mangel an Alternativen, vom eigenen Standpunkt, eigenen Möglichkeiten oder dem eigenen Kenntnisstand aus gesehen.

1.3.2. ANREGUNG ZUR NUTZUNG DER MOBILITÄTSALTERNATIVE ÖPNV

Menschen treffen in ihrer Mobilität ständig eine Wahl für oder gegen ein Verkehrsmittel. Im Marketing für Busse und Bahnen kommt es darauf an, zum Nachdenken, zum Umdenken und zum Nutzen von Mobilitätsalternativen anzuregen. Möglicherweise gibt es für die nächsten oder generell für die persönlichen Reisewege Alternativen zur bisherigen Verkehrsmittelwahl. Hier gilt es, mit überzeugenden Angeboten des Systems Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) die Bereitschaft jeder und jedes Einzelnen zu wecken, eigene lieb gewonnene Gewohnheiten und Bequemlichkeiten infrage zu stellen und nahe liegende alternative Mobilitätsangebote in die Überlegungen einzubeziehen und zu nutzen.

1.3.3. MOBILITÄTSKETTE – DIE VERNETZUNG VON VERKEHRSMITTELN

Deutlich mehr Menschen als bisher könnten ihren Hauptreiseweg mit Bussen und Bahnen durchführen. Das schließt nicht aus, ja, es schließt ausdrücklich mit ein, dass die sog. ‚erste bzw. letzte Meile‘ mit anderen Verkehrsmitteln bewältigt werden kann bzw. bewältigt werden muss, insbesondere in den weiten ländlichen Räumen. Hier hat das Fahrrad eine wichtige Zubringerfunktion. Bei größeren Entfernungen oder sehr begrenzt verfügbarer Zeit wird auch motorisiert gebracht und abgeholt, in Fahrgemeinschaften mitgefahren oder ein Taxi bestellt. Wenn selbst motorisiert gefahren werden muss, mit dem eigenen Mofa, Moped, Motorrad oder Auto, müssen vor allem die Abstell- und Umsteigebedingungen am Umsteigeort zum Bus oder zur Bahn günstig sein.

Für die deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen in Bussen und Bahnen ist unter anderem entscheidend, dass die Übergangsbedingungen von und zu anderen Verkehrsmitteln und zwischen den ÖPNV-Verkehrsmitteln optimal und möglichst hemmschwellenfrei sind.

Die persönliche Ortsveränderung läuft dann in Mobilitätsetappen ab und es wird das jeweils sinnvollste Verkehrsmittel eingesetzt.

Im Nahbereich sind Wege zu Fuß, mit dem Fahrrad oder mit spezifischen Hilfsmitteln für Mobilitätsbehinderte unschlagbar.

1.3.4. NEUE E-MOBILITÄT ERFORDERT SPEZIFISCHE INFRASTRUKTUR

Die neuen innovativen individuellen Verkehrsmittel mit elektrischer Unterstützung oder elektrischem Antrieb – Pedelecs, eBikes, Segways, Trottinettes und andere, z.B. eCars – benötigen eine spezifische Infrastruktur. Von sicheren Abstellmöglichkeiten mit Ladestation hängt möglicherweise die Bereitschaft ab, an den Umsteigeorten zu Bussen und Bahnen das Verkehrsmittel zu wechseln. Pedelecs usw. sind für die unterstützten Nutzerinnen und Nutzer in der Regel zur Mitnahmebeförderung zu schwer und zum einfachen Abstellen zu wertvoll, so dass sie nicht wie ein Fahrrad bisher an einem Gitter sich selbst und dem Vandalismus überlassen werden sollten. Spezifische Infrastruktur für gesichertes oder bewachtes Abstellen ist erforderlich.

1.3.5. MOBILITÄTSMANAGEMENT (UND KOMMUNIKATIONSMANAGEMENT)

Die Qualität des Mobilitätsmanagements und des Kommunikationsmanagements besteht in der lückenlosen verlässlichen Vernetzung der Mobilitätsangebote und der plausiblen lückenlosen Kundeninformation und Kommunikation darüber, insbesondere im Störfall.

1.3.6. MOBILITÄTSVERHALTEN UND ANGEBOTSLTERNATIVEN

Verkehrsmittelnachfrage und Infrastrukturnutzung werden durch die Summe einzelner individueller Mobilitätsentscheidungen geprägt. Nachfrage und Nutzung richten sich nach den bestehenden Angeboten, vor allem nach Wahrnehmung und Bewertung der Angebote und der Bereitschaft zur Nutzung. Fast alle Menschen haben Mobilitätsbedürfnisse, wollen von A nach B, weiter nach C, D, E und meistens auch zurück nach A. Von Tür zu Tür muss nicht nur *ein* Verkehrsmittel benutzt werden, ausgenommen im Nahbereich die eigenen Füße und/oder das Fahrrad. Für regelmäßige weitere (Pendler-)Fahrten und/oder längere Reisen

bietet es sich an, den nächsten Bus oder Bahnhof zu erreichen und umweltverträgliche Verkehrsmittel zum Ziel zu wählen.

Der Griff zum Kfz-Schlüssel (und Kfz-Schein), richtiges Orientieren (immer öfter mit dem Navi), günstiges Tanken (samt Preisvergleichen), Gepäckmitnahme (inkl. Einkäufen) und das Fahren zu den Zielen sind angeblich leicht für Jede und Jeden zu bewältigen. Selten ‚ins Vergnügen‘ einbezogen und realistisch bewertet werden die Kosten (Halter-, Betriebs-, Nutzungskosten), Parkplatzsuche, Verkehrsstaus, Fahrzeiten, die Konzentration aufs Fahren statt paralleler Betätigungen, die potenziellen Gefahren und möglichen Unfallfolgen, usw.. Hier werden die Themen Siedlungsstruktur und Wohnsitzwahl angesprochen, die oft ohne die Auswirkungen auf die Mobilität, auf Wegelängen, Wegekosten und Wegezeiten entschieden werden.

Der Erwerb eines richtigen Tickets (möglichst im Ticketing), richtiges Orientieren im komplexen System (immer öfter mit dem Smartphone), die Kenntnis der Angebote der Reise+Info-Kette, die Gelassenheit im Umgang mit den Mitmenschen in öffentlichen Verkehrsmitteln und Geduld im Störfalle können durch häufiges Nutzen erlernt werden. Kindern in ‚Elterntaxis‘ fehlt häufig von klein auf die selbstverständliche Erwerbsmöglichkeit eigener Verkehrskompetenz zu Fuß, mit dem Fahrrad, mit Bussen und Bahnen, weil sie oft auch – zumindest den gut situierten – Eltern und motorisierten Großeltern abhanden gekommen ist.

2. VORGEHENSWEISE BEI DER PROJEKTBEARBEITUNG

2.1. DATENLAGE UND BEARBEITUNGSTIEFE

2.1.1. SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV)

Für den Teil SPNV wurde vom VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg umfangreiches Datenmaterial zur Verfügung gestellt bzw. in bilateralen Gesprächen während der Projektbearbeitung abgefragt:

Dazu gehörten u.a. Angaben zu:

- Querschnittsnachfrage SPNV in den Ländern Berlin und Brandenburg für das Fahrplanjahr 2013 (mo-fr)
- Kantenbelegung SPNV in Berlin/Brandenburg (Angaben für 2006, beförderte Personen pro Tag mo-fr, Schulzeit, Angaben nur von DB AG)
- Ein- und Aussteigerzahlen an den Stationen in Berlin/Brandenburg (Reisende pro Tag, mo-fr,sa,so und feiertags, Angaben für 2006 und 2013)

Damit war eine grobe Quantifizierung des Ist-Zustandes der Nachfrage im SPNV möglich, die im Rahmen der finanziell und zeitlich vorgegebenen Bearbeitungstiefe des Gutachtens für die Beurteilung der Stärken und Schwächen des SPNV-Angebots und der Zusammenhänge mit den infrastrukturellen Voraussetzungen aussagekräftig genug war.

Für die Bewertung der infrastrukturellen Voraussetzungen des SPNV war ein hoher Recherche-Aufwand nötig.

Die **Zugangspunkte zum SPNV** wurden für das gesamte Land Brandenburg betrachtet. Da sich die weitaus meisten Stationen im Besitz der Deutschen Bahn (DB Station&Service AG) befinden, wurden die Angaben hinsichtlich der Einteilung der Stationen (Stationskategorien) und der Kosten, die sich aus dem Betreiben der Bahn-Infrastruktur ergeben, anhand der öffentlich zugänglichen Netzzugangsdaten des Konzerns ermittelt. Damit wurde ein Überblick über den Status quo der Ausstattung und der Servicequalität an den Stationen möglich und ggf. erforderliche Handlungsbedarfe konnten ermittelt werden.

Die Zugangspunkte zum SPNV im Land Berlin wurden im Rahmen dieses Projekts nicht detailliert untersucht, sondern nur insoweit in die Betrachtung einbezogen, wie sie derzeit bzw. zukünftig kapazitätsbedingte Engpässe darstellen und damit den Nutzungsanforderungen nicht genügen (werden).

Eine detaillierte Betrachtung und Bewertung der Bahn-Stationen im Land Brandenburg hinsichtlich ihrer vorhandenen baulichen Gegebenheiten (Anlagen des SPNV, Zugangsmöglichkeiten, auch bzgl. ihrer Barrierefreiheit, Verknüpfung zum üÖPNV und zu anderen Mobilitätsangeboten wie P+R, Fahrradverkehr), eventuell geplante Aus- und Umbauten, war im Rahmen dieses Projekts aus zeitlichen und finanziellen Gründen nicht möglich. Diese Informationen enthält vollumfänglich das **Zugangsstelleninformations-**

system (ZIS) – Bestandserfassung und Stationsdatenbank für das Land Brandenburg², das innerhalb der Rechercharbeit stichpunktartig zu Rate gezogen wurde.

Angaben zum **Streckennetz des SPNV** im Land Brandenburg und im Land Berlin wurden ebenfalls anhand der öffentlich zugänglichen Netzzugangsdaten der Infrastrukturbetreiber (vorrangig Deutsche Bahn DB Netz AG, aber auch NE-Bahnen wie NEB Niederbarnimer Eisenbahn und RIN RegioInfra Nord) sowie durch Bild- und Kartenstudium ermittelt. Quellen waren dabei vorrangig Angaben im Internet (Unternehmensseiten, Wikipedia und Google), aber auch Print-Info-Produkte (Flyer, Kartenmaterialien, „Eisenbahnatlas Deutschland“, etc.). Daraus waren die örtliche Lage und – in eingeschränktem Maß - auch die Gleisplangestaltung ersichtlich. Damit konnten infrastrukturelle Problembereiche lokalisiert, mit bereits vorhandenen Lösungsvorschlägen aus Landes- und Unternehmensplanungen abgeglichen und Handlungsempfehlungen abgeleitet werden.

2.1.2. ÜBRIGER ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR (üÖPNV)

Eine landesweite Analyse der Angebote des üÖPNV konnte im Rahmen der Projektbearbeitung aufgrund der Rahmenbedingungen nicht erfolgen. Die Busverkehre in der Fläche und die Angebote von Stadtverkehren (Busse und Straßenbahnen) sind auf der Grundlage der veröffentlichten Liniennetze und anhand ihrer Fahrpläne übersichtsbezogen und stichprobenartig in ihrer Grundstruktur betrachtet worden. Ebenso erfolgte keine Detailuntersuchung der zeitlichen Gestaltung der Anschlussbeziehungen zwischen den ÖV-Angeboten SPNV und üÖPNV.

Die genannten tiefer greifenden Untersuchungen würden den Umfang des Projektes bei Weitem sprengen; im Bedarfsfalle wäre dafür eine gesonderte Projektbearbeitung nötig.

² Das Zugangsstelleninformationssystem ZIS wird seit 2001 im Auftrag des Landesamtes für Bauen und Verkehr -LBV- und des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg -VBB- erstellt. Die Dokumentation beinhaltet hierbei neben der Verkehrsstation einschließlich der Zugänge auch die Verknüpfungsanlagen sowie den umgebenden Raum.

3. RAHMENBEDINGUNGEN

3.1. RAHMENBEDINGUNGEN DER ZUKÜNFTIGEN VERKEHRSENTWICKLUNG

Nach der „Verflechtungsprognose 2030“, die im Rahmen des in Aufstellung befindlichen Bundesverkehrswegeplans 2015 erstellt wurde, ist zwar beim Personenverkehr im östlichen Teil Deutschlands mit einem rückläufigen Verkehrsaufkommen zu rechnen, wobei aber der Berliner Raum eine deutliche Ausnahme darstellt, da dort ein erhebliches Wachstum erwartet wird, das nur vom Raum München/Oberbayern übertroffen wird. Der bundesweite Durchschnitt beim Verkehrsaufkommen im Personenverkehr liegt bei einem Zuwachs von 19% bis 2030. Nicht berücksichtigt sind dabei Durchgangsverkehre und das Wachstum bei den Fahrweiten, die sich aber auf die Belastung der Infrastruktur auswirken.

Ein wesentlicher Faktor für die Entwicklung des Verkehrsaufkommens ist der demografische Wandel. Vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums im Berliner Raum und dem zu erwartenden Bevölkerungsrückgang in den berlinferneren Gebieten ergibt sich daher für die Zukunft des ÖPNV ein vielschichtiges Bild:

- Im Raum Berlin ist eine weitere Aufwertung des ÖPNV-Angebotes erforderlich, um bei steigendem Verkehrsaufkommen eine hohe Nachhaltigkeit zu erreichen, zumal es sich gerade in den Ballungsräumen auswirkt, dass gerade bei jungen Menschen das Auto an Bedeutung als Statussymbol verliert.
- In den Berlin-ferneren Räumen steht der ÖPNV vor besonderen Herausforderungen, da dem Nachfragerückgang im Zusammenhang mit dem Bevölkerungsrückgang und sinkenden Schülerzahlen eine zunehmende Bedeutung für den nachhaltigen Tourismus sowie seiner Funktion im Rahmen der Daseinsvorsorge gegenübersteht.

Die Bedeutung des ÖPNV gerade auch in den Berlin-ferneren Gebieten ergibt sich beim nachhaltigen Tourismus insbesondere aus dem weiterhin niedrigen Motorisierungsgrad in Berlin. Hinzu kommt die zunehmende Beliebtheit einer nachhaltigen Freizeitgestaltung.

Zur Funktion des ÖPNV als Mittel der Daseinsvorsorge ist darauf zu verweisen, dass die zunehmende Alterung gerade in den Berlin-ferneren Gebieten zu einer hohen und zunehmenden Dominanz der besonders PKW-affinen Altersgruppen führt, der Motorisierungsgrad nach den Aussagen der „Verflechtungsprognose 2030“ im Osten Deutschlands aber dennoch auf lange Zeit unterdurchschnittlich bleiben wird. Gleichzeitig

- führt das Wegbrechen von Versorgungseinrichtungen infolge des Bevölkerungsrückgangs – ähnlich wie bei der Schülerbeförderung – zur Verlängerung der zurückzulegenden Wege, so dass die Nutzung nichtmotorisierter Fortbewegungsarten schwieriger wird,
- ist von einem wachsenden Anteil an Menschen auszugehen, die infolge ihres Alters vor der Entscheidung stehen, auf die Nutzung des PKW ganz oder teilweise zu verzichten.

3.2. WEITERE LANDESENTWICKLUNG

In den Berlin-ferneren Gebieten muss davon ausgegangen werden, dass die schwierige Entwicklungssituation weiter anhält. Dennoch führt an der langfristigen Zielstellung, die wirtschaftliche Eigenständigkeit (Tourismus, Arbeitsplätze, Steuereinnahmen) in möglichst vielen Gebieten wieder herzustellen, auch vor dem Hintergrund des europäischen Wettbewerbs der Regionen kein Weg vorbei. Benachbarte Regionen (Metropolregionen, Welterbestätten, Fördergebiete, Euregios) werben um dieselben interessierten Kreise.

In den wirtschaftlich starken Regionen gibt es zunehmend Probleme mit Wohnraumkosten, Knappheit von bezahlbarem Wohnraum, dem Zwang zum peripheren Wohnen, weite Pendlerwege und zunehmende Zersiedelung der Landschaft, die sich auch wegen des damit verbundenen Mobilitätsbedarfs und Verkehrswachstums immer mehr auf die Lebensqualität der betroffenen Bevölkerung auswirken. Beispiele sind die Ballungsräume rund um Hamburg, Hannover, RheinRuhr, Frankfurt/M, Stuttgart oder München mit einer nach 1990 erheblichen arbeitsplatzbedingten Zuwanderung aus den neuen Bundesländern, aber auch die Einzugsbereiche von Berlin/Potsdam, Halle/Leipzig, Dresden oder Jena.

Es gibt daher zunehmende Gründe dafür, durch eine entsprechende Kooperation der Leistungsträger und Dienstleister einer wirtschaftlich starken Region mit dem Ziel des gegenseitigen Gewinns Wachstum in die gegenwärtigen Entleerungsräume zu bringen und dabei die jeweiligen Stärken der einzelnen Teile des Raumes Berlin-Brandenburg gerade auch im Hinblick auf die zunehmende Verflechtung mit Osteuropa gezielt zu nutzen. Dies wird vielfältige Maßnahmen bei Wirtschaftsförderung und Bildung erfordern, die sich mit einer langfristig tragfähigen Strategie bei der Entwicklung des ÖPNV und der Infrastruktur des Umweltverbundes überlagern.

4. ORGANISATION UND MANAGEMENT DES ÖPNV IN BRANDENBURG

4.1. AUFGABENTRÄGER

4.1.1. AUFGABENTRÄGER SPNV

Der regionale schienengebundene personenbezogene Nahverkehr (SPNV) wird von den Ländern Brandenburg (MIL = Ministerium für Infrastruktur u Landwirtschaft) und Berlin (SenStadtUm = Senatsverwaltung für Stadtentwicklung u Umwelt) bestellt, von Brandenburg federführend der Bahn-Regionalverkehr (RE/RB), von Berlin federführend der S-Bahn-Verkehr (S). Mit Durchführung und Management ist der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg beauftragt.

4.1.2. AUFGABENTRÄGER (Ü)ÖPNV

Der lokale übrige personenbezogene Nahverkehr (üÖPNV) in Brandenburg wird von den 14 Landkreisen (PR OPR OHV BAR UM MOL LOS LDS TF PM HVL EE OSL SPN) und den 4 kreisfreien Städten (P BRB CB FF) bestellt, in Berlin vom Senat (SenStadtUm für B). Mit der Durchführung und dem Management sind die Kreis- bzw. Stadt-Verwaltungen betraut. Der VBB bemüht sich um eine vermittelnde Koordination der 19 Aufgabenträger bei den die Landkreis-, Stadt- und Landesgrenzen übergreifenden Themen.

4.1.3. NUTZUNGSOBERFLÄCHEN DER AUFGABENTRÄGER

Die unterschiedlichen Zuständigkeiten verhindern einen ÖPNV in Brandenburg ‚aus einem Guss‘. Zumindest die nicht ÖPNV-affinen Nutzergruppen werden von den unterschiedlichen Nutzungsoberflächen, Gebrauchsbedingungen und Zugangshemmnissen abgeschreckt oder lassen sich erst gar nicht darauf ein. (Entsprechende Untersuchungsergebnisse sind im VBB vorhanden.) Solange jede Haltestelle je nach Verkehrsunternehmen und Verkehrsort anders aussieht, jeder Fahrscheinautomat je nach Verkehrsunternehmen und Verkehrsmittel anders zu bedienen ist, jede Zutrittsberechtigung je nach Verkehrsunternehmen und Fahrzeugtyp anders geregelt ist, jede Unternehmensentscheidung nach eigenen Interessen der Wirtschaftlichkeit und Profilierung fällt, gibt es keinen ÖPNV mit einheitlichem Auftritt in Brandenburg, der System und Steuerung ‚aus einem Guss‘ ausstrahlt.

4.2. VBB VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG

Der VBB hat in 15 Jahren formaler Existenz seit dem 1. April 1999 und in 25 Jahren realer (Vorlauf-) Zusammenarbeit seit dem 9. November 1989 viel erreicht, doch noch immer nicht die einheitliche Nutzungsoberfläche für die Kunden. Die Partnerunternehmen nutzen die gesamte Hintergrundarbeit des VBB wie selbstverständlich, z.B. die der elektronischen Verarbeitung und digitalen Vernetzung der Fahrplandaten, lassen aber von der Zusammenarbeit und Partnerschaft im VBB in der Präsenz gegenüber den Kunden wenig bis gar nichts erkennen.

Der VBB ist ein großer Tarifverbund über 2 Bundesländer, ein nützlicher Reisehilfeverbund mit ‚fahrinfo-online‘, ein Applikationsverbund für alle Smartphone-Nutzer, ein Vorzeige-Partnerschaftsverbund für 20 Aufgabenträger und ca. 40 Verkehrsunternehmen, doch kein

von allen Partnern ‚geliebter‘ zuständiger unterstützenswerter Entscheidungsträger für den ganzen ÖPNV im Land Brandenburg (+ Berlin) (Erläuterungen nachfolgend im Kapitel 4.3.).

Das entwickelte sich im Zuge der Stärkung, Dezentralität und Eigenständigkeit der 18 Aufgabenträger ‚Landkreise und Kreisfreie Städte‘ und ihrer ‚Haus-&-Hof‘-Verkehrsunternehmen und kann kostengünstig und kurzfristig politisch verändert werden. Landtag und Landesregierung können politisch beschließen, den VBB als ÖPNV-Federführer im ganzen Land Brandenburg zu stärken, seine Struktur zu reformieren und die Besteller- und Steuerungsfunktion für alle ‚landesbedeutsamen‘ und grenzübergreifenden‘ ÖPNV-Angebote auf ihn zu übertragen. Potentielle Kunden wollen von A nach B und haben kein Verständnis für (Angebots-) Grenzen.

(*) Bestellergrenzen, Betreibergrenzen, Territorialgrenzen, Zuständigkeitsgrenzen, Befindlichkeitsgrenzen

4.3. THEMEN FÜR DIE STÄRKUNG DES VBB

4.3.1. PARTNERSCHAFT IM VBB

Die 2 Bundesländer Brandenburg und Berlin, 5 kreisfreie Städte (inkl. Berlin) und 14 Landkreise im Land Brandenburg sowie ca. 40 Verkehrsunternehmen (teilweise mit mehreren Betriebsteilen, Betriebsorganisationen) sind „Partner im Verkehrsverbund“, doch man sieht es ihnen kaum an. Ihr öffentliches Auftreten, ihr selbstverständliches Akzeptieren, Benennen und Herausstellen der Partnerschaft, ein konstruktives Handeln für das Gemeinsame und nicht für das Abgrenzende, das sind entscheidende Potenziale für die Wahrnehmung des VBB vor Ort bei den Menschen mit einem ÖPNV in Brandenburg ‚aus einem Guss‘.

Schlussfolgerung:

Eine jährliche, unabhängige Evaluierung der ‚Qualität der Partnerschaft‘ der ‚Partner im VBB‘ nach politisch vorgegebenem Kriterienkatalog bis in strukturelle, systemische, sichtbare Details für eine Nutzungsoberfläche gegenüber den Kunden ‚aus einem Guss‘ ist erforderlich. Die im VBB gültigen gemeinsam erarbeiteten Standards für eine einheitliche Angebots- und Servicequalität im VBB-Gebiet werden so auf vergleichbare Weise sichergestellt.

4.3.2. STRUKTUR DES VBB

Der VBB wurde in den 1990er Jahren unter den damals geltenden Rahmenbedingungen im ÖPNV als ‚Verkehrsverbund der Verkehrsunternehmen‘ kreiert und gegründet, um deren Handeln zu koordinieren. Die Verkehrsunternehmen planten, entschieden und setzten um im Benehmen mit ihrem Eigentümer.

Heute gelten – bedingt durch die europäische und deutsche Gesetzgebung für den ÖPNV nach 2007 – andere Rahmenbedingungen in den Bestellerstrukturen, Ausschreibungen von Leistungen, Wettbewerbsverfahren und Vergaben möglichst an den leistungsfähigsten, kompetentesten und kostengünstigsten Bieter. Die Aufgabenträger planen, entscheiden, schreiben aus, vergeben und bestellen im Benehmen mit ihren politischen Gremien (Parlamenten). (Gemäß Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, bezeichnet als VO 1370, und ff.)

Schlussfolgerung:

Eine Anpassung des VBB-Auftrages und der Gesellschafterverträge nach politisch vorgegebenem Kriterienkatalog hin zu einem ‚Verkehrsverbund der Aufgabenträger‘ mit Entscheidungen und Vorgaben bis in strukturelle, systemische, sichtbare Details für eine Nutzungsoberfläche gegenüber den Kunden ‚aus einem Guss‘ ist erforderlich. Das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ist entsprechend anzupassen.

4.3.3. ANGEBOTSQUALITÄT IM VBB

Die Angebotsqualität im VBB richtet sich derzeit in der Umsetzung nach den Kriterien, Zufälligkeiten und Möglichkeiten der Verkehrsunternehmen vor Ort, nach den gewachsenen Strukturen, Sichtweisen und Gepflogenheiten der jeweiligen Partnerunternehmen, obwohl es gemeinsam erarbeitete Richtlinien, Handbücher und Beispielanwendungen im VBB gibt (Entsprechende Untersuchungsergebnisse sind im VBB vorhanden).

Schlussfolgerung:

Das Hauptzielkriterium für die Standards der Angebotsqualität im VBB Verbundraum Brandenburg (+Berlin) muss der sichere Umgang der -vorhandenen- Fahrgäste und der -potenziellen- Kunden mit einer annähernd plausiblen, vereinheitlichten VBB Nutzungsoberfläche sein. Die Kundensicht auf die Hemmschwellen und Nutzungshindernisse für die Fahrt mit dem ÖPNV, für die Fahrt von A nach B ist entscheidend für den Zugang und die Nutzung des ÖPNV im VBB-Gebiet ‚aus einem Guss‘. Der VBB muss politisch in die Lage versetzt werden, seine Vorgaben in den Gesellschafterverträgen und im täglichen Handeln der Partnerunternehmen durchzusetzen.

4.3.4. VOM VERKEHRSVERBUND ZUM MOBILITÄTSVERBUND

Die Fahrt von A nach B wird in der Regel mit mehreren Verkehrsmitteln zu bewältigen sein. Die Fahrt mit dem ÖPNV ist im Idealfall ein wesentlicher Hauptbestandteil der Reise. Eine Kundin bzw. ein Kunde erwartet Reiseauskunft und Mobilitätsangebote von Tür zu Tür und dies über nur einen Informationsweg und über einen vernetzten Kommunikationspartner.

Schlussfolgerung:

Eine Anpassung des VBB-Auftrages eines ‚Verkehrsverbundes der Aufgabenträger im ÖPNV‘ hin zu einem ‚Mobilitätsverbund der Aufgabenträger und Mobilitätsdienstleister‘ über alle Anbieter von Verkehrsleistungen und alternative Fortbewegungsmittel in Brandenburg ist erforderlich. Im Ergebnis kennen dann die Kunden alle Angebote und Bedingungen der Dienstleister und schließen nur einen Beförderungsvertrag mit dem VBB bzw. Partnerunternehmen als Gesamtdienstleister ab. So wird ein Mobilitätsangebot ‚aus einem Guss‘ entwickelt. Mit dem Ziel der ‚SmartCard‘ werden auch Mobilitätsangebote des Car+Bike-Sharing nutzbar sein.

4.4. LANDESBEDEUTSAME STRUKTUREN FÜR ÖPNV & MOBILITÄT

Die Zuständigkeit für die nachfolgend beschriebenen ‚landesbedeutsamen‘ Strukturen im ÖPNV – vergleichbar einer Landesnahverkehrsgesellschaft bzw. Landesmobilitätsgesellschaft (à la TMB Tourismus Marketing Brandenburg) – wird auf den VBB Verkehrsverbund bzw. ‚MBB Mobilitätsverbund‘ Berlin-Brandenburg übertragen, um vernetzt wirksam zu werden.

RE/RB-Bahnen, landesbedeutsame RX-Regionalbusse, grenzenübergreifende Linien in Einzugsbereichen bzw. zwischen Regional-, Mittel- und Oberzentren sowie in benachbarte Bundesländer und nach Polen sind das eine, die Fixierung von netz-, landes- und angebotsseitigen SPNV/ÖPNV-Knoten- und Verknüpfungspunkten und deren Standards ist das andere. Beides ist wichtig für das pünktliche Funktionieren des ÖPNV-Gesamtangebots ‚aus einem Guss‘. Zur Bewältigung einer Reise zwischen A und B gehören vor allem Vernetzung, Vertaktung und Anschlussicherung bzw. Anschlussicherheit sowie die Einhaltung von beschlossenen Standards der Angebots- und Servicequalität im Gesamtgefüge.

4.5. SCHLUSSFOLGERUNGEN:

4.5.1. RE+RB-BAHNEN

Die hoheitliche Aufgabe der Trassensicherung für den Bahn-Regionalverkehr RE/RB (für Hauptbahnen, Radiallinien, Verbindungskurven, Strecken in benachbarte Bundesländer (Berlin, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern) und nach Polen) wird von den Landesministerien in enger Abstimmung im Einvernehmen mit dem VBB Verkehrsverbund bzw. ‚MBB Mobilitätsverbund‘ Berlin-Brandenburg durchgeführt.

4.5.2. RB-BAHNEN

Die hoheitliche Aufgabe der Trassensicherung und die Koordinationsrolle bei Nebenbahnen RB (im Bahn-Regionalverkehr, für Tourismusbahnen, Tangentiallinien, Bedarfsverkehre) wird von den Landesministerien in enger Abstimmung im Einvernehmen mit dem VBB Verkehrsverbund bzw. ‚MBB Mobilitätsverbund‘ Berlin-Brandenburg durchgeführt. Der VBB könnte dann Netz-, Strecken- und Bedienungsstandards (ITF u.a.) durchsetzen.

4.5.3. RX-BUSSE (NEU)

Die Entwicklung von neuen landesbedeutsamen Buskorridoren bzw. Expressbuslinien RX (für Bus-Regionalverkehr) auf starken MIV Korridoren des Kfz-Verkehrs (Nachfragerelationen, Strukturachsen, Tangentiallinien, Bedarfsverkehre) wird dem VBB Verkehrsverbund bzw. ‚MBB Mobilitätsverbund‘ Berlin-Brandenburg übertragen. Der VBB könnte dann erstmalig flächendeckend Bedienungsstandards in einem RE+RB+RX-‚Rückgrat‘-Hauptnetz Brandenburg durchsetzen.

4.5.4. GRENZEN OHNE ENDEN

Die Koordinationsrolle für die Kooperation benachbarter Regionen, Besteller, Aufgabenträger (für grenzüberschreitenden, bestellübergreifenden Buslinienbedarf) beim VBB Verkehrsverbund bzw. ‚MBB Mobilitätsverbund‘ Berlin-Brandenburg wird gestärkt und erreicht

ein besseres Zusammenwirken und Planen auf Bedarfskorridoren über Territorial-, Zuständigkeits-, Betreibergrenzen hinweg. Der VBB könnte dann übergreifend Bedienungsstandards in einem RE+RB+RX+BUS-Rückgrat-Netz durchsetzen (inkl. Grenzen überfahrende Tramlinien).

4.5.5. SCHULTAGE, WOCHENENDEN UND AUSFLUGSZEITEN

Die Koordinationsrolle und die Steuerung spezifischer Mobilitätsangebote für das Zusammenpassen von Schulunterrichtszeiten und Alltagsmobilität, Wochenendzeiten und Ausflugsverkehr, Ferienzeiten und Tourismusverkehr wird dem VBB Verkehrsverbund bzw. ‚MBB Mobilitätsverbund‘ Berlin-Brandenburg übertragen. Derzeit bestimmt der Schülerverkehr mit Bussen die Mobilitätsangebote vor allem im ländlichen (peripheren) Raum, der dann gerade dann nicht betrieben wird, wenn der Bedarf im Alltagsverkehr, Freizeit-, Ausflugs- und Urlauberverkehr zu Ferienzeiten auftritt. Ein Grundnetz- und Grundtaktgefüge ist erforderlich.

4.5.6. ERSTE UND LETZTE MEILE VON UND ZUM ÖPNV

Die Koordinationsrolle für die Kooperation aller Mobilitätsangebote passend zum SPNV/ÖPNV (für die sog. erste/letzte Meile) wird dem VBB Verkehrsverbund bzw. ‚MBB Mobilitätsverbund‘ Berlin-Brandenburg übertragen. Die Versorgung mit Mobilitätsangeboten von Tür zu Tür wird als Teil der Entwicklung der Daseinsvorsorge auch in ländlichen peripheren Räumen und der Unterstützung gleichwertiger Lebensbedingungen gesehen.

4.5.7. HAUPTNETZ UND ANSCHLUSSKNOTEN

Die Fixierung der Verknüpfungsbahnhöfe und -haltstellen, der Anschlussknotenpunkte, der Wartepflichtzeiten der Verkehrsmittel im Taktgefüge des SPNV & üÖPNV, deren Sicherung, Überwachung und Evaluierung wird dem VBB Verkehrsverbund bzw. MBB Mobilitätsverbund Berlin-Brandenburg übertragen. Das verlässliche abgestimmte Anschlusszeitengefüge und seine Wahrnehmung bestimmt die Qualität und Bereitschaft zu einer durchgehenden Reise mit Verkehrsmitteln im Mobilitäts- und Umweltverbund alternativ zur Nutzung des eigenen Kfz.

4.6. INHALTLICHE AUFGABEN DES VBB

4.6.1. ANGEBOTSHIERARCHISIERUNG

Die Hierarchisierung der Verkehrsmittel und ihrer spezifischen Servicemerkmale wird wieder deutlicher, merkbarer und qualitätsorientierter, wenn

- Bahn+Bus-Fernverkehr bis zur Ostsee, zum Erzgebirge, zum Harz und nach Polen nicht Bestandteil des SPNV+ÖPNV in Brandenburg ist und nicht vom Land Brandenburg bestellt wird, es sei denn, dass Bundesmittel für den Bahn-Fernverkehr übertragen werden und Vernetzungen zu einer besseren Angebotsqualität durchgehender Wege+Info-Ketten führen.
- Bahn+Bus-Regionalverkehr in Brandenburg stärker hierarchisiert wird als bisher – Regionalexpresszüge (RE) selten halten und schnell verkehren, Regionalbahnzüge (RB) überall halten und rund um die Uhr verkehren, neue Regionalexpressbusse (RX) den

SPNV ergänzen und vor allem starke tangentielle Relationen abdecken (erste lokale Beispiele ausgehend vom Potsdamer Stadtverkehr ... X1, X5 ... und in Berlin ... SXF & X7, TXL & X9, X10 ff. ...).

- Lokaler ÖPNV (S-Bahn, U-Bahn, Straßenbahn (Tram), O-Bus, Bus, RufBus, Taxi, etc.) sich im Linien-, Fahrplan- und Anschlussgefüge nach dem Regionalverkehr richtet.
- Lokaler Ergänzungs- und Bedarfsverkehr (Bürgerbusse, Kiezzubringer, Fahrgemeinschaften) sowie Mobilitätsangebote aller Art für die erste bzw. letzte abgelegene Meile hinzukommt.

4.6.2. ITF INTEGRIERTER TAKTFAHRPLAN

Die Fixierung von minutengleichen verlässlichen Taktzeiten und integrierten Taktfahrplänen ist für die Kundenwahrnehmung und Merkbarkeit vor Ort von sehr großer Bedeutung, vor allem im Landeshauptnetz der Bahnen und Busse und für deren Anschlussverkehre. Im hierarchisierten Taktgefüge wird an den fixierten Anschlussknoten pünktlich zu Abfahrten des höherwertigen Verkehrsmittels zugeführt und auf dessen Ankünfte, auch auf verspätete Ankünfte gewartet. Gegenseitige technische Unterstützung mit RBLs (Rechnergestützte Betriebsleitssysteme) und vernetzten Betriebsleitstellen rund um die Uhr sind erforderlich und werden von den Kunden eines Verkehrsverbundes bzw. Mobilitätsverbundes vorausgesetzt und erwartet. Derzeit sind Betriebsleitstellen der Busunternehmen in der Fläche in der Regel nur während der Bürozeiten oder teilweise in Bereitschaftsdiensten besetzt, so dass das Fahrpersonal außerhalb dieser Zeiten eigenem Vermögen und die Fahrgäste den gegebenen elektronischen Medien (wie fahrinfo online) und ihrem Nutzungstalent überlassen bleiben. Ein Qualitäts- und Kundenservice gerade gegenüber nicht-ÖPNV-affinen Kunden ist dagegen als ‚Bringschuld‘ definiert.

Die Vernetzung von Fernverkehr mit Bahnen und Bussen, Regionalverkehr mit Bahnen und Bussen und lokalen Bahnen, Bussen und weiteren Mobilitätsangeboten muss in einem Verkehrsverbundraum bzw. Mobilitätsverbundraum zentral und rund um die Uhr gesteuert werden, vor allem im Störfall. Die vorhandenen Betriebsleitstellen und eine beim VBB zu installierende Steuerungs- und Kommunikationsleitstelle stellen die Servicequalität gegenüber den Kunden und zwischen den Unternehmen sicher.

Fahrplanwechsel sind an einheitlichen Stichtagen durchzuführen, nicht wie derzeit üblich bei jedem Verkehrsunternehmen an einem anderen Stichtag oder in einem anderen Monat. Veränderungen und Anpassungen sind auf ein Minimum zu reduzieren und als verlässliches Taktgefüge und Jahresfahrplan zu gestalten, insbesondere ist eine ständige ‚Minutenoptimierung‘ durch Fahrplan-Expertinnen und -Experten zu unterlassen, weil Nutzer dies gar nicht so schnell wie gedacht nachvollziehen (können). Kundenorientierung muss vor Betriebsoptimierung stehen.

4.6.3. VBB ANGEBOTSKOMMUNIKATION

Die Präsenz des ÖPNV, VBB & VU (Verkehrsunternehmen) Marketing und Vertriebs vor Ort sowie eine abgestimmte, Identität stiftende einheitliche Servicequalität ‚aus einem Guss‘ ist nicht gegeben und stellt potenzielle Kundinnen und Kunden vor Testphasen und Seltennutzer im Änderungsfalle vor ungeahnte Nutzungshemmnisse.

Die ‚Landschaft‘ der Nutzungs- und Kommunikationsoberflächen im ÖPNV in Deutschland bei Verkehrsverbänden und Verkehrsunternehmen, im VBB-Gebiet Brandenburg (+Berlin), in den Zuständigkeiten der Aufgabenträger, bei den Partnerunternehmen und sogar innerhalb dieser je nach Betriebsteil und Präsenzort ist höchst unterschiedlich und für Fahrgäste und Kunden irritierend bzw. nutzungshemmend. Das VBB-Verbundgebiet hat beste Regeln und Hintergrundsysteme für eine einheitliche Angebotskommunikation ‚aus einem Guss‘ – es bedarf ‚nur‘ noch der politischen Willensbildung zur Umsetzung und Durchsetzung bei allen Verbundpartnern und Aufgabenträgern. (Der VBB kann darüber detailliert Auskunft geben.)

Schlussfolgerungen:

- Der VBB ist politisch durch die in Kap.4.3 genannten Maßnahmen in die Lage zu versetzen, dass die Grundsätze, Richtlinien, Handbücher und Handlungsanweisungen flächendeckend, regelkonform und einheitlich in Brandenburg (+Berlin) bei den Partnerunternehmen umgesetzt werden.
- Der VBB ist politisch in die Lage zu versetzen, dass flächendeckend in Brandenburg (+Berlin) der ÖPNV ‚aus einem Guss‘ sichtbar wird, mit einheitlicher Nutzungsoberfläche, einheitlicher Präsenz in den Kundenbüros, einheitlichem Auftritt der Marke VBB – im Kontext mit den Marken der Aufgabenträger (Besteller) und der Auftragnehmer (Verkehrsunternehmen).
- Der VBB ist politisch in die Lage zu versetzen, Qualitätsscouts nach Kriterien aus Kundensicht flächendeckend in Brandenburg (+Berlin) einzusetzen, Evaluierungen vorzunehmen, Regeldefizite zu entdecken und deren regelkonforme Behebung bei den Partnerunternehmen und Aufgabenträgern durchzusetzen.
- Der VBB ist politisch in die Lage zu versetzen, dass er und die Aufgabenträger sowie die Leistungserbringer eng zusammenwirken und nicht von den lokalen Verkehrsunternehmen („Haus- & Hoflieferanten“) dominiert werden. Der VBB und die Aufgabenträger haben ‚schlauer‘ zu sein als die Fahrplanbüros der VUs, das Marketing zu bestimmen und die Qualität gegenüber den Kunden zu bestimmen und zu evaluieren.

4.6.4. VBB TARIF EVALUIERUNG & EINNAHMEAUFTEILUNG

Das VBB ÖPNV Tarifsystem – flächendeckend in Brandenburg (+Berlin) – wird von den Käufern von Tickets in Berlin (+Potsdam) dominiert. Brandenburger Verkehrsunternehmen reklamieren, dass bei ihnen zu wenig Direktkäufer auftreten und dass die Evaluierung der Fahrgastzahlen an wenigen Tagen alle drei Jahre und die darauf beruhende nachfolgende Einnahmeverteilung für die nächsten Jahre den zu erbringenden Leistungen im Verkehrs-, Mobilitäts- und Tourismusmarkt nicht flexibel und dynamisch genug gerecht wird.

Schlussfolgerung:

Die Neuausrichtung der Einnahmeaufteilung und vor allem des Messverfahrens scheint notwendig zu sein, um den allgemeinen Frust der Verkehrsunternehmen auf den VBB zu beseitigen (Diese und der VBB können darüber detailliert Auskunft geben).

4.6.5. VBB MOBILITÄTSZENTRALE 24H BRANDENBURG (+ BERLIN)

Mobilität lebt zunehmend rund um die Uhr. Die digitale Verfügbarkeit der ÖPNV VBB Reiseauskunft ‚fahrinfo-online‘ existiert natürlich im 24h-Modus im Internet. Eine dementsprechende 24h-Anruf-Bereitschaftszentrale mit Info-Management-Betriebsleitstelle zum Kundenservice im ÖPNV bzw. zur Verfügbarkeit aller Mobilitätsangebote fehlt.

Schlussfolgerung:

Der Aufbau und die Entwicklung einer 24h-Info-Kundenservice-Betriebsleitstelle zum ÖPNV in Brandenburg (+Berlin) bzw. zu den vernetzten Mobilitätsangeboten im Fernverkehr und für die erste bzw. letzte Meile ist erforderlich, um den flexiblen Arbeitszeiten und Lebenswelten gerecht zu werden.

4.7. BRANDENBURGS ENTSCHEIDUNGSSTRUKTUREN UND HANDLUNGSINSTRUMENTE

Die Politikfelder Verkehr, Straßen, Bahnen, Busse, Radwege, Land- und Forstwirtschaftswege sowie Mobilität, Tourismus, Wirtschaft, Wasserwirtschaft, Wirtschaftsförderung laufen nebeneinander her. Bahnstrecken werden ITF*-tauglich ausgebaut (*ITF Integrierter Taktfahrplan), parallel laufende Straßen, Bundesstraßen werden auf autobahnähnliche Standards und Querschnitte gebracht. Fördermittel werden nach Ressortdenken eingesetzt.

Schlussfolgerung:

Separate Landesstraßenbauprogramme, Landesnahverkehrspläne, Landesradwegepläne, Landestourismuspläne usw. sind nicht zielführend. Benötigt wird ein Landesmobilitätsplan für vernetzte Sichtweisen, Schwerpunkte, Wirtschaftlichkeit und Prioritätensetzung, schon aus Gründen des Ressourcen- und Umweltschutzes [streng genommen ein ‚Ländermobilitätsplan‘ (mit Berlin)]. Entscheidungsstrukturen und Handlungsinstrumente sind entsprechend der genannten und im Weiteren erläuterten Zielstellungen anzupassen.

4.7.1. ÖPNV-GESETZ UND RICHTLINIEN

Beim ÖPNV-Gesetz ist vor allem auch die ausreichende Bedienung durch den üÖPNV als Pflichtaufgabe einzustufen und auf eine entsprechende finanzielle Grundlage zu stellen. Die Regelwerke müssen darüber hinaus insbesondere dem vordringlichen Handlungsbedarf bei der Herstellung der durchgehenden und vollständigen Barrierefreiheit gerecht werden.

4.7.2. LANDESMOBILITÄTSPLAN UND WEITERENTWICKLUNG LNVP

Der Landesmobilitätsplan beinhaltet die dargestellten längerfristigen Zielstellungen im Rahmen eines integrierten Mobilitätssystems und beschreibt die Wege, wie diese erreicht werden sollen. Dies umfasst auch die Ziele bei der Beeinflussung der Bundespolitik. Der Landesnahverkehrsplan kann daraus die Handlungserfordernisse ableiten, die im Zusammenhang mit dem ÖPNV in der Verantwortung des Landes innerhalb seiner Laufzeit anstehen.

4.7.3. WETTBEWERB IM SPNV - HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN DES LANDES

Bei Ausschreibungen von SPNV-Leistungen stehen die Bieter vor dem Problem, dass sie aufgrund des großen Volumens der zu vergebenden Zugkilometer erhebliche Summen für die Beschaffung von Fahrzeugen aufbringen müssen. Gerade für die Wettbewerber der DB AG ist es dabei schwierig, an günstige Finanzierungsbedingungen zu kommen. Daher wurden vielfältige Instrumente entwickelt, mit denen Aufgabenträger den Bietern zur Unterstützung bei der Fahrzeugbeschaffung verhelfen. Am bekanntesten sind

- Wiedereinsatzgarantien
- Kapitaldienstgarantien
- Fahrzeugfinanzierung über Aufgabenträger, die die Fahrzeuge an das beauftragte Eisenbahnverkehrsunternehmen verpachten (VRR-Modell)
- Fahrzeugpools (zum Beispiel landeseigener Fahrzeugpool in Niedersachsen)
- Einbindung separater Fahrzeugdienstleister

Gegen Fahrzeugpools sprechen die eingeschränkten Innovationsmöglichkeiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die aktuellen Probleme bei der Ausschreibung der Ringbahnlinien der Berliner S-Bahn zeigen aber, dass gerade bei speziellen Fahrzeugen die Möglichkeit einer frühzeitigen Entwicklung und Beschaffung ein wesentliches Kriterium bei der Entscheidung über die Einrichtung eines Fahrzeugpools ist, um lange Zeiträume zwischen Vergabe und Einsatzfähigkeit der Fahrzeuge zu vermeiden. In diesem Zusammenhang sind Aufgabenträgerpools mit sog. Herstellerinstandhaltung oder auch Fahrzeugdienstleistungsmodelle eine interessante Option.

Die genannten Möglichkeiten zur Förderung des Wettbewerbs im SPNV mit Hilfe einer wirksamen Unterstützung von Bietern gerade im Hinblick auf den Zugriff auf günstige Finanzierungsbedingungen (Kommunalkreditkonditionen) sollten in jedem Fall bei künftigen Ausschreibungen verstärkt ins Kalkül gezogen werden. Zu dieser Frage stellt die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG SPNV) im Rahmen des Ausschreibungsbaulastenverfahrens umfangreiche Informationen bereit.

4.7.4. FINANZIERUNGSFRAGEN AUF LANDESEBENE

Die Finanzierungsbedingungen werden in Abschnitt 9 näher betrachtet. Mögliche Ansätze für das Land Brandenburg sind:

- Entlastung der Regionalisierungsmittel durch Finanzierung der Anbindung des Flughafens BER über die Landegebühren des BER (insbesondere Flughafenexpress FE),
- Beteiligungspflicht von Gemeinden mit Neubaugebieten, die nur schwer an das ÖPNV-Netz angebunden werden können,
- Nachweispflicht einer ausreichenden ÖPNV-Anbindung analog zur Nachweis- bzw. Ablösepflicht von Kfz-Stellplätzen besonders bei Einrichtungen mit starkem Publikumsverkehr,
- Finanzierung besonderer Fernbusinfrastruktur und spezieller ÖPNV-Anbindungen von Fernbushaltstellen durch die Fernbusunternehmen,
- Abbau umweltschädlicher Subventionen.

Zu verweisen ist auch darauf, dass das Land Brandenburg seit der Kürzung der Regionalisierungsmittel von 2006 zu Lasten des Schienenverkehrs³ zusätzliche Mittel aus dem Mehrwertsteueraufkommen erhält. Dennoch werden nach wie vor neben den Regionalisierungsmitteln immer weniger Landesmittel für den ÖPNV eingesetzt, obwohl die Finanzierungsprobleme auch beim ÖPNV außerhalb des SPNV erheblich sind. Zudem werden Sozialtickets als Sozialleistung aus den Regionalisierungsmitteln finanziert.

³ Die Kürzung der Regionalisierungsmittel von 2006 führte zur Einstellung des SPNV unter anderem zwischen Templin und Joachimsthal sowie zu Angebotsreduzierungen gerade in der Prignitz.

5. SITUATION DER ANGEBOTE DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

5.1. SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IM VBB-GEBIET

Der SPNV in den Ländern Brandenburg und Berlin wird derzeit mit Regionalexpress- und Regionalbahn- sowie S-Bahn-Leistungen erbracht. Im Bereich des S-Bahn-Verkehrs besitzen nur die Linien, die über die Stadt-/Landesgrenze Berlin in Brandenburg verkehren, Brandenburg-Relevanz. U-Bahnen verkehren ausschließlich im Land Berlin und damit in seiner Verantwortung. Von den Ländern Brandenburg und Berlin ist die VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg mit der Aufgabenträgerschaft für den SPNV in beiden Bundesländern betraut worden. Der VBB konzipiert die Leistungen, lässt sie nach Ausschreibung von unterschiedlichen EVUs (Eisenbahnverkehrsunternehmen) ausführen, finanziert sie und kontrolliert permanent die Qualität der Leistungserbringung.

Im Gebiet des VBB sind derzeit 5 Eisenbahnverkehrsunternehmen tätig.

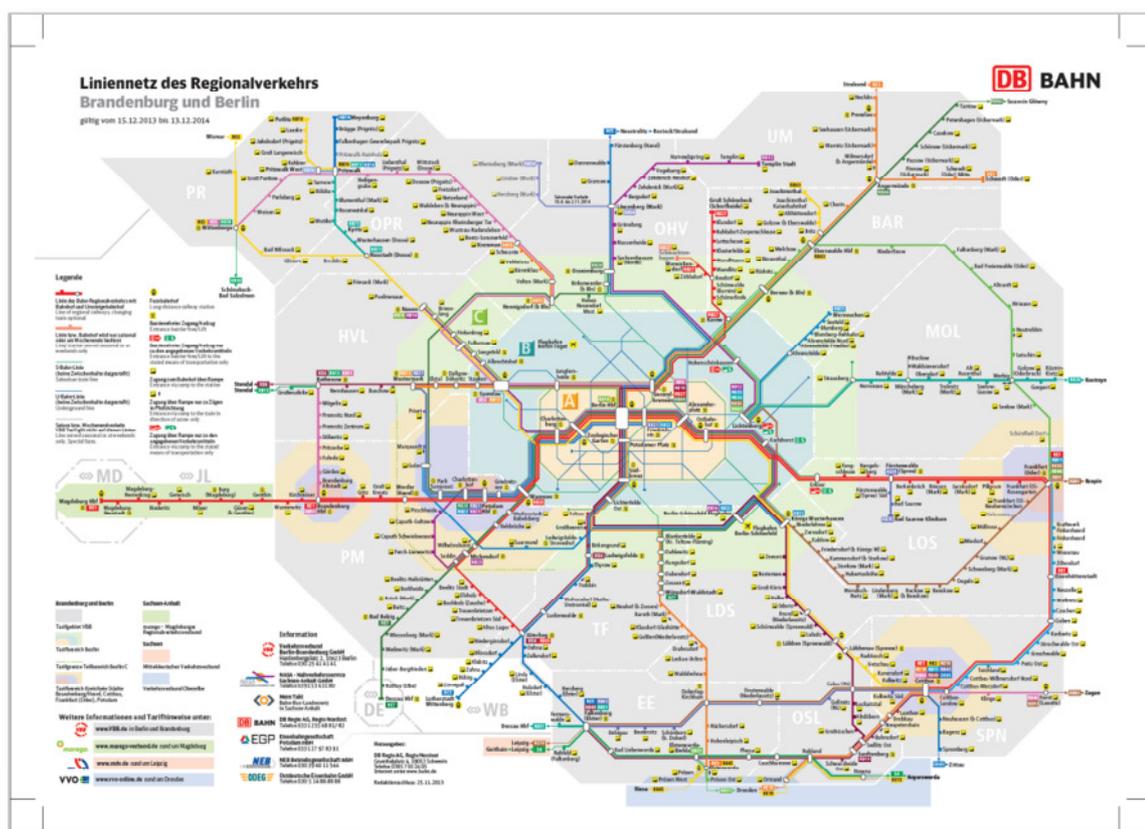
Alle SPNV-Leistungen im VBB sind mit dem unlängst erfolgten Zuschlag für das sog. Netz Nordwestbrandenburg mit mittel- und langfristigen Vertragslaufzeiten im Wettbewerb vergeben – erste Neuausschreibungen sind für das sog. Netz Spree-Neiße (Betriebsaufnahme 12/2018) vorzunehmen.

Eine Zusammenstellung der ausgeschriebenen SPNV-Leistungen, deren Leistungsumfang und Vertragslaufzeiten sowie die beauftragten EVU sind Anlage 1 „SPNV-Ausschreibungen in Berlin-Brandenburg 2014-2017“ zu entnehmen.

Aktuell umfasst das SPNV-Angebot im VBB-Gebiet insgesamt 11 RegionalExpress-Linien (RE), ergänzt im Süden Brandenburgs durch eine zusätzliche Verkehrsbedienung durch die vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) bestellte Linie RE11 Leipzig Hbf – Falkenberg (Elster) – Ruhland – Hoyerswerda.

In Ergänzung dazu erschließen weitere 29 RegionalBahn-Linien (RB) (davon 1 Linie nur saisonal) bahnseitig das VBB-Gebiet.

Abb. 2: Liniennetz des Bahn-Regionalverkehrs in Brandenburg und Berlin (vergrößerte Darstellung siehe Anlage 2). Quelle: VBB 2014



Eine Zusammenstellung aller SPNV-Linien ist Anlage 3 zu entnehmen.

Alle RE-Linien verkehren täglich im 1-Std-Takt, die aufkommenstärkste Linie RE1 werktags sogar mit 2 Fahrten pro Stunde und Richtung.

Die RB-Angebote verkehren nachfrageorientiert z.T. mit gestreckten Taktzeiten (2- statt 1-Std-Takt) bzw. auch mit Einzelfahrten – im Gegensatz zu den RegionalExpress-Linien und gut ausgelasteten RegionalBahn-Linien wird auf den schwächer belasteten RegionalBahn-Linien deutlicher zwischen Werktags- und Samstags-, Sonn- und Feiertags-Bedienung differenziert. Im Wochenend- und Feiertagsverkehr besteht dann teilweise ein deutlich ausgedünntes Angebot mit späterem Betriebsbeginn und früherem Betriebsende.

Charakteristisch für die Angebotsgestaltung des SPNV in den Ländern Brandenburg und Berlin sind Linienverläufe der RegionalExpress-Linien, die in der Regel auf den Radialen von und nach Berlin das gesamte Land durchqueren. Diese Durchbindungen ergeben zum Teil sehr lange Zugläufe, auf denen in den Berlin-ferneren Regionen dann auch häufig nur deutlich geringere Nachfragepotenziale bestehen und daraus folgend die Querschnittsnachfrage z.T. erheblich sinkt. Diese Diskrepanz in der Auslastung der Zugkapazitäten dürfte sich noch verstärken, wenn die angestrebte Steigerung der Nutzerzahlen eintritt. Im Metropolenraum werden diese Zuwächse deutlicher ausfallen als in den Berlin-ferneren Regionen. Kapazitätsfragen im Metropolenraum werden damit noch mehr als bisher bestimmend für die Angebotsgestaltung

und die Dimensionierung der eingesetzten Züge. Über den beschriebenen Zustand hinaus ergeben sich daraus aktuell – besonders in der Hauptsaison und im Feiertagsverkehr – zum Teil gravierende Kapazitätsprobleme durch die Überlagerung der SPNV-Funktion zur Erschließung der Länder Brandenburg und Berlin mit Anforderungen, die sich aus dem Wegfall von Fernverkehrsverbindungen ergeben haben.

Kapazitätsprobleme bestehen bereits heute auf den Relationen Berlin – Potsdam (vor allem RE1), Berlin – Eberswalde – und weiter auch durch die Überlagerung mit dem Freizeit- und Ausflugsverkehr in Richtung Ostseeküste (RE3), Berlin – Oranienburg – und weiter auch durch Überlagerung mit dem Freizeit- und Ausflugsverkehr in Richtung Mecklenburgische Seenplatte und Ostseeküste (RE5) sowie auf der Relation Berlin – Falkensee – Nauen.

Diese Kapazitätsprobleme haben zum Teil drastische Auswirkungen auf den Nutzerkomfort: Überbelegung der Züge (nicht nur im Metropolenraum durch Überlagerungen mit dem Pendlerverkehr, sondern auch aus der Fahrzeugkonzeption selbst resultierend), schwierige Mitnahme von Gepäck und Fahrrädern (Fahrzeuge müssen sowohl den Bedingungen des Pendlerverkehrs als auch des Urlaubs- und Freizeitverkehrs entsprechen), Unpünktlichkeit der Züge durch verlängerte Stationsabfertigungszeiten. Besonders extrem stellt sich die Situation bei den RE-Angeboten dar, die in Richtung Ostseeküste verkehren (RE3 Elsterwerda – Berlin – Stralsund und RE5 Lutherstadt Wittenberg / Falkenberg (Elster) – Berlin – Rostock / Stralsund). Die Übernahme der Doppelfunktion (SPNV und „Substitution“ entfallener Fernverkehre) führt teilweise auch zu extrem langen Linienwegen einzelner RE-Angebote (Beispiel RE2 Wismar – Berlin – Cottbus), die besonders anfällig für Störungen sind.

5.2. ÜBRIGER ÖPNV (ÜÖPNV)

Im ÖPNV wird zwischen SPNV und ÖPNV im Verkehrsraum öffentlicher Straßen (übriger ÖPNV (üÖPNV) – auch Straßenpersonenverkehr genannt) unterschieden. Der im Rahmen dieses Kapitels vorrangig betrachtete Busverkehr zählt somit zum üÖPNV. Dieser wiederum lässt sich in die Kategorien Linien- und Bedarfsverkehre unterteilen.

Im Gebiet des VBB sind derzeit im üÖPNV 35 Busverkehrsunternehmen unterschiedlichster Rechtsform tätig; 34 davon im Land Brandenburg und mit der BVG Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. eines im Land Berlin. (Siehe hierzu auch Anlage 4 „Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB“)

Straßenpersonennahverkehr mit Schienenverkehrsmitteln wird im Land Brandenburg in Form von Straßenbahnverkehren angeboten. Straßenbahnen verkehren in den kreisfreien Städten Potsdam, Brandenburg an der Havel, Cottbus und Frankfurt (Oder). Aufgabenträger für diese Verkehre wie auch für die innerstädtischen Busverkehre sind die jeweiligen Kommunen. Für die weiteren drei Straßenbahnbetriebe im Land (Schöneiche-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH, Strausberger Eisenbahn GmbH, Woltersdorfer Straßenbahn GmbH) sind die Landkreise, in denen diese Verkehrsmittel verkehren, Aufgabenträger, ebenso für den O-Bus in Eberswalde.

Die gesetzliche Grundlage speziell für den Straßenpersonennahverkehr in Deutschland bildet das Personenbeförderungsgesetz (PBefG). Es gilt für die „entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit O-Bussen und mit Kraftfahrzeugen

/Bussen“⁴. Gemäß PBefG sind alle Linienverkehre genehmigungspflichtig. Im Land Brandenburg ist das Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV) zuständig für die Erteilung der Genehmigungen.

Im üÖPNV im Land Brandenburg sind Verkehrsunternehmen unterschiedlicher Rechtsformen tätig. In der Regel existiert in jedem Landkreis ein dominierendes „kreiseigenes“ Busunternehmen, das sich für einzelne Leistungen dabei der Unterstützung von Subunternehmern bedient. Der üÖPNV im Land Brandenburg wird in der Fläche als konventioneller Linienverkehr mit Regionalbussen und in Ausnahmefällen in Form alternativer Bedienungen (Rufbusverkehre) angeboten. Gesonderte Stadtverkehre existieren in den Kreisfreien Städten und in weiteren Klein- und Mittelstädten des Landes. In Deutschland sind die Landkreise und die Kreisfreien Städte Aufgabenträger für den (üÖPNV). Auf der Basis der Vorgaben der jeweiligen kreiseigenen Nahverkehrspläne (sofern diese existieren und aussagekräftige Angaben beinhalten) geben sie damit die grundsätzliche Ausbildung des Angebots (Bedienformen, Liniennetz, Fahrplangestaltung, eingesetzter Fahrzeugpark) vor. Und sie nehmen Einfluss auf die Qualität der Leistungserbringung – auch wenn dies bisher in der Praxis eher in den Verkehrsverträgen noch nicht oder nur vage formuliert ist und nur zurückhaltend umgesetzt wird.

Auch im Land Brandenburg wird das Angebot des üÖPNV - vor allem außerhalb der Kreisfreien Städte – extrem von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln bestimmt. (siehe Kapitel 9 „Finanzierungsbedingungen“ und Anlage 5 „Vertiefende Betrachtungen zu Fragen der Finanzierung des Öffentlichen Verkehrs“).

ANALYSE

Die gegenwärtige Situation des Öffentlichen Verkehrs – vor allem in der Fläche – kann nur als problematisch bezeichnet werden: In der Regel ist die finanzielle Situation in den brandenburgischen Landkreisen kompliziert. Der Öffentliche Verkehr ist als Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge bundes- und landespolitisch gesetzlich bisher nicht verankert. Und die aktuell gültigen Nahverkehrspläne enthalten in den allermeisten Fällen nur rudimentäre Angaben zur Angebotsgestaltung und Bedienungsqualität, da mit ihrer Festlegung unmittelbar die Verpflichtung zur Finanzierung der per Gesetz gewollten ÖV-Leistungen verbunden wäre.

Ohne in diesem Projekt – für das seitens des AG zeitlich enge Grenzen gesetzt wurden – eine detaillierte Analyse der jeweiligen Angebote in den einzelnen Landkreisen vornehmen zu können, lässt sich folgende grundsätzliche Einschätzung vornehmen:

- Insgesamt sind die Angebote eher betriebswirtschaftlich und weniger am breiten Spektrum potenzieller Kunden ausgerichtet.
- Die Angebote sind teilweise unübersichtlich (Linienführungen: Stichfahrten nur zu bestimmten Verkehrstagen, Fahrplan: Angebote unterschieden zwischen Schul- und Ferienzeit) und erschließen sich damit den Selten- oder Neukunden nur schwer.
- Abgesehen von wenigen nachfragestarken Linien im „Speckgürtel von Berlin“, die in der Regel von den starken Pendlerströmen von und nach Berlin profitieren und vorrangig auch als Verknüpfung zu den SPNV-Angeboten fungieren, ist das Angebot des

⁴ Vgl. Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) – Konsolidierte Fassung des PBefG entsprechend Gesetzesbeschluss des Deutschen Bundestages (BR-Drs. 586/12) vom 12.10.2012, dem der Bundesrat am 02.11.2012 zugestimmt hat; §1 (1) Vgl. Personenbeförderungsgesetz

regionalen Busverkehrs in der Fläche vorrangig auf die Belange des Schüler- und Ausbildungsverkehr zugeschnitten. Für diese Angebote ist die Finanzierung nach §45a des PBefG gesichert. Die Angebote für den Schülerverkehr (als integrierte Schülerverkehre) sind aufgrund ihrer Fahrplanlagen und ihrer Verkehrszeiten (nur montags bis freitags in den Schulzeiten) nur in den seltensten Fällen im Jedermann-Verkehr nutzbar; im Freizeit- und Ausflugsverkehr fast überhaupt nicht.

- Eine Verknüpfung von SPNV und üÖPNV findet nicht ausreichend statt. Linienwege und Fahrplangestaltung der allermeisten Angebote sind an den Belangen des Schülerverkehrs ausgerichtet und erlauben nicht oder nur zufällig die Nutzung von Bahn und Bus in der Wegekette.
- Einige wenige speziell für Pendler eingerichtete Einzelfahrten ermöglichen die Verbindung der Regionen zum SPNV.
- Bahn- und Bus-Angebote „aus einem Guss“ existieren – vor allem aufgrund der unterschiedlichen Aufgabenträgerschaften – nur in Ausnahmefällen.
- In den Städten überlagern die Regionalverkehrsangebote in der Regel die Stadtverkehrsangebote, können aber aufgrund der noch vorherrschenden „regionalverkehrstypischen“ Angebotsstruktur (vorrangig Ausrichtung auf den Schülerverkehr, nachfrageorientierte Fahrplangefüge, selten Taktverkehre) nur in wenigen Fällen als eine vollwertige Ergänzung des lokalen ÖV-Angebots angesehen werden. De facto werden somit die Regionalverkehrsangebote von den Nutzern nicht als vollwertige Ergänzung der Stadtverkehrsangebote wahrgenommen und entsprechend weniger innerstädtisch genutzt. Eine sinnvolle – innerstädtische – Arbeitsteilung zwischen Stadt- und Regionalverkehrsangeboten ist erforderlich, um die Reisezeiten der überörtlichen Angebote nicht durch zu viele innerstädtische Zwischenstopps zu vergrößern und um andererseits nicht die Stadtverkehrsangebote zu kannibalisieren. Den jeweiligen Aufgabenträgern des üÖPNV obliegt es, diesbezügliche Vorgaben zu formulieren, die den größtmöglichen Kundennutzen bei sparsamster Mittelverwendung garantieren.
- Linienangebote, die den elementaren Anforderungen des Freizeit- und Ausflugsverkehrs entsprechen, existieren (fast) nicht. Die bestehenden Verkehre erfüllen nicht die an sie zu stellenden speziellen Anforderungen. Hinsichtlich Linienführung (Verknüpfung der interessantesten touristischen Ziele einer Region, Sicherung der Anbindung an den übergeordneten SPNV, um möglichst große Anteile des äußerst interessanten Potenzials der Metropolenregion ausschöpfen zu können) und Fahrplangestaltung (zumindest drei Angebote über den Tag) und Verkehrszeiten (in der Saison täglicher Verkehr, nicht nur an Wochenenden und Feiertagen) bestehen gravierende Defizite. Der Fortbestand spezieller Angebote mit Ausflugslinien, die saisonal und nur an Wochenenden und Feiertagen verkehren (zum Beispiel „Werbellinseebus“ im Landkreis Barnim, Schlaubetal-Linie im Landkreis Oder-Spree) ist nicht gesichert. Angesichts aktueller Nutzerzahlen und der nach dem derzeit im VBB gültigen Verfahren der Einnahmeaufteilung und den zu erzielenden Einnahmen für das regionale Verkehrsunternehmen werden diese als hochdefizitäre Angebote immer wieder infrage gestellt – zumindest von den jeweils zuständigen Aufgabenträgern.

Fazit:

Aufgrund der o.g. Randbedingungen sind die derzeitigen Angebote des üÖPNV in der Fläche im Land Brandenburg nur in den wenigsten Fällen zufriedenstellend für die Abwicklung der vielfältigen Anforderungen des Jedermann- und des Berufs- und Ausbildungsverkehrs geeignet. Noch schlechter werden die Belange des Freizeit- und Ausflugsverkehrs berücksichtigt. In Kapitel 6 werden Angebotsstrategien benannt, mit denen sich diese Missstände mittel- und langfristig überwinden lassen.

6. GRUNDLEGENDE INHALTLICHE HANDLUNGSFELDER DER ÖPNV-ENTWICKLUNG

6.1. AUSGANGSÜBERLEGUNGEN UND ZUKÜNFTIGE HANDLUNGSMÖGLICHKEITEN

Für die Entwicklung des ÖPNV und der Eisenbahninfrastruktur stellt sich die Frage nach einer Mehrfachstrategie, mit der

- im Raum Berlin der ÖPNV durch Maßnahmen bei Angebot und Infrastruktur für die wachsenden Anforderungen bei Nachfrage und Nachhaltigkeit ausgebaut wird
- in den Berlin-ferneren Räumen Strategien entwickelt bzw. weiterentwickelt werden, mit denen der ÖPNV vor dem Hintergrund der knappen finanziellen Mittel auf die sich wandelnden Anforderungen ausgerichtet wird
- gerade in den schwächeren Landesteilen die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Wiederherstellung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit gesichert werden und dabei Möglichkeiten zu ihrer Aufwertung für den nachhaltigen Tourismus genutzt werden.

Dabei kann der Güterverkehr zusammen mit touristischen Angeboten einen wichtigen Beitrag zur Sicherung von Eisenbahnstrecken leisten. Dies steht im engen Zusammenhang mit dem Handlungsbedarf bei bahnpolitischen Rahmenbedingungen. Die Situation ist zwar gerade beim regionalen Schienengüterverkehr gegenwärtig schwierig, es zeigt sich aber immer wieder, dass es auch bei Nebenstrecken Potenziale gibt, die gerade von regionalen Eisenbahnverkehrsunternehmen für die Schiene gewonnen werden. Dies scheitert aber oft daran, dass Strecken mit dem Güterverkehr alleine nicht wirtschaftlich betrieben werden können, so dass die dann drohende Stilllegung auch die Verlagerung bestehender Güterverkehre auf die Straße umfasst.

Ein besonderes Problem stellen allerdings die Entwidmungen dar, die bisher auch bei netzverknüpfenden Bahnstrecken vorgenommen wurden. Es stellt sich daher die Frage, wie Trassen unter Beachtung einer sinnvollen Flächennutzung mit dem Ziel gesichert werden können, sie für ein möglichst breites Spektrum des Umweltverbundes nutzbar zu erhalten (siehe Abschnitt 11) und dabei Lösungen für die Defizite bei der Trassenführung zu finden, die zu der heute bestehenden Situation beigetragen haben. Zu beachten ist aber auch, dass die Entwidmung von Bahnstrecken auch die Umsetzung der im Grundsatz angestrebten Entmischung von schnellem Personenverkehr und Güterverkehr zum Teil erheblich erschweren kann. Dazu gehört die Entlastung stark belasteter Bahnstrecken, indem Güterzüge auch unter Nutzung netzverknüpfender Nebenstrecken auf Strecken mit freien Kapazitäten verlagert werden.

Ein nachdenklich machendes SPNV-Beispiel für wenig strategisches Planen und Handeln im ÖPNV des Landes Brandenburg liegt im Gebiet der Bundesgartenschau BUGA 2015 Havelregion, der ersten BUGA mit 10 Ausstellungsflächen in 5 Orten über mehr als 80 km verteilt, zwischen Brandenburg an der Havel (– Premnitz – Rathenow – Rhinow/Stölln –) und der Hansestadt Havelberg in Sachsen-Anhalt (bis zum Bahnhof Glöwen wieder in Brandenburg). Die Vergabeentscheidung für die BUGA 2015 erfolgte 2007. In 2010/2011 wurde die SPNV-Bahntrasse/Bahnstrecke der RB51 Rathenow – Rhinow/Stölln – Neustadt (Dosse) kurzerhand entwidmet und zum Abbau und zur Materialverwertung verkauft. Damit konnte sie nicht mehr in das Erreichbarkeits- und Integrierte Verkehrskonzept der BUGA (Erarbeitung 2011-2013) einbezogen werden, was dringend erforderlich gewesen wäre.

So müssen in der BUGA-Nordhälfte vor allem Busse und Autos den Besucheransturm bewältigen.

6.2. ÜBERWINDUNG DER ERSTEN BZW. LETZTEN MEILE – DIE ETABLIERUNG DES UMWELTVERBUNDES IN DER FLÄCHE

Verkehrstechnisch können viele Regionen im Land Brandenburg prinzipiell von ihrer günstigen Lage zur Metropolregion Berlin/Potsdam profitieren. Im Detail stellt sich die Situation aber differenziert dar.

Ein Beispiel zur Veranschaulichung:

Bei der überregional bekannten Tourismusregion Schorfheide (Landkreise Barnim und Uckermark) beträgt die Luftlinienentfernung vom Berliner Zentrum bis Joachimsthal inmitten der Schorfheide nur knapp 60 km – mit dem Auto ca. eine Stunde Fahrzeit. Auch die Anreise mit der Bahn ist – obwohl keine Direktverbindung besteht und noch einmal zwischen RegionalExpress und RegionalBahn umgestiegen werden muss – vergleichsweise komfortabel in 80 Minuten Fahrzeit möglich (Berlin Hauptbahnhof – Bahnhof Joachimsthal).

Und trotzdem ist aktuell die Erreichbarkeit einer Vielzahl infrastruktureller und touristischer Ziele problematisch. Hier besteht – im Gegensatz zu manchen anderen Regionen im Land noch ein vergleichsweise dichtes Netz an SPNV-Verbindungen: die RegionalExpress-Trasse der Bahn <Berlin – Eberswalde – Angermünde – Prenzlau – Stralsund> und mehrerer Regionalbahn-Strecken wie <Berlin-Lichtenberg – Löwenberg – Zehdenick – Templin>, <Berlin-Gesundbrunnen/Karow – Groß Schönebeck> und <Berlin-Lichtenberg – Eberswalde – Joachimsthal>. Die Region verfügt nur über eine geringe Anzahl Bahnstationen. Hinzu kommt, dass von dort aus nur die wenigsten infrastrukturellen und touristischen Ziele direkt erreichbar sind. Die Linienführungen und Fahrtenangebote ergänzender Busverkehre sind – soweit überhaupt vorhanden – vorrangig auf die Belange des Schüler- und Ausbildungsverkehrs zugeschnitten. Sie stellen für den Jedermann-Verkehr und insbesondere im Freizeit- und Ausflugsverkehr keine attraktive Mobilitätsalternative im Vergleich zur Pkw-Nutzung dar.

Die grundsätzlichen Erschließungsmängel, die für die ländlichen Regionen nicht nur im Land Brandenburg symptomatisch sind, führen unter Beachtung der demografischen Veränderungen zu Negativentwicklungen. Immer mehr Brandenburger Haushalte schaffen sich weitere Kraftfahrzeuge an. So stieg der Anteil der Kfz pro 1.000 Einwohner von 522 im Jahr 2010 auf 536 im Jahr 2013!⁵ Aufgrund der höheren Verfügbarkeit der privaten Pkw scheint aufgrund vermeintlicher oder tatsächlich fehlender Alternativen eine verstärkte Kfz-Nutzung unabwendbar.

Öffentlicher Verkehr im ländlichen Raum scheint angesichts geringer Nachfrage nur noch hoch subventioniert möglich – alle „unwirtschaftlichen“ Verbindungen werden aufgrund der angespannten Finanzlage der öffentlichen Hand hinsichtlich ihres mittel- und langfristigen Bestandes in Frage gestellt. Das betrifft im Land Brandenburg zahlreiche Angebote der Regionalbahnen und viele der unter der Aufgabenträgerschaft der Landkreise bestellten und finanzierten regionalen Busverkehre, die im Rahmen der freiwilligen kommunalen Aufgaben ergänzend zum Schülerverkehr geleistet werden.

⁵ Quellen: www.statistik.com „Bestand an Personenkraftwagen in Brandenburg von 2008 bis 2014“ und Anlage 6 „Die 100 wichtigsten VBB-Kennzahlen. Stand 31.05.2013“

In der Region Schorfheide stehen in dieser Hinsicht besonders die Bahnverbindungen zu den Schorfheide-Endbahnhöfen Joachimsthal (RB63) und Groß Schönebeck (RB27) „unter Beobachtung“. Obwohl im Auftrag des Landes Brandenburg vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) die betreffenden Regionalbahnleistungen bis 2020 (RB27) bzw. 2024 (RB63) bestellt sind, kann angesichts der unklaren Entwicklung der zur Verfügung stehenden Finanzmittel hinsichtlich des Angebotes derzeit noch keine „Entwarnung“ gegeben werden.

Die unzureichende Erreichbarkeit einer Vielzahl attraktiver touristischer Ziele der Schorfheide mittels öffentlicher Verkehrsmittel ist bereits heute ein Standortnachteil, der bedeutende Besucherpotenziale ausklammert. Aktuell verfügt im bedeutenden Quellmarkt Berlin nur noch ca. ein Drittel der Haushalte über einen Pkw. Langfristig könnte sich dieser Trend ohne eigene Pkw-Verfügbarkeit fortsetzen, der insbesondere von innovativen CarSharing-Systemen wie z.B. „carzgo“ oder auch etlichen Fahrradverleihsystemangeboten unterstützt wird. Die drohenden Einschränkungen im öffentlichen Verkehr bergen die Gefahr gravierender Auswirkungen auf die Tourismuswirtschaft und senken durch die zu erwartende verstärkte Pkw-Nutzung den Erholungswert und die Nutzungsmöglichkeiten vernetzter Wegekettens in dieser einmaligen Landschaft.

Die lokalen und regionalen politischen Entscheidungsträger sowie die touristischen Organisationen und Leistungsträger haben erkannt, dass schnellstmöglich Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die Negativentwicklung abzuwenden und langfristig bestehende Verkehrsangebote zu sichern. Sie haben das LEADER-Kooperationsprojekt „Schorfheide mobil“ initiiert und 2013/14 gutachterlich bearbeiten lassen.

Entscheidungsvorlagen für Politik und Wirtschaft liegen nunmehr vor und bergen große Chancen: Durch die Optimierung vorhandener Angebote und vor allem den Ausbau vernetzter Mobilitätsangebote des Umweltverbundes – Öffentlicher Verkehr mit Bahn & Bus, Rad- und Fußgängerverkehr – verbunden mit innovativen Lösungen des Mobilitätsmanagements – kann sich die Projektregion Schorfheide mobil gegenüber anderen touristischen Destinationen noch umweltfreundlicher profilieren. Den Bewohnern sowie Besuchern der Region kann damit eine weitere deutliche Steigerung der Lebensqualität und wirtschaftlichen Prosperität des ländlichen Raumes geboten werden. Die Umsetzung erster Marketing-Maßnahmen ist erfolgt (Linienetzplan „Schorfheide mobil“ mit touristischen Informationen, Ortspläne); die Veränderung der Verkehrsangebote (Busverkehre als Zubringer zu den Regionalbahnen RB63 – RB12 – RB27, Modifizierung des „Werbellinseebus“ 917) ist in den Fahrplanperioden 2014/15/16 möglich.

Dieses Beispiel ist sinngemäß auf alle anderen Regionen des Landes Brandenburg ableitbar.

LÖSUNG

Dem drohenden Verlust weiterer Marktanteile des ÖV in der Fläche an den MIV – wegen der immer noch steigenden Motorisierung, als Folge des demografischen Wandels und auch durch eine regionale/lokale Standort- und Wirtschaftspolitik ohne gebührende Betrachtung der Mobilitätsthematik begünstigt – muss und kann begegnet werden. Mittelfristig ist sogar eine signifikante Steigerung der Fahrgastzahlen im Öffentlichen Verkehr, einhergehend mit einer Erhöhung des Modal-Split-Anteils der Verkehrsarten des Umweltverbundes möglich.

Die Sicherung der Mobilität in der Fläche für den Jedermann-, für den Schüler- und Ausbildungsverkehr und für den Freizeit- und Ausflugsverkehr mithilfe der Verkehrsarten des Umweltverbundes als attraktive Alternative zum MIV stellt eine der Herausforderungen dar.

Zwingende Voraussetzung dafür ist eine ganzheitliche und verkehrsmittelübergreifende Betrachtung der Mobilitätsthematik, die nicht mehr vom sektoralen Denken geprägt ist und bei der alle Mobilitätsformen unter einer gesamtgesellschaftlichen Bewertung ihrer wirtschaftlichen, umwelt- und sozialverträglichen Stärken und Schwächen zur Anwendung gelangen.

Besonders im sich dynamisch entwickelnden Sektor des Freizeit- und Ausflugsverkehrs wird künftig ein enger Schulterschluss zwischen Mobilitätsanbietern und dem Tourismus als Nutznießer, Kommunikator und Verkäufer entscheidend sein für die Gestaltung, Vermarktung und auch Finanzierung der Angebote des Öffentlichen Verkehrs. Auch wenn bisher bundesweit nur vereinzelt die Möglichkeiten der Mitfinanzierung von ÖPNV-Leistungen durch Einnahmen, die sich aus der Tourismuswirtschaft generieren lassen, praktiziert wird (Konus-Karte Schwarzwald, kostenlose Nutzung des Stadtverkehrs in Templin mit Kurkarte), so liegt in dieser Form der „nutzerfinanzierten Gestaltung der ÖV-Angebote ein großes Potenzial.

Brandenburg-weit ist zumindest mittelfristig der Aufbau eines hierarchisch gegliederten Gesamtangebotes von Bahn & Bus, gemeinsam mit Angeboten des Rad- und Fußverkehrs vorzubereiten und umzusetzen.

Ein angebotsorientierter SPNV mit RegionalExpress- und ergänzenden RegionalBahn-Angeboten auf den Radialen – den SPNV-Magistralen – schafft schnelle Verbindungen der einzelnen Regionen des Landes mit der Metropolregion Berlin/Potsdam und untereinander. Im Rahmen eines noch zu erstellenden integrierten Landesverkehrskonzeptes sollten alle neben den Radialen noch existierenden Bahnstrecken hinsichtlich ihrer Bedeutung als tangentiale Verknüpfungen zwischen den Magistralen und ihrer Erschließungswirkung als SPNV-Rückgrat für die Regionen bewertet werden. Im Ergebnis dieser Untersuchungen sind SPNV-Leistungen auf noch vorhandener und nutzbarer Infrastruktur zur Gewährleistung dieser Verbindungs- und Erschließungsfunktionen zu bestellen (Beispiel SPNV Joachimsthal – Templin) und ggf. mit Strecken und Stationen zu reaktivieren. Durch die gegenwärtig zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel ist der Spielraum für Mehrbestellungen im SPNV, für eine Reaktivierung von Stationen im bestehenden Netz bzw. sogar der Reaktivierung von Strecken extrem eingengt. Allerdings erscheinen wesentliche Einsparungen bei Trassen- und Stationsentgelten möglich, wenn durch entsprechende Änderungen der bundesweiten Rahmenbedingungen das Monopol der Deutschen Bahn AG bei der Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur gebrochen wird und die Infrastruktur im Nebennetz (in der Regel die zwischen den Radialen liegenden Tangentialverbindungen „im flachen Land“) ohne Nachteile bei der Finanzierung von Investitionen zum Beispiel durch Dritte betrieben werden kann. Beispiele dafür sind die NEB Niederbarnimer Eisenbahn und die RIN RegioInfra Nord (Netz Prignitz, vergleiche auch Abschnitt 11.2.2).

Wo sich Bahnverkehre bei einer gesamtgesellschaftlichen Betrachtungsweise mittel- und langfristig nicht als das hochwertigste Angebot des ÖV einrichten lassen, übernehmen ‚landesbedeutsame‘ Buslinien diesen Part – Landkreisgrenzen überwindend und durch den VBB im Auftrag der Länder Brandenburg und Berlin bestellt und finanziert.

Die Feinverteilung in der Fläche übernehmen in allen Regionen des Landes vorrangig die regionalen Busverkehre (üÖPNV). Die bisherigen Verantwortlichkeiten (Aufgabenträgerschaft des SPNV beim Land, für den üÖPNV bei den jeweiligen Landkreisen und Kreisfreien Städten) erfordern eine ganzheitliche, landesweite Betrachtung der Mobilitätsthematik und ein Denken zwingend über Kreis- und sogar über Landesgrenzen hinweg.

Sofern die regionalen Busverkehre im klassischen Linienverkehr nicht eine nutzergerechte Bedienung der Fläche gewährleisten können und/oder auch nicht zur „Erschließung der ersten bzw. letzten Meile“ geeignet sind, sind weitere Mobilitätsangebote zu entwickeln und zu etablieren. Dazu gehören die verschiedenen Möglichkeiten alternativer Bedienformen im ÖPNV genauso wie Angebote des Radverkehrs (wie z.B. Infrastruktur für „normale“ Fahrräder, aber auch Pedelecs, Bike+Ride-Möglichkeiten an Bahnstationen und an ortsbedeutenden Bus-Haltestellen, Rad-Verleih- und -Service), aber auch innovative Formen automobiler Art (Car-Sharing, E-Mobility).

Ganzheitliche Lösungen zur konkreten Umsetzung der EU-Richtlinie zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 sind landesweit umzusetzen. Das betrifft das Zusammenspiel von Fahrzeugen und Stationen/Haltestellen ebenso wie die barrierefreie Gestaltung der Zugangswege und der Informationssysteme.

6.3. BEDIENUNGSSTANDARDS

Die Qualität des Verkehrsangebotes ist eng mit dem Bedienungsstandard verbunden. Er definiert sich über die Erschließungs- und Verbindungsqualitäten.

- Erreichbarkeit von Haltestellen und Bahnhöfen
- Erreichbarkeit von Stadt- und Gemeindezentren
- Erreichbarkeit übergeordneter zentraler Orte
- Umsteigehäufigkeit von Verbindungen
- Direktheit von Verbindungen
- Bedienungshäufigkeit
- Vertaktung
- Anschlusssituation
- Beförderungsgeschwindigkeit
- Verbindungshäufigkeiten
- Fahrzeugkomfort
- Haltestellenkomfort Fahrgastinformation (inkl. Leitsysteme)

Ein öffentliches Verkehrssystem weist einen vergleichsweise hohen Bedienungsstandard auf, wenn im Bahn- und/oder Busverkehr moderne Fahrzeuge in häufiger Fahrtenfolge verkehren sowie für den Kunden nur geringe Warte- und Umsteigezeiten an attraktiven Zugangspunkten zum System (Haltestellen/Bahnhöfe) bzw. an den Verknüpfungspunkten der verschiedenen Verkehrsarten erforderlich sind.

Das Zusammenspiel dieser Komponenten bestimmt letztendlich die Qualität des Gesamtsystems. Eine einseitige Betrachtung bzw. die Konzentration auf die Verbesserung einzelner Komponenten ist ein Irrweg, der am Ende – trotz beispielsweise des Einsatzes von Investitionsmitteln in erheblichen Größenordnungen für Fahrzeuge oder den Ausbau der Infrastruktur – die Position des Öffentlichen Verkehrs gegenüber dem Hauptkonkurrenten MIV schwächt.

Einige exemplarische Beispiele aus dem Land Brandenburg:

- **Ausbau der Bahninfrastruktur mit begrenztem Nutzen für die Kunden**

A) Hauptstrecke Berlin – Rostock (Trasse des RE5)

Mehrjährige Bauarbeiten, z.T. unter Vollsperrung, führten zu erheblichen Belastungen der Reisenden (Pendlerverkehre, regionaler Freizeit- und Ausflugsverkehr, Reiseverkehr an die Ostsee). Nach Ende der Bauarbeiten verkürzen sich die Reisezeiten des RE5 für die Berlin-Pendler nur marginal (im Bereich von <10 Min.). Bedingt durch die Einordnung in die neue Fahrplanlage verlängert sich bei der RegionalBahn RB12 sogar die Reisezeit in der Relation Templin – Berlin Lichtenberg. Der Ausbau der Fahrgastanlagen erfolgte nicht zukunftsorientiert (Beispiel Bhf. Löwenberg: Bahnsteiglänge auf 5-Wagen-Züge begrenzt, kein barrierefreier Ausbau).

B) Ausbau der Strecke Berlin – Dresden (Erhalt von Zwischenstationen unklar)

Mit der geplanten Ertüchtigung der Strecke für $v = 200$ km/h besteht die Gefahr, dass die Haltepunkte Drahnisdorf und Walddrehna aufgegeben werden. Der Regionalverkehr zieht sich aus der Fläche zurück, obwohl seitens der örtlichen Bürgerinitiative eine positive wirtschaftliche, touristische und kulturelle Entwicklung vor Ort im deutlichen Zusammenhang mit den vorhandenen attraktiven SPNV-Angeboten konstatiert wird.

- **Drohende Abbestellung von SPNV-Haltes in der Fläche**

Aktuell (Stand 07/2014) plant das Land die Schließung zahlreicher gering frequentierter Haltepunkte (ca. 60 von insgesamt 300 = 20%), falls nicht zusätzliche Mittel bereitgestellt werden, u.a. auch auf der mit Millionenaufwand ertüchtigten Strecke des „Prignitz-Express“ (RE6). Damit versiegen weitere „Zuläufe“ zum Schienenverkehr.

- **Zusammenspiel von Fahrzeugen und Haltestellen**

Im Regionalbusverkehr werden Niederflurfahrzeuge bzw. Busse mit niederflurigem Einstieg zunehmend zum Standard; die Stadtverkehrsunternehmen besitzen bereits eine sehr große Zahl dieser Fahrzeuge. Der Ausbau der Haltestellen und ihrer Zuwege hält damit – vor allem aus finanziellen Gründen - nicht Schritt. Gesamtheitliche Lösungen zur konkreten Umsetzung der EU-Richtlinie zur vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis 2022 existieren nicht.

- **Konzentration des SPNV auf Berlin**

Im derzeitigen Linien- und Fahrplangefüge ergeben sich in der Anbindung der verschiedenen Regionen des Landes an die Landeshauptstadt Potsdam teilweise deutliche Reisezeitunterschiede zwischen ÖPNV und MIV (siehe Anlage 7, „Reisezeitvergleich ÖPNV – MIV“). Damit ist vor allem für die südlichen Landesteile die Attraktivität des SPNV in dieser Verbindung gegenüber dem Auto eingeschränkt. Und die Verbindungsachse Berlin – Potsdam muss für die Zusatz-Belastungen einer Anbindung von Potsdam fast ausschließlich über Berlin zusätzlich dimensioniert sein.

6.3.1. VORSCHLÄGE FÜR BEDIENUNGSSTANDARDS AUS GUTACHERSICHT

Grundsätzliche Anforderungen an die ÖV-Angebote

- Aus allen Regionen des Landes Brandenburg sollten die Landeshauptstadt Potsdam und Berlin mit Öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein, die bezüglich der Reisezeit mit dem MIV konkurrieren können (Gesamt-Reisezeiten mit Bahnen und Bussen gleich oder geringer als PKW-Reisezeiten). Ein Vergleich einer Auswahl von Verbindungen zur Landeshauptstadt Potsdam ist in Anlage 7 dargestellt.
- Die Verbindungen sollten möglichst umsteigefrei/umsteigearm genutzt werden können. Anzustreben ist ein maximal einmaliges Umsteigen und die Sicherstellung optimaler räumlicher und zeitlicher Umsteigebeziehungen (Konzentration auf Verknüpfungspunkte mit Umsteigezeiten < 10 min bzw. mit garantierten Anschlüssen in der Nebenverkehrs- und Spätverkehrszeit).
- Alle Orte im Land Brandenburg sollten mit Angeboten des Öffentlichen Verkehrs (Linienverkehre mit Bahnen und Bussen, alternative Bedienformen) bzw. mit diesen in Kombination mit weiteren Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fußgänger- und Radverkehr) und neuen Mobilitätsangeboten an allen Tagen und über das gesamte Jahr mindestens 3 x täglich erreichbar sein (früh, mittags und abends).
- In dicht bebauten Gebieten der Städte, Gemeinden und deren Ortsteile sollten alle wichtigen infrastrukturellen und touristischen Ziele von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel aus in üblicher fußläufiger Entfernung erreichbar sein.⁶

Empfohlene Bedienungsstandards SPNV

- Bedienung aller Verbindungen mindestens im 1-h-Takt; Verdichtung entsprechend des Verkehrsaufkommens. Bei Regionalbahnen, die vorrangig Funktionen der Bedienung des ländlichen Raumes mit geringem Potenzial erfüllen, kann in Nebenverkehrszeiten unter Beachtung der Anschlüsse zum Hauptnetz davon abgewichen werden (2-h-Takt).
- Optimale Sicherstellung der Kundenbedürfnisse (hinsichtlich Beförderungskapazitäten, aber auch hinsichtlich Beförderungskomfort).
- Vorhalten von Verkehren mit täglich einheitlichen Takten – also hinsichtlich der regelmäßigen Bedienungshäufigkeit keine Differenzierung zwischen werktags und samstags, sonn- und feiertags.
- Unter Beachtung der regionalen Bedürfnisse sind differenzierte Start- und Endzeiten der Angebote möglich (z.B. Spätverbindungen von/nach Berlin, veränderter Verkehrszeitraum bei Verkehren mit deutlich unterschiedlichem Aufkommen im Jedermann-, Berufs- und Ausbildungsverkehr im Vergleich zum Freizeit- und Ausflugsverkehr (touristisch orientierte Angebote).
- Sicherung der Barrierefreiheit des Gesamtsystems (Fahrzeuge und Zugangsstellen).

⁶ Innerstädtischer Einzugsradius von Tram- und Bushaltestellen = 400 m, von Bahnstationen = 1000 m; mit abnehmender Bebauungsdichte vergrößern sich diese Werte. Zugangszeiten von max. 20 Min. stellen den oberen Wert für ein attraktives ÖPNV-System dar.

Empfohlene Bedienungsstandards üÖPNV

Aus Gutachtersicht kann die seit 2012 eingeführte Angebotsstruktur der UVG Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH als beispielhaft für künftige landesweite Bedienungsstandards im üÖPNV für den „Verkehr in der Fläche“ angesehen werden. Im Landkreis Uckermark wird dieses Angebot unter dem griffigen Markennamen „UckerTakt“ kommuniziert.

Klar strukturierte hierarchische Unterteilung des Verkehrsangebotes in Haupt- und Neben-Buslinien und Gebiete mit alternativen Bedienformen:

Haupt-Buslinien

- Sie stellen angebotsorientierte Verbindungen zwischen den Hauptorten des Landkreises her und sichern den Anschluss zum Bahnverkehr. Sie bieten häufige Verbindungen alle ein oder zwei Stunden und verkehren vielfach im Takt.
- Ergänzung des Netzes der Haupt-Buslinien durch Neben-Buslinien. Diese stellen nachfrageorientiert die Verbindung zu fast allen Orten im Landkreis her, die nicht durch die Haupt-Buslinien bedient werden.

Alternative Bedienformen

- Erschließung ausgewählter Bediengebiete samstags, sonn- und feiertags – nach telefonischer Voranmeldung fahren die Neben-Buslinien als RufBus auch mit Abweichung vom Linienweg bis vor die Haustür.
- An ausgewählten Knotenpunkten werden optimierte Anschlüsse Bus – Bus bzw. Bahn – Bus angeboten.

6.4. ANGEBOTSSTRATEGIEN

Die Umsetzung einer vernetzten Angebotsstrategie erfordert eine darauf ausgerichtete Entwicklung des SPNV und aller Teilsysteme des sog. übrigen ÖPNV, die mit einer Vernetzung zu den übrigen Verkehrssystemen einhergeht. Unter Beachtung des anstehenden Handlungsbedarfs bei der Herstellung der Barrierefreiheit erfordert dies eine auch beim ÖPNV außerhalb des SPNV entsprechende Mittelausstattung im Rahmen seiner Aufwertung zur Pflichtaufgabe.

Hinzu kommt die Verpflichtung zur Erstellung von Nahverkehrsplänen, in denen dargestellt wird, wie entsprechend zweckgebundene Zusatzmittel eingesetzt werden, um

- die landesweite Vernetzung in Ergänzung zum SPNV sowie in Landesverantwortung betriebene Buslinien umzusetzen und wie ergänzende Vernetzungen zwischen Landkreisen auch über die Landesgrenzen hinweg vorgenommen werden,
- in Abstimmung mit Behindertenverbänden bei sinnvollem Aufwand infrastrukturell und fahrzeugseitig die Vorgaben zur Barrierefreiheit umzusetzen.

Bei den grenzüberschreitenden Vernetzungen im ÖPNV außerhalb des SPNV müssen unabhängig von einer möglichen weiteren Kreisgebietsreform alle Grenzen der Landkreise und der kreisfreien Städte gesehen werden. Dies umfasst einschließlich vorhandener oder möglicher Fahrverbindungen

- auf der Basis der dazu laufenden Arbeiten des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg den grenzüberschreitenden Verkehr nach Berlin, bei dem auch die SPNV-ergänzenden Angebote eine hohe Verkehrsbedeutung haben, insbesondere bei Bus und Straßenbahn bzw. S- und U-Bahn,
- mögliche Stadt-Umland-Straßenbahnen, ggf. auch als Zweisystembahn (gegenwärtig diskutierte Verbindungen Potsdam – Teltow, Frankfurt (Oder) – Slubice),
- weitere Vernetzungserfordernisse auch über die Landesgrenzen zu Polen, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Mecklenburg-Vorpommern, ggf. auch nach Niedersachsen.

6.4.1. BEACHTUNG DER POTENZIALE IM FREIZEIT- UND AUSFLUGSVERKEHR

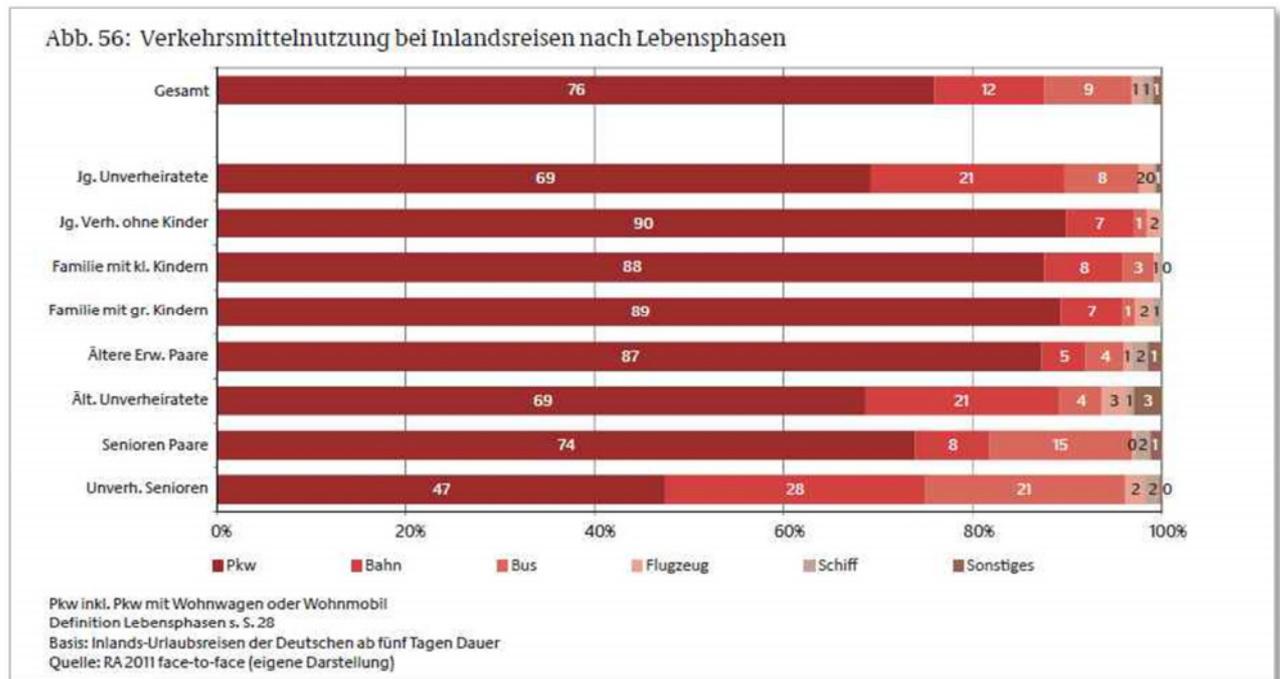
Im Verkehr der Zukunft spielt der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) eine immer größere Rolle. Auch wenn scheinbar – gerade im Osten Deutschlands und auch im Flächenland Brandenburg – angesichts des demografischen Wandels, der Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und der strukturpolitischen Veränderungen und bedingt durch die zunehmende Finanznot der öffentlichen Hand, die die erforderlichen Subventionen für den Öffentlichen Verkehr (ÖV) zunehmend schwieriger erbringen kann, die Zeichen für einen verbesserten ÖPNV eher schlecht stehen. Die Folgen der Verkehrs- und Umweltbelastungen, die insbesondere in den Städten im hohen Maße durch den Kfz-Verkehr verursacht werden, führen bereits zum Umdenken.

Auch im Land Brandenburg ist die als wichtiger Wirtschaftsfaktor etablierte Tourismuswirtschaft auf die nachhaltige Bewahrung der natürlichen Ressourcen und die Erhaltung der Lebens- und Aufenthaltsqualität in den Naturräumen und Erholungsgebieten dauerhaft angewiesen. Allgemein wird von ihr allerdings noch nicht der Stellenwert des ÖV erkannt. Als wichtiges Element der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußgänger-, Fahrrad und Öffentlicher Verkehr) kann er eine attraktive Mobilitätsalternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) und dem eigenen Pkw darstellen. Voraussetzung dafür ist ein attraktives, nutzergerechtes und bekanntes, vermitteltes Angebot.

Freizeit- und Ausflugsverkehre bergen ein hohes Nutzer-Potenzial auch für Bahnen und Busse. 2013 waren beispielsweise im nicht-alltäglichen Freizeitverkehr bundesweit 236,3 Mio. Reisende unterwegs, davon allein über ein Viertel im Tagesausflugsverkehr (23% = 54,4 Mio.). Aktuell werden zwar – bezogen auf Nutzer aus allen Lebensphasen – fast 77% aller Inlands-Urlaubsreisen ab 5 Tagen Dauer mit dem Pkw absolviert, aber mehr als 20% auch mit Bahnen und Bussen. Dieses Verhältnis beginnt sich zu verändern: Besonders im Freizeit- und Ausflugsbereich ist deutschlandweit eine verstärkte Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsangebote zu verzeichnen.⁷ Das ist Ausdruck eines beginnenden Wertewandels in der Gesellschaft; umwelt- und gesundheitsbewusstes Handeln liegen im Trend; der Boom des Radverkehrs zeigt es deutlich.

⁷ Siehe dazu auch „Handbuch Nahverkehr und Tourismus im Land Brandenburg“, VBB 2013. Download unter <http://images.vbb.de/assets/downloads/file/18665.pdf>

Abb. 4: Verkehrsmittelnutzung bei Inlandsreisen nach Lebensphasen



Auch in Brandenburg beinhaltet eine verstärkte Fokussierung auf den Freizeit- und Ausflugsverkehr große Chancen für die Branchen Tourismus und Öffentlicher Verkehr. Die überaus zahlreichen interessanten Reiseregionen und Einzelziele werden zunehmend attraktiver für Tagesbesucher und Übernachtungsgäste. Dank schneller SPNV-Verbindungen liegen viele davon bereits heute im Erlebnisbereich der Einwohner und Gäste des Metropolraumes Berlin/Potsdam.

Die Randbedingungen sind hervorragend: Die Metropolregion ist bereits vom zahlenmäßigen Potenzial her hochinteressant: In der Agglomeration Berlin/Potsdam leben 4,4 Mio. Einwohner (im Land Berlin 3,5 Mio., im „Berliner Umland“ in einem Radius von ca. 60 km weitere 0,9 Mio.). 2013 konnte Berlin 5,3 Mio. Gäste begrüßen und es wurden 12,4 Mio. Übernachtungen getätigt, beides seit Jahren mit bedeutenden Zuwachsraten.

Der Öffentliche Verkehr in der Fläche könnte von diesen Bedingungen profitieren. Angesichts der schwierigen demografischen Randbedingungen, unter denen das Flächenland Brandenburg besonders in den Berlin-ferneren Regionen aktuell und verstärkt in der Zukunft zu leiden haben wird, kann der Freizeit- und Ausflugsverkehr eine neue Chance für den Busverkehr im Land bieten. Aber auch der SPNV abseits der gut frequentierten Radialen, wo Regionalbahnverbindungen angesichts zu geringer Fahrgastzahlen im Jedermann- und Schüler- und Ausbildungsverkehr immer wieder der Stilllegungsdiskussion ausgesetzt sind, könnte von einer verstärkten Ausrichtung auf das Wachstumssegment des Freizeit- und Ausflugsverkehr profitieren. Voraussetzung dafür ist allerdings ein Paradigmenwechsel: Verkehr in der Fläche darf sich in Zukunft nicht mehr ausschließlich an den Belangen des Schüler- und Ausbildungsverkehrs orientieren.

Vorrangig finanzielle Hürden sind zu überwinden. Wo die Landkreise den üÖPNV fast vollständig aus Mitteln der Schülerverkehrs (§45a des PBefG) finanzieren (müssen), bleibt – scheinbar oder tatsächlich – abseits der Pflicht nur wenig Spielraum für kundenorientierte Angebote. Nicht nur werktags in der Schulzeit muss ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden, sondern auch während der Schulferienzeit und vor allem auch an Wochenenden und Feiertagen.

Finanzielle Mittel für diese Verkehre werden von den Aufgabenträgern bisher nicht oder nur ungenügend zur Verfügung gestellt. Angesichts der eingangs erwähnten Bedeutung auch der öffentlichen Mobilität für die wirtschaftliche Prosperität des Landes ist ein Umdenken zwingend erforderlich. Neue Finanzierungsmodelle, wie Public Privat Partnership-Konzepte oder auch die Beteiligung der Tourismuswirtschaft am Marketing für die Angebote des ÖV im Freizeit- und Ausflugsverkehr, entlasten die Öffentliche Hand. Während diese Strategien eher mittel- bzw. langfristig entwickelt und umgesetzt werden müssen, lassen sich mancherorts bereits durch geringe Modifizierungen von bestehenden Linienverläufen und in der Fahrplangestaltung sowie durch verstärkte Marketingbemühungen deutliche Verbesserungen für den Jedermann- und für den Freizeit- und Ausflugsverkehr schaffen. Beispiele der jüngeren Vergangenheit sind die „Ausflugsbuslinien im Seenland Oder-Spree“ oder die ganzheitliche Betrachtung der Mobilitätsthematik im Projekt „Schorfheide mobil“ der Landkreise Barnim und Uckermark.

Wenn erst einmal eine grundsätzliche Bereitschaft der Aufgabenträger des üÖPNV und der beteiligten Verkehrsunternehmen besteht, sich dem Wachstumssektor des Freizeit- und Ausflugsverkehrs zu öffnen, dann liegen die größten Potenziale in der Gestaltung von regionalen integrierten Verkehrslösungen. Intelligente Konzepte der Aufgabenteilung der verschiedensten Verkehrsarten mit der gewollten Bevorzugung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußgängerverkehr) schaffen ein Verkehrssystem ‚aus einem Guss‘.

Weitere Ausführungen siehe Anlage 8 „Vertiefende Betrachtungen zur Thematik „ÖPNV & Tourismus“.

6.4.2. VERBINDUNGEN NACH POLEN

Gute Verbindungen mit zumindest durchschnittlich einem Fahrtenpaar innerhalb von zwei Stunden bestehen nur im Regionalverkehr auf den Strecken nach Szczecin (Stettin) und Gorzów (Landsberg) über Küstrin-Kietz – Kostrzyn (bis Kostrzyn stündlich mit RB 26), bei dem ein Taktverkehr bis Gorzów angestrebt wird.

Dagegen gibt es im Fernverkehr nur Einzelzüge (über Frankfurt (Oder) – Poznan nach Gdynia (1 Zugpaar) und nach Warszawa (3-4 Zugpaare pro Tag) sowie 1 Zugpaar pro Tag über Berlin-Südkreuz – Lübbenau – Cottbus – Forst nach Wrocław (Breslau). Die Darstellung der Auslandsverbindungen im elektronischen Kursbuch der DB AG hat sich gegenüber den gedruckten Kursbüchern früherer Zeiten trotz der europäischen Integration im Fernverkehr erheblich verschlechtert. Die Online-Präsenz der Zugangebote über Polen nach Osteuropa ist daher mangelhaft.

Zwischen Frankfurt (Oder) und Zielona Gora sowie zwischen Forst und Zagan verkehren nur einzelne Regionalzüge. Die 1996 eingerichtete Verbindung Guben – Czierwiensk – Zielona Gora wurde 2002 westlich von Czierwiensk eingestellt.

Alte Korridore zwischen dem Land Brandenburg und Polen

Korridor	Zustand
Berlin – Szczecin – Gdańsk	Kein Fernverkehr über Szczecin
Berlin – Wriezen – Chojna (ohne Fernverkehr)	Überwiegend abgebaut
Berlin – Gorzów – Kaliningrad	Kein Fernverkehr
Berlin – Frankfurt (Oder) – Poznań – Warszawa	Einzelne Fernzüge
Berlin – Frankfurt (Oder) – Wrocław	Kein Fernverkehr
Berlin – Guben – Zagan – Riesengebirge	Ohne Verkehr, Teilabschnitte in Polen ungenutzt
Leipzig – Cottbus – Guben – Poznań	Teilabschnitt seit 2002 ohne Personenverkehr
Berlin/Leipzig – Cottbus – Forst – Zagan – Wrocław	Einzelne Fernzüge
Dresden – Cottbus – Frankfurt (Oder) – Kostrzyn – Szczecin	Alter Streckenzug in Brandenburg weitgehend abgebaut

Schon bei einem großen Teil der derzeit betriebenen Korridore wird eine schrittweise Entwicklung im Zusammenhang mit der vorgesehenen weiteren Ertüchtigung der Infrastruktur erforderlich sein, zumal gerade bei den Korridoren mit geringem oder fehlendem Angebot eine entsprechende Nachfrage aufzubauen ist. Daher sollte auf der Grundlage der Aussagen im LNVP 2013-2017 durch den Bund und die Republik Polen sowie die betroffenen Bundesländer und Woiwodschaften eine Langfriststrategie entwickelt werden, bei der als Zwischenstufen die Entwicklung von Regionalverkehrsangeboten oder die Sicherung der Infrastruktur in Verbindung mit Busverkehren als Vorlaufangebot in Betracht kommen. Die Entwicklung des Eisenbahnverkehrs mit Polen ist daher auf deutscher Seite eine Gemeinschaftsaufgabe des Bundes (Infrastruktur sowie Fernverkehr) und der an Polen angrenzenden Bundesländer (Regionalverkehr) in die für den Raum Berlin-Brandenburg der VBB eingebunden werden sollte.

Die Ostbahn über Küstrin wurde vor 1945 für die Verbindung Berlin – Königsberg in Ostpreussen genutzt. Daher steht bei dieser Verbindung die Weiterentwicklung des bereits heute guten Angebots nach Gorzów (Landsberg) im Hinblick auf die Potenziale von Pila und den Raum Bydgoszcz – Torun im Vordergrund. Bei einer möglichen Revitalisierung des Korridors Dresden – Cottbus – Frankfurt (Oder) – Kostrzyn – Szczecin wird aufgrund der Gegebenheiten bei den Abschnitten Cottbus – Grunow und Frankfurt (Oder) – Küstrin-Kietz über Lebus eine Lösung auf der Basis der derzeit befahrenen Strecken im Vordergrund stehen. Der noch nie im Fernverkehr genutzte Korridor Berlin – Wriezen – Chojna (Königsberg) liegt weitgehend brach und ist nur noch schwer wieder verfügbar zu machen. Zumindest für die nächste Zeit wird daher für Chojna eine Busverbindung von Bad Freienwalde über Cedynia (ehemals Zehden und Endpunkt der schon lange zurück gebauten Bahnstrecke Bad Freienwalde – Zehden) in Betracht zu ziehen sein. Die abgebaute Verbindung zwischen Finkenheerd und Kunice wurde 1973 lediglich als militärisch motivierter Ersatz für den Fall einer Zerstörung der Oderbrücke in Frankfurt (Oder) unter Nutzung einer in Ziltendorf gelagerten Behelfsbrücke errichtet.

7. HANDLUNGSBEDARF BEI DEN TEILSYSTEMEN DES ÖPNV

Ein optimal vernetztes ÖPNV-Angebot erfordert eine gezielte Entwicklung der Teilsysteme. Dabei ist auch der Fernverkehr unter Beachtung des bahnpolitischen Handlungsbedarfs einzubeziehen. Daraus ergibt sich eine integrierte Entwicklung der folgenden Komponenten des öffentlichen Verkehrssystems

- Schienenpersonenfernverkehr
- Schienenregionalverkehr
- S-Bahn (U-Bahn nur in Berlin)
- Ergänzende landesbedeutsame Buslinien
- Straßenbahnen (Stadt- und Überlandlinien)
Regionaler Busverkehr und Stadtbusangebote
- Alternative Bedienformen
- Verkehrsträgerübergreifende Entwicklungsstrategien

Der Verkehr mit Polen stellt einen Teil der grundlegenden Handlungsfelder der Entwicklung des gesamten ÖPNV-System dar. Er wurde daher im vorigen Abschnitt betrachtet.

Die Infrastrukturmaßnahmen, die mit dem in diesem Abschnitt dargestellten Handlungsbedarf in Verbindung stehen, sind in Abschnitt 8.3 für die Schienennetze dargestellt. Im Zuge der Entwicklung des Busverkehrs kann es auch wichtig oder sinnvoll sein, eigene Infrastruktur für den Busverkehr zu entwickeln. In diesem Punkt ist der Handlungsbedarf in die weiteren Überlegungen zum Busverkehr einzubeziehen.

Nach der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) muss beim ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit erreicht sein. Daher ist für alle ÖPNV-Systeme in Abstimmung mit den Behindertenverbänden eine Barrierefreiheitsstrategie zu entwickeln. Dabei ist durch eine zweckmäßige Kombination aus infrastrukturellen und fahrzeugseitigen Maßnahmen sowie einer schnellen und möglichst kostengünstigen Umsetzbarkeit in den Mittelpunkt zu stellen.

Bei den alternativen Bedienformen sind neben den Rufbussen (ggf. bedarfsbezogene Haltestellenbedienung bei herkömmlichen Buslinien) auch Formen der Taxiintegration und selbst organisierte Mobilitätsangebote zu betrachten. In Gebieten oder in Zeiträumen mit geringer Verkehrsnachfrage können die alternativen Bedienformen auch eine direkte Ergänzung des Bahnangebotes und der landesbedeutsamen Buslinien darstellen.

7.1. SCHIENENPERSONENFERNVERKEHR

Nach der Einrichtung eines Angebotes mit IC-Zügen (zunächst ein Fahrtenpaar/Tag mit Diesel-Schnelltriebwagen, von 1991 an mit 4 IC-Fahrten/Tag) zwischen Berlin und Hamburg wurde der Raum Berlin-Brandenburg 1991 in Richtung Köln und Karlsruhe über Potsdam – Magdeburg – Braunschweig an das vertaktete IC/EC-Netz angebunden. Diese Angebote im 2-Stunden-Takt wurden 1992 auf die Verbindungen über Leipzig/Halle nach München sowie nach Hamburg und nach Dresden erweitert. Nach der Einführung des ICE-Betriebs 1993 (zunächst über Magdeburg – Braunschweig – Kassel – Frankfurt (Main) – Mannheim – Stuttgart nach

München)⁸ wurde der Hochgeschwindigkeitsverkehr in die Altbundesländer mit den zunehmenden Möglichkeiten des Bahnknotens Berlin auf einen 1-Stunden-Takt verdichtet. Eine Zäsur bildete dabei 1998 die Wiedereröffnung der Berliner Stadtbahn und die Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke nach Hannover über Wolfsburg. Dies bedeutete allerdings die schrittweise Abkoppelung Potsdams vom IC/ICE-Netz, nachdem Potsdam erst Ende 1995 nach dem Ausbau der Magdeburger Bahn in das ICE-Netz einbezogen wurde.

Seit der Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs im Jahre 2006 macht es sich gerade für Potsdam auch negativ bemerkbar, dass der Bahnhof Berlin Zoologischer Garten nicht mehr von IC/ICE-Zügen bedient wird. Dies wird mit der Kapazitätssituation bei der Berliner Stadtbahn begründet. Wegen der Integration der Infrastruktur in den DB-Konzern können aber auch Aussagen zutreffen, nach denen dies gegen den Willen der DB Fernverkehr AG entschieden wurde, um im Berliner Hauptbahnhof die Mieteinnahmen durch eine möglichst hohe Kaufkunden- und Fahrgastfrequenz zu maximieren.

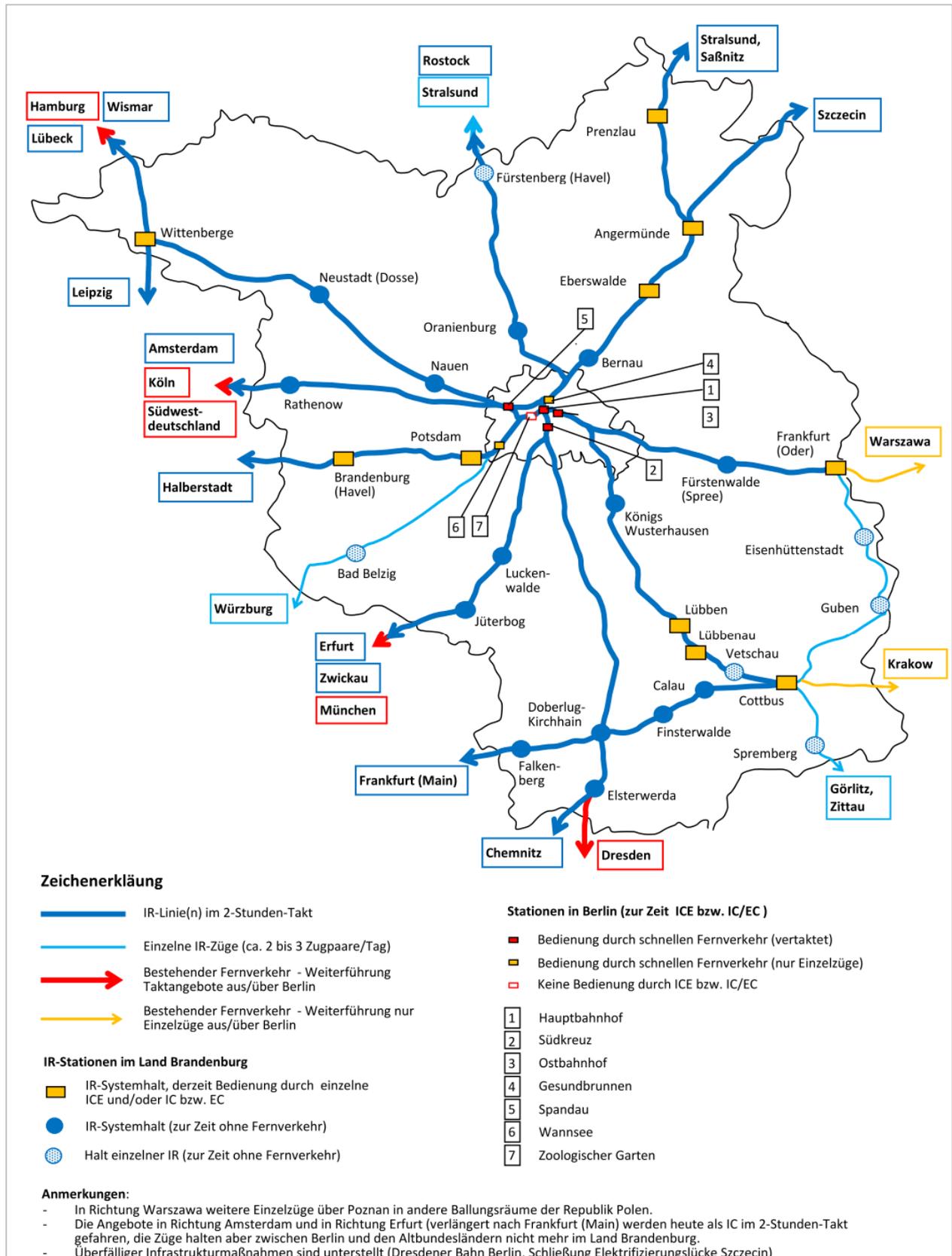
Noch problematischer ist für das Land Brandenburg die Entwicklung bei den Zugangeboten unterhalb der ICE-Angebote. Die weiterhin im 2-Stunden-Takt verkehrenden IC/EC-Züge in Richtung Dresden halten nicht mehr in Elsterwerda. Noch weitaus deutlicher sind die negativen Auswirkungen durch die Einstellung des Zugproduktes InterRegio (IR). Von den früheren IR-Angeboten gibt es nur noch die heutigen IC/EC-Angebote im Zwei-Stunden-Takt nach Frankfurt (Main) über Erfurt sowie nach Amsterdam, die aber ihre früheren Halte in Rathenow, Jüterbog und Luckenwalde eingebüßt haben. Dies führte zu einem erhöhten Bestellaufwand im Schienenpersonennahverkehr.

Daher stehen bei der angebotsplanerischen Strategie die Angebote unterhalb des vertakteten Hochgeschwindigkeitsverkehrs im Mittelpunkt, bei denen gegenwärtig nur noch einzelne ICE- und/oder IC/EC-Züge Stationen im Land Brandenburg bedienen (Abb. 5). Als Ausgangsbasis für das angestrebte Grundgerüst an schnellen Zugangeboten ergibt sich damit eine Kombination der

- IC/EC-Angebote, die früher als Interregio (IR) gefahren wurden,
- RE-Angebote, die im Wesentlichen die früheren Halte von IR- oder IR-ähnlichen Angeboten bedienen,
- zusätzlichen Leistungen auf Strecken ohne vergleichbaren RE-Ersatz (Strecken, bei denen das SPNV-Angebot nach dem Wegfall der InterRegio-Bedienung nicht durch entsprechende Angebote ergänzt wurde).

⁸ Diese ICE und IC in Richtung Köln fuhren zwischen 1993 und Ende 1995 (Einzelfahrten noch etwas länger) über die zwischenzeitlich stillgelegte Strecke Wiesenburg – Güterglück, die zu diesem Zweck zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert wurde.

Abb. 5: IR 2014 – Projektion einer Weiterführung des InterRegio (IR) auf der Grundlage der IR- oder IR-ähnlichen Fernverkehrsangebote zwischen 1992 und 2006



Diese Angebote bedienen nur größere Städte, Bahnhöfe mit besonderer Verknüpfungsbedeutung oder zentrale Orte in touristisch bedeutsamen Gebieten. Als Maßstab kommen die früheren IR-Halte in Betracht, die durch ausgewählte weitere Halte ergänzt werden können. Weitere Halte in kleineren Stationen kommen nur in Betracht, wenn es keine sinnvolle Möglichkeit gibt, diese mit überlagerten Angeboten des Schienenpersonennahverkehrs zu bedienen. Zu erörtern ist die Einbindung von Angeboten des vertakteten und schnellen Fernverkehrs, die zum Beispiel im Rahmen von Linienverlängerungen zur Direktanbindung touristisch wichtiger Gebiete im Wesentlichen dieselben Stationen bedienen, wie die hier dargestellten Fernverkehrsangebote.

Das sich ergebende Angebot und seine optimale Verknüpfung mit den übrigen Zugangeboten ist in Verbindung mit dem Handlungsbedarf beim Verkehr mit Polen die Grundlage für das Vorgehen gegenüber dem Bund im Hinblick auf seine Verantwortung für den Fernverkehr. Dies gilt im Hinblick auf Bundesfinanzierungen im Rahmen einer vernetzten Bestellpolitik auch für den Fall, dass sich entsprechend zugeschnittene schnelle Regionalzugangebote (IRE) als am vorteilhaftesten erweisen. Dabei ist auch die Anerkennung von Nahverkehrstickets in den Fernzügen zu regeln. Auf dieser Grundlage sind unter anderem im Landesnahverkehrsplan verbindliche Festlegungen für das Handeln der Landesregierung gegenüber dem Bund zu treffen.

Nach der laufenden Abschaffung der Autozüge sind nun auch die verbliebenen Nachtzugangebote unter Druck geraten, bei denen internationale Verbindungen eine potenziell wichtige Bedeutung haben. Dabei machen sich die schwierigen intermodalen Wettbewerbsbedingungen der Schiene besonders bemerkbar (Bezahlung ausländischer Fernbusfahrer, Mehrwertsteuerfreiheit für internationale Flugtickets). Bei den genannten Zugangeboten stehen jedoch keine Ersatzbestellungen im Rahmen des Schienenpersonennahverkehrs im Raum. Neben dem Einsatz bei EVU kann daher auf Landesebene nur beim Bund dafür geworben werden, die Verantwortung für den Fernverkehr auch in diesem Punkt ggf. im Rahmen einer europäischen Zusammenarbeit wahrzunehmen und dabei bei der Bedienung des Landes Brandenburg an frühere Angebotszustände anzuknüpfen. Wichtig ist auch eine sinnvolle Marktpräsenz internationaler Zugangebote, die im elektronischen Kursbuch nur noch sehr eingeschränkt dargestellt werden.

7.2. REGIONALVERKEHR

Auf dem Gebiet des Landes Brandenburg stellt der Regionalverkehr den Schwerpunkt des ÖPNV-Angebotes mit direkter Landeszuständigkeit dar. Grundlage für die weitere Entwicklung des Regionalverkehrsangebotes ist der Landesnahverkehrsplan (LNVP), gegenwärtig mit der Laufzeit von 2013 bis 2017. Zum Verkehr mit Polen wird auf Abschnitt 6.4.2 verwiesen. Im Rahmen der weiteren Umsetzung des aktuellen LNVP

- ist hinsichtlich der Finanzierbarkeit erforderlicher Mehrleistungen im Zuge der Hierarchisierung des Angebotes und bedrohter Angebote des SPNV (Verkehrsleistungen und Zugangsstellen) im Rahmen der Beeinflussung der Bundespolitik auf eine deutliche Verbesserung der Finanzierungsbasis hinzuarbeiten (vergleiche Abschnitt 11),
- ist im Rahmen der deutlicheren Hierarchisierung des Angebotes eine optimale Basis für den Fortbestand der gegenwärtig gefährdeten Zugangsstellen herzustellen (Energiekosten beim Wiederanfahren großer Zuggarnituren (zum Beispiel Züge mit mehreren Doppelstockwagen für große Nachfrage beim Verkehr zwischen Zentren),
- ist das Angebot zwischen Potsdam und Berlin im Hinblick auf die hohe Nachfrage weiter auszubauen, wobei die Anforderungen der über Potsdam nach Berlin führenden Korridore zu beachten sind,
- sind beim Verkehr mit Berlin auf der Grundlage noch nicht wiederhergestellter Lückenschlüsse Netzergänzungen voranzutreiben, ggf. im Rahmen verkehrsträgerübergreifender Entwicklungsstrategien (siehe Abschnitt 7.2.3),
- ist für den Berliner Außenring eine verkehrsträgerübergreifende Entwicklungsstrategie zur Beseitigung von Anbindungsdefiziten zu erarbeiten.

Ein weiteres Thema ist der mögliche Regionalverkehrshalt in der gegenwärtig durch die S5 bedienten Station Hoppegarten (schnelle Anbindung eines Potenzialschwerpunktes im Berliner Umland an die Berliner Innenstadt). Wegen der kurzen Entfernung stehen diese Überlegungen in Konkurrenz zu entsprechenden Vorstellungen in Berlin für einen Regionalverkehrshalt in Berlin-Mahlsdorf (schnelle Verbindung aus den östlichen Außenbezirken Berlins mit einem erheblichen Einzugsbereich u.a. durch Straßenbahnanschluss). Im Hinblick auf die Priorität dieser Vorhaben ist darauf zu verweisen, dass die S5 zwischen Hoppegarten und dem gegenwärtigen Endpunkt der RB26 Berlin-Lichtenberg 17-18 Minuten benötigt. Daher ist der Fahrzeitgewinn begrenzt, insbesondere solange die Ostbahn nicht bis Berlin Ostkreuz verlängert ist. Dies gilt besonders für die näher am Bahnhof Berlin-Lichtenberg gelegene Station Berlin-Mahlsdorf, die anders als die Berliner Stationen Wuhletal und Friedrichsfelde Ost keine Verknüpfungsfunktion im Berliner Schnellbahnnetz hat.

Die stärkere Hierarchisierung begünstigt auch die Anlage neuer oder die Reaktivierung früherer Stationen, da der Zielkonflikt Schnelligkeit mit RE-Bahnen <-> Erschließung mit RB-Bahnen entschärft wird. Des Weiteren tragen landesbedeutsame Regional(express)busse dazu bei, dass Korridore, Strecken, Trassen, Linien für den ÖPNV, reanimiert' werden, auch im Vorlauf zu möglichem Bahnbetrieb bei attraktivem Angebot und entsprechender Nachfrage. Dies ist fallweise näher zu untersuchen.

7.2.1. SICHERUNG BEDROHTER ANGEBOTE UND ANGEBOTSHIERARCHISIERUNG

Die akute Bedrohung der Strecken Neustadt (Dosse) – Pritzwalk – Meyenburg und Pritzwalk – Putlitz durch das Prignitz-Konzept konnte vorerst abgewendet werden. Davon profitieren die Güterverkehrsanknüpfung des Gewerbes am Falkenhagener Feld und die Europäische Vernetzung der GVZ, „HUB 53/12° – das Logistiknetz Güstrow, Prignitz, Ruppiner, Hinterland Hafen Rostock“. Eine Einstellung des SPNV zwischen Meyenburg und Neustadt (Dosse) würde die auch touristisch bedeutsame Strecke Güstrow – Meyenburg erheblich schwächen, nachdem auf diesem Abschnitt der SPNV bereits im Jahr 2000 durch das Land Mecklenburg-Vorpommern abbestellt wurde. Ein erhebliches Problem stellen die hohen Infrastrukturkosten dar, da Investitionen auch zur Senkung der Betriebskosten aufgrund der ungünstigen bahnpolitischen Rahmenbedingungen nur schwer zu finanzieren sind.

Dabei zeigt sich auch, wie schwierig es ist, Bahnstrecken für infrastrukturpolitische Ziele wie Güterverkehr und Tourismus zu sichern, wenn die Infrastruktur nur über Infrastrukturentgelte aus dem Schienenpersonennahverkehr auskömmlich finanziert werden kann. Die nahezu vollständige Anlastung der Infrastrukturkosten an die Kosten für die Bereitstellung von Verkehrsleistungen führt dazu, dass der Fahrplankilometer im SPNV deutlich mehr kostet als beim Bus. Im Allgemeinen fallen für Leistungen im regionalen Busverkehr Kosten in der Größenordnung von 1,50 € bis 2,50 € pro Fahrplankilometer an, wobei zu beachten ist, ob bei den jeweils vorliegenden Angaben Einnahmen und Ausgleichszahlungen (§ 45a PBefG, § 148 SGB IX) eingerechnet sind oder nicht. Dagegen ist im SPNV pro Fahrplankilometer mit drei- bis vierfachen Kosten zu rechnen, wobei etwa 50% auf die Infrastrukturentgelte entfallen. Dies führt aufgrund der knappen Mittel für die ÖPNV-Finanzierung häufig zur Einstellung des SPNV oder zu drastischen Angebotsreduzierungen mit entsprechend negativen Auswirkungen auf die Nutzerzahlen. Eine dauerhafte Umsetzbarkeit infrastrukturpolitischer Ziele erfordert daher im Zuge der Herstellung sinnvoller Finanzierungsbedingungen auch beim Schienenverkehr eine deutliche Entkoppelung der Infrastrukturfinanzierung von der ÖPNV-Finanzierung, die beim Bus eine Selbstverständlichkeit ist. Auf dieser Basis kann nach infrastrukturpolitischen Kriterien und dem möglichen Beitrag zu attraktiven ÖPNV-Angeboten über die Zukunft von Bahnstrecken entschieden werden.

Der Abbau noch vorhandener schienenparalleler Busverkehre ermöglicht die Verlagerung von Leistungen in Gebiete ohne Bahnanschluss. Dies erfordert aber auch geeignete finanzielle Anreize. Dabei ist darauf zu verweisen, dass die Strecken, auf denen der SPNV eingestellt wurde, nur einen Teil der Orte in diesen Gebieten sinnvoll anbinden konnten, so dass viele Orte schon immer auf die Anbindung durch den straßengestützten ÖPNV angewiesen waren. Nach den Erfahrungen unter anderem bei der zwischenzeitlich entwidmeten Bahnstrecke Brandenburg – Belzig⁹ ist der Weg, der im Land Brandenburg seit 2004 bei der Finanzierung des übrigen ÖPNV eingeschlagen wurde, im Hinblick auf die Möglichkeit der Ausrichtung des Busverkehrs auf Zu- und Abbringerfunktionen zum SPNV positiv zu bewerten und sollte, wie bereits ausgeführt, zu einem Anreizsystem für vernetzte Angebote weiterentwickelt werden.

⁹ Im Jahr 2003 wurde der SPNV auf der zwischenzeitlich entwidmeten Bahnstrecke Brandenburg – Belzig eingestellt, weil ein Abbau des parallelen Busverkehrs aufgrund der damaligen Gegebenheiten bei der Finanzierung des Busverkehrs nicht zu Stande kam. Durch die damals bahnparallel verlaufende Buslinie wurden Überschüsse erzielt, die sich insbesondere aus den Erlösen bei den Schülertickets und den davon abhängigen Ausgleichszahlungen nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ergaben, zumal damals die Summe der Einnahmen aus den Schülertickets und den Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG häufig höher waren als die Einnahmen aus einem entsprechenden Ticket zum Normalpreis. Da die Kosten der Schülerbeförderung öffentlich erstattet wurden, kamen die Einnahmen, die diese Überschüsse ermöglichten, zwar fast vollständig aus öffentlichen Mitteln, galten aber im handelsrechtlichen Sinne als Erlös des Verkehrsunternehmens, für das die Eigenwirtschaftlichkeit einer Linie eine wichtige Existenzgrundlage war. Dieser Gewinn wurde zur Finanzierung defizitärer Buslinien eingesetzt.

Mit der so begünstigten optimalen Ausrichtung des straßengestützten ÖPNV auf den SPNV können auch gefährdete Bahnstationen gesichert werden. Dies ermöglicht auch eine Aufwertung der Fläche bei der Bedienung durch den straßengestützten ÖPNV, da schienenparallele Busverkehre infolge der Schließung von Bahnstationen vermieden werden können.

Die Hierarchisierung des Bahnangebotes ermöglicht dabei Kosteneinsparungen, wenn die Anpassung von Bahnsteigen an lange Zugeinheiten vermieden werden kann. Die Chancen für das anzustrebende Weiterbestehen aufkommensschwacher Stationen an bestehenden Strecken (ebenso wie Reaktivierung oder Neubau) hängen aber auch von geeigneten bahnpolitischen Rahmenbedingungen ab, die aber in der Zuständigkeit des Bundes liegen.

7.2.2. WEITERENTWICKLUNG DER VERBINDUNGEN ZWISCHEN POTSDAM UND BERLIN

Bei den über Potsdam und Berlin-Wannsee in die Berliner Innenstadt verlaufenden Zugangeboten ist zwischen Potsdam und Berlin die Kapazitätsgrenze erreicht. Gleichzeitig ist die Berliner Stadtbahn überlastet, während der Nord-Süd-Tunnel noch freie Kapazitäten aufweist. Daneben wurden in den letzten Jahren Änderungen beim Zugangebot des Regionalverkehrs vorgenommen:

- Führung der RB22 Potsdam Hbf – Flughafen Schönefeld im Abschnitt Potsdam Hbf – Saarmund über Golm statt über Caputh-Geltow und Michendorf
- Einrichtung einer neuen Linie RB23 Potsdam Hbf – Caputh-Geltow – Michendorf
- Verlängerung der RB21 Nauen – Potsdam-Griebnitzsee und der RB22 nach Berlin Friedrichstraße (2014 zur Hauptverkehrszeit)

Damit besteht derzeit keine Verknüpfung zwischen der RE7 Dessau – Belzig – Michendorf – Berlin Stadtbahn – Flughafen Schönefeld – Wünsdorf-Waldstadt mit der RB22 zum zukünftigen Flughafen BER, zumal der östliche Endpunkt der RE7 von Wünsdorf-Waldstadt nach Senftenberg verlegt werden soll. Darüber hinaus ist es gemäß Landesnahverkehrsplan 2013-2017 vorgesehen,

- die RB33 Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz Stadt – Michendorf – Berlin-Wannsee nördlich von Beelitz Stadt über Caputh-Geltow nach Potsdam Hbf zu führen,
- eine neue Linie RB34 auf dem Abschnitt Michendorf – Berlin-Wannsee einzurichten,
- bei der Station Potsdam-Pirschheide wieder Bahnsteige für den Berliner Außenring anzulegen und dabei eine Verknüpfung mit der RB33 zu schaffen,
- in Potsdam-Griebnitzsee einen Regionalbahnsteig für Züge aus Berlin zu errichten.

Die für Jüterbog und Niedergörsdorf sinnvolle Verlegung des nördlichen Endpunktes der RB33 von Berlin-Wannsee nach Potsdam Hbf verschlechtert die Anbindung von Treuenbrietzen und Beelitz mit Berlin. Die Begrenzung der geplanten RB34 auf den Abschnitt Michendorf – Berlin-Wannsee kann außerdem auch deshalb nicht befriedigen, weil die starke Belastung des nördlichen Teils der RE7 aus der hohen Bedeutung des Ziels Berlin Innenstadt resultiert.

Vor diesem Hintergrund sollten im Zusammenhang mit der zukünftigen Führung der RB33 die folgenden Möglichkeiten gegeneinander abgewogen werden:

- Führung der RB34 ab Beelitz Stadt im Anschluss von/zur RB33 über Michendorf und Berlin-Wannsee nach Berlin Stadtbahn; bei dieser Variante ist eine Elektrifizierung bis Beelitz Stadt nicht zwingend
- Verlängerung der RB33 auf ihrer bestehenden Streckenführung nach Berlin Innenstadt und Schaffung einer Anschlussverbindung Beelitz Stadt – Potsdam Hbf; diese Variante wäre besonders dann interessant, wenn es wieder ein Zeitfenster für die in den 1990er Jahren diskutierte Zweisystembahn Potsdam – Beelitz geben sollte, mit der in Beelitz Stadt Anschlüsse von/zur RB33 zur direkten Anbindung der Potsdamer Innenstadt hergestellt werden.

Das zweite Zugpaar zwischen Beelitz (Beelitz Stadt bzw. Beelitz Heilstätten) und der Berliner Innenstadt würde neben dem zusätzlichen Zugverkehr über Berlin-Spandau die Beanspruchung der überlasteten Berliner Stadtbahn weiter erhöhen. Vor diesem Hintergrund und wegen der freien Kapazitäten im Berliner Nord-Süd-Tunnel wird eine Neubewertung der Potsdamer Stammbahn erforderlich. Die vorliegende standardisierte Bewertung hat zwar keinen ausreichenden Nutzen-Kosten-Indikator ergeben, im Ohne-Fall dieser standardisierten Bewertung waren aber die nunmehr bestehenden Verlängerungen der RB21 und RB22 sowie mögliche weitere Fahrzeitverluste infolge der Überlastung der Berliner Stadtbahn nicht unterstellt. Damit liegt nunmehr eine Änderung der Bewertungsvoraussetzungen vor, die eine Erhöhung des Nutzen-Kosten-Indikators erwarten lässt. Hinzu kommt, dass mit der Kapazitätssituation auf der Berliner Stadtbahn begründet wird, dass seit der Eröffnung des neuen Berliner Hauptbahnhofs keine ICE- bzw. IC/EC-Züge in Berlin Zoologischer Garten halten, obwohl dieser Bahnhof in den nach 1990 begonnenen Planungen für den Bahnknoten Berlin als Systemhalt für den gesamten Fernverkehr vorgesehen war und entsprechend ausgebaut wurde. Daher sind auch Fahrzeitverkürzungen in die Überlegungen einzubeziehen, die durch eine Bedienung des Bahnhofs Berlin Zoologischer Garten im Fernverkehr nach einer entsprechenden Entlastung der Berliner Stadtbahn gerade auch durch die Potsdamer Stammbahn möglich sind. Aus diesen Gründen ist die gesamte Potsdamer Stammbahn auch weiterhin einschließlich der Einbindung in den Berliner Nord-Süd-Tunnel zu sichern.

7.2.3. NOCH AUSSTEHENDE LÜCKENSCHLÜSSE BEIM REGIONALVERKEHR VON/NACH BERLIN

Neben der Potsdamer Stammbahn bestehen beim Regionalverkehr noch weitere nicht umgesetzte Lückenschlüsse zwischen dem früheren Westteil Berlins und dem Land Brandenburg. Bei diesen Lückenschlüssen konzentrieren sich die aktuellen Überlegungen auf

- die Reaktivierung des Abschnittes Hennigsdorf – Berlin-Tegel – Berlin Nordkreuz (Gesundbrunnen etc.) auch für den Regionalverkehr sowie
- die Wiederaufnahme des Regionalverkehrs auf dem Südabschnitt der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) zwischen dem Abzweig bei Schönwalde (Barnim) und Berlin-Wilhelmsruh mit Weiterführung nach Berlin-Gesundbrunnen.

Die Wiederherstellung der Möglichkeit zur direkten Führung von Regionalzügen zwischen Hennigsdorf und Berlin-Gesundbrunnen ermöglicht deutliche Fahrzeitverkürzungen insbesondere für den Einzugsbereich des Prignitz-Express und führt außerdem zu einer Entschärfung der schwierigen Kapazitätssituation in Berlin-Spandau.

Für die Wiederherstellung des Regionalverkehrs auf dem Südast der Niederbarnimer Eisenbahn spricht gerade aus Brandenburger Sicht die bessere Anbindung der wachsenden Potenziale in Schildow und Mühlenbeck sowie die zentrale Anbindung touristisch wichtiger Gebiete wie der Schorfheide an Berlin. Hauptproblem ist der Bahnübergang des Wilhelmsruher Damms wegen der für Berlin wichtigen Option für eine Weiterführung der Straßenbahnlinie (Tram) M1 von Berlin-Rosenthal in das einwohnerstarke Märkische Viertel in Berlin-Reinickendorf. Allerdings ist die Verknüpfung der Tram M1 mit den Buslinien im Märkischen Viertel unbefriedigend. Weil diese Bahnstrecke schon wegen der Anbindung des Stadler-Werkes in Berlin-Pankow unverzichtbar ist, bedarf dieses Problem daher in jedem Fall einer sinnvollen Lösung. Die im „Grünen Zielnetz Berlin-Umland 2020“ favorisierte Anbindung der Niederbarnimer Eisenbahn an den Berliner Außenring (BAR) kommt wegen der nunmehr erneuerten Brücke über die BAB A10 kaum noch in Betracht.

Dagegen hat die direkte Führung von Regionalzügen und möglicher Fernzüge zwischen Berlin Nordkreuz und Hohen Neuendorf wegen der geringen Fahrzeitverkürzung gegenüber dem gegenwärtigen Zustand nur eine geringe Priorität. Bei den schon früher nur wenig durch Regionalzüge genutzten Strecken Berlin-Spandau – Bötzow bzw. Hennigsdorf (bis 1945 vorwiegend Nutzung durch die Straßenbahnlinie 120 Berlin-Spandau – Hennigsdorf) sowie Berlin Hermannstraße – Mittenwalde müssen aufgrund der heute bestehenden Gegebenheiten Lösungen mit anderen Verkehrssystemen in Betracht gezogen werden, für die zumindest teilweise auch andere Streckenführungen sinnvoll sind. Bei der Dresdner Bahn ist die Wiederherstellung der Möglichkeit zur direkten Führung des Fern- und Regionalverkehrs in Berlin überfällig und wird daher hier ebenfalls nicht weiter betrachtet.

7.3. S-BAHN (IMMER IM KONTEXT MIT DER U-BAHN IN BERLIN)

Für die Gleichstrom-S-Bahn wird im Rahmen der Lückenschlüsse nur noch die Verbindung Berlin-Spandau – Falkensee diskutiert. Im Raum Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf (TKS) wird bei der S-Bahn eine Verlängerung von Teltow Stadt in die südlich der Potsdamer Allee (Landesstraße L76) gelegenen Gebiete Stahnsdorfs diskutiert, nachdem standardisierte Bewertungen für einen vollständigen Ringschluss bis Berlin-Wannsee zu negativen Ergebnissen führten. Weitere Themen sind eine Taktverdichtung zwischen Strausberg und Strausberg Nord vor dem Hintergrund des anlagenbedingt bestehenden, aber schwer merkbaren 40-Minuten-Taktes und Verlängerungen von Hennigsdorf nach Velten sowie von Blankenfelde (Teltow-Fläming) nach Rangsdorf.

7.3.1. FALKENSEE

Bei der S-Bahn-Anbindung von Falkensee würde eine Verkürzung des RB-Angebotes auf dem Abschnitt Nauen – Falkensee auf Brandenburger Gebiet zu einem Fahrgastrückgang führen. Eine Umsetzung des so definierten Mit-Falls der standardisierten Bewertung (Planfall, bei dem die Errichtung der S-Bahn-Verlängerung von Berlin-Spandau nach Falkensee unterstellt wird) kann daher nicht befürwortet werden. Dies ergibt sich aus den Ergebnissen der standardisierten Bewertung, bei denen die bis heute umgesetzten Verbesserungen mit Durchbindung des RB-Angebotes von/nach Nauen über die Berliner Stadtbahn und über Berlin-Jungfernheide aufgrund des Bearbeitungsbeginns im Jahr 2003 im Ohne-Fall (Betrachtung eines Planfalls ohne Errichtung der S-Bahn-Verlängerung von Berlin-Spandau nach Falkensee) nicht berücksichtigt wurden.

Daher liegt die Priorität eindeutig bei der Sicherstellung eines zuverlässigen Regionalverkehrsangebotes auf der Grundlage des aktuellen Zustandes. Ob die S-Bahn später als zusätzliches Angebot realisiert werden kann, hängt von dem unter dieser Voraussetzung erreichbaren Nutzen-Kosten-Indikator und den Möglichkeiten des Gleiskörpers nach der Umsetzung anforderungsgerechter Erweiterungen für den Fern- und Regionalverkehr ab, mit denen Taktunregelmäßigkeiten oder Aufenthaltszeiten wegen Zugüberholungen auch unter Berücksichtigung zukünftiger Mehrverkehre vollständig vermeidbar sein müssen. Dies gilt auch für den Fall, dass innerhalb von Berlin eine Verlängerung über den Bahnhof Berlin-Spandau hinaus nach Berlin-Albrechtshof oder in das Spandauer Spektfeld realisiert wird.

7.3.2. TELTOW/ KLEINMACHNOW/ STAHNSDORF (TKS)

Im Raum TKS sind gegenwärtig neben der S-Bahn-Verlängerung von Teltow in den Süden Stahnsdorfs auch Lösungen mit anderen schienengebundenen Systemen in der Diskussion. Daher rückt hier eine verkehrsträgerübergreifende Entwicklungsstrategie in den Focus, so dass auf diesen Punkt später eingegangen wird.

7.3.3. STRAUSBERG – STRAUSBERG NORD

Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem aktuell bestehenden 40-Minuten-Takt, der aufgrund seiner schweren Merkbarekeit wenig attraktiv ist. Grundsätzlich ist es zwar denkbar, zwischen Strausberg und Strausberg Nord einen 30-Minuten-Takt einzurichten, in dem jeder 2. Zug im Anschluss von/zur RB26 von Strausberg nach Strausberg Nord und zurück fährt; dies führt aber zu Zwangspunkten im Fahrplan, die sich auch auf die Anschlussqualität bei der Strausberger Eisenbahn auswirken. Um außerdem die Nutzbarkeit des Abschnittes Strausberg – Strausberg Nord für den Güterverkehr zu sichern, erscheint es am sinnvollsten, die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Herstellung eines 20-Minuten-Taktes entsprechend der zur Umsetzung anstehenden Planungen zu schaffen.

Bei der konkreten Fahrplangestaltung ist auf eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen S-Bahn und Strausberger Eisenbahn hinzuarbeiten. Dies betrifft insbesondere die Zeiträume, in denen die Strausberger Eisenbahn gegenwärtig im 40-Minuten-Takt fährt.

7.3.4. WEITERE VERLÄNGERUNGEN

Bei den diskutierten Verlängerungen nach Velten und Rangsdorf kann vor dem Hintergrund der notwendigen Aufrechterhaltung der Regionalverkehrsangebote und der vorhandenen Fahrgastpotenziale nicht mit einem ausreichenden Nutzen-Kosten-Indikator gerechnet werden, zumal dieser für das Gesamtprojekt S-Bahn-Falkensee bei deutlich höheren Fahrgastzahlen und einer unterstellten Einstellung des parallelen RB-Verkehr nur bei maximal 1,61 lag. Hinzu kommen mögliche bzw. absehbare Verbesserungen bei der Durchbindung des Regionalzugangebotes bis Berlin Gesundbrunnen (Velten) bzw. durch die Berliner Innenstadt (Rangsdorf).

7.4. LANDESBEDEUTSAME BUSLINIEN (RX)

Aktuell einzige ‚landesbedeutsame‘ Buslinie ist die Linie 618 Potsdam – Wünsdorf-Waldstadt.

Landesbedeutsame Buslinien gehören zum Anspruch eines flächendeckenden Kernnetzes, Hauptnetzes, Rückgratnetzes des Öffentlichen Verkehrs in Brandenburg. Sie hätten bzw. haben die Aufgabe, den landesbedeutsamen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) dort zu ergänzen, wo keine Bahntrassen, Bahnstrecken, Bahnverkehre existieren oder nicht mehr existieren. Sie sind insbesondere für Verkehrskorridore zwischen Ober- u/o Mittelzentren zu prüfen, zwischen Hauptorten, Zentren mit gewerblicher, touristischer oder bedeutender Infrastruktur ohne SPNV. Zur Schließung von Lücken im SPNV ist ein ergänzendes Busangebot mit vertaktetem integrierten Fahrplan und vergleichbarer Servicequalität zu schaffen. Dabei sind

- die Linien in stark frequentierten Verkehrskorridoren zu führen, in denen Nutzer derzeit mangels attraktiver ÖPNV-Angebote mit dem Auto fahren (müssen).
- die Linien für potenzielle Nutzer so attraktiv zu gestalten, dass Alternativen zur Kfz-Nutzung bezüglich Fahrzeit, Taktgefüge, Direktfahrt, Anschlusssicherheit und Servicequalität entstehen. Verknüpfungspunkte sind analog zu denen im SPNV zu entwickeln.
- die Linien mit Ausstattungsmerkmalen am Standard des SPNV auszurichten.
- die Linien auch so zu entwickeln, dass verloren gegangene oder neue Nachfrage generiert wird, die mehr und mehr (wieder) einen SPNV Bahnkorridor rechtfertigt.

7.5. STRASSENBAHN (TRAM)

Innerstädtische ÖPNV-Systeme haben sich auch in den Berlin-ferneren Gebieten trotz der schwierigen Rahmenbedingungen gut behauptet. Daher und zur Sicherung der Attraktivität sind vorhandene Straßenbahnsysteme einschließlich möglicher Erweiterungen zu sichern. Dies betrifft auch die Strausberger Eisenbahn, bei der im Zusammenhang mit der Verdichtung der S-Bahn zwischen Strausberg und Strausberg Nord eine sinnvolle Arbeitsteilung sicherzustellen ist. Dazu sind Wege zu suchen, mit denen auch bei der Strausberger Eisenbahn der 20-Minuten-Takt beibehalten werden und der zu bestimmten Zeiten bestehende 40-Minuten-Takt ohne Angebotsreduzierungen durch ein merkbares Angebot ersetzt werden kann.

Ebenfalls zu sichern sind die bestehenden Stadt-Umland-Linien. Die Realisierung einer Straßenbahnverbindung Frankfurt (Oder) – Slubice ist anzustreben. Die Möglichkeiten zur Erweiterung der Potsdamer Straßenbahn in den Raum Stahnsdorf/Kleinmachnow/Teltow ist ggf. in Form von Zweisystembahnen (Straßenbahnfahrzeuge, die auch auf Eisenbahnstrecken verkehren können) zu sichern. Die weitere Umsetzung ist im Rahmen eines verkehrsträgerübergreifenden Entwicklungskonzeptes zu klären.

7.6. STADT- UND REGIONALBUSSE

Auch in den Berlin-ferneren Gebieten sind Stadtbusangebote eingerichtet worden, bei denen sich die Städte auch finanziell engagieren. Diese Angebote stellen eine wichtige Zubringerfunktion zu den Bahnangeboten dar. Im Rahmen von Anreizen für die Entwicklung eines auf die Bahnangebote ausgerichteten Busangebotes auch im Regionalverkehr sollte daher eine Stärkung dieser Stadtbusangebote angestrebt werden.

7.7. ALTERNATIVE BEDIENFORMEN

In den ländlichen Räumen können die finanzierbaren Mindestbedienungsstandards (2 Fahrten pro Tag, insbesondere in den Schulferien teilweise nur an einzelnen Wochentagen) im Buslinienverkehr nicht befriedigen. Häufig können sie während der Schulferien nur an einzelnen Wochentagen bereitgestellt werden. Dies betrifft auch Bedürfnisse des allgemeinen Verkehrs (Nutzer außerhalb der Schülerbeförderung), die zeitlich oder in der Linienführung nicht zu den Anforderungen der Schülerbeförderung passen. Daher haben die alternativen Bedienformen eine zunehmende Bedeutung. In dünn besiedelten Gebieten sind aber auch Rufbusse zu teuer und zu unflexibel (lange Vormeldefristen).

Unter Nutzung des sozialen Zusammenhalts in ländlichen Räumen sollten daher Möglichkeiten zur Unterstützung selbst organisierter Angebote verstärkt ins Auge gefasst werden. Dies betrifft die rechtlichen Fragen, logistische Unterstützung und gezielte finanzielle Anreize. Diese Möglichkeiten sollten auf der Grundlage vorliegender Untersuchungsergebnisse weiterentwickelt werden. Weitere Ansätze sind der Kombi-Bus (kombinierte Personen- und Güterverkehre wie in der Uckermark) oder das Bedienkonzept für den westlichen Teil des Landkreises Potsdam-Mittelmark (Aufwertung einer ländlichen Buslinie durch eine gezielte Kombination mit bedarfsgesteuerten Angeboten) beim Korridor Brandenburg – Grünungen – Ziesar bzw. Görzke.

Mit Hilfe von Rufbussen und der Taxiintegration werden gerade in den berlinnahen Räumen ergänzende Angebote zum Buslinienverkehr bereitgestellt. Gerade an Wochenenden könnte durch die Sicherstellung eines Angebotes bis vor die Haustür eine weitere Aufwertung der Tagesangebote erreicht werden, da die Nutzer im Spätverkehr, ggf. auch in den Nächten, Rückfahrmöglichkeiten vorfinden und daher den ÖPNV auch zur Hinfahrt nutzen können.

7.8. VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDE ENTWICKLUNGSSTRATEGIEN

7.8.1. BERLINER AUSSENRING (BAR)

Die Probleme bei der Anbindung Potsdams über den Berliner Außenring (BAR) überlagern sich mit den Defiziten der aktuellen Planungen bei der Anbindung des zukünftigen Flughafens BER. Zur Verknüpfung der Angebote auf dem BAR mit den Angeboten auf den Radialstrecken von/nach Berlin wurde in der Vergangenheit besonders beim südlichen Teil des BAR (südlicher Außenring SAR) der Bau von Turmbahnhöfen diskutiert. Diese sind aber nur dann sinnvoll, wenn durch sie dauerhaft sinnvolle Anschlüsse geschaffen werden können. Da die Zugfolge auf dem Berliner Außenring aufgrund des Einzugspotenzials nur schwer verdichtet werden kann, kann diese Voraussetzung wegen der Zielkonflikte bei der Bereitstellung von Anschlüssen nur selten erfüllt werden. Dies gilt auch für das Heranführen einer Zugfahrt in nahe gelegene Stationen der Radialstrecken, um an mehreren Stellen Anschlüsse zu schaffen.

Gemäß LNVP 2013-2017 soll am Bahnhof Potsdam-Pirschheide eine Verknüpfung zwischen der RB33 und der RB22 ermöglicht werden. Eine weitere Verknüpfung erscheint daher nur beim Kreuz Glasower Damm mit der im 20-Minuten-Takt verkehrenden S2 Bernau – Blankenfelde (Teltow-Fläming) möglich, um die Verbindungen Blankenfelde-Mahlow – Potsdam und Saarmund – Berlin sowie zwischen dem südlichen Einzugsbereich der S2 in Berlin und dem Flughafen BER bzw. Potsdam zu verbessern. Beim nicht mehr genutzten Turmbahnhof Bergholz b. Potsdam zwischen Berlin-Wannsee und Michendorf kommt hinzu, dass eine Wiedereröffnung mit einem erheblichen Aufwand verbunden wäre, da der Zustand vor der Schließung mit langen Umsteigewegen verbunden war, die den Anforderungen der Barrierefreiheit in keiner Weise genügen. Vorbehaltlich genauerer Untersuchungen über die Möglichkeit von Anschlüssen im vorhandenen SPNV-Angebot wird es daher bis zur Erschließung einer ausreichenden Nachfrage für zusätzliche SPNV-Leistungen erforderlich sein, den Einsatz von Expressbussen für die folgenden Funktionen in Betracht zu ziehen

- Anbindung von Potsdam an den RE-Verkehr in die Prignitz in Nauen
- Anbindung von Ludwigsfelde und des Flughafen BER an Michendorf (RE7)¹⁰
- Anbindung des BER an das RE-Angebot aus Richtung Jüterbog in Ludwigsfelde

Anstelle der im LNVP 2013-2017 vorgesehenen Führung eines Teils der RB20 von Oranienburg über Hennigsdorf nach Berlin-Spandau sollte bei dieser Linie ein Stundentakt zwischen Oranienburg und Potsdam angestrebt und in die Überlegungen einbezogen werden, zumal sich für den Abschnitt Hennigsdorf – Berlin-Spandau bzw. Falkensee eine Weiterentwicklung des vorhandenen Busangebotes anbietet. Beim südlichen Berliner Außenring sollten zur besseren Potenzialerschließung zusätzliche Halte in Ahrensdorf, Diedersdorf und ggf. auch in Waßmannsdorf in Erwägung gezogen werden.

7.8.2. TELTOW / KLEINMACHNOW/ STAHNSDORF (TKS)

Bei der Anbindung des Raumes Teltow/Kleinmachnow/Stahnsdorf – der mit über 55.000 Einwohnern ‚fünftgrößten Stadt‘ in Brandenburg – wurden in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen und Verbesserungen im Busangebot und seiner Vernetzung mit den vorhandenen Bahn-Regionalverkehr- sowie S+U-Bahn-Angeboten im Nahbereich in Berlin und Potsdam erreicht. (Dazu gehören auch die Expressbuslinien X1 und X10.)

Das bestehende Buslinienangebot bietet noch erhebliches Entwicklungspotenzial bei den Stichworten Fahrzeugtyp, Fahrplankontakt, Fahrwegfreihaltung und Anschlusssicherheit, die im Detail regelmäßig zu prüfen sind. Vor dem Hintergrund der hohen Entwicklungsdynamik ist auch die Weiterentwicklung der Schienenanbindungen dieses Raumes von großer Bedeutung. Daher sollte eine Entwicklungsstrategie in Betracht gezogen werden, bei der

- zunächst vor dem Hintergrund kritischer Verkehrsströme, der Kapazitätsgrenzen der eingesetzten Fahrzeuge und der Beeinträchtigungen im Fahrweg ermittelt wird, wo Verkehrssysteme mit einer höheren Platzkapazität erforderlich sind oder zur Sicherstellung der Pünktlichkeit eine eigene Infrastruktur für den ÖPNV angezeigt ist,

¹⁰ Die Führung der RB22 über Michendorf ermöglichte gute Verbindungen zwischen dem südlichen Einzugsbereich der RE7 und dem Flughafen Schönefeld mit Abfahrt am gleichen Bahnsteig bis hin zu einem Korrespondenzhalt zwischen RE7 und RB22 (zeit- und höhengleiches Umsteigen).

- auf der Grundlage der laufenden Machbarkeitsuntersuchung für die S-Bahn-Verlängerung von Teltow Stadt in den Süden Stahnsdorfs vorhandene Untersuchungsergebnisse (Straßenbahn Potsdam – Teltow) im Hinblick auf zwischenzeitliche Änderungen bei den Strukturdaten (Einwohnerzahl, Arbeitsplätze etc.), der Siedlungsstruktur und der Verkehrsangebote (neu eingerichtete Expressbuslinien) einer aktualisierten Bewertung unterzogen werden,
- Handlungsansätze auf der Grundlage weiterer Überlegungen (Zweissystembahn) und der Möglichkeiten der Potsdamer Stammbahn im Rahmen der notwendigen Erweiterung des SPNV-Angebotes zwischen Potsdam und Berlin und diskutierter Erweiterungen beim Straßenbahnnetz in Potsdam entwickelt und priorisiert werden.

Daneben sind diejenigen Teile der Trasse zwischen Teltow Stadt und Berlin-Wannsee weiter zu sichern, die noch keiner Nutzung durch die S-Bahn zugeführt werden können. Dazu ist die Widmung der S-Bahn zwischen Berlin-Wannsee und Stahnsdorf zu sichern und auf die Möglichkeiten der Regional- und Landesplanung zurückzugreifen.

8. INFRASTRUKTUR

8.1. VORHANDENE INFRASTRUKTUR IM LAND BRANDENBURG

Bei der Bewertung der Infrastruktur – hier Anlagen des Bahnverkehrs in den Ländern Brandenburg und Berlin – ist vor allem die Frage zu stellen, ob die vorhandenen Bahnstrecken und Stationen hinsichtlich Lage, Kapazität, Ausstattungsgrad und Instandhaltungszustand den derzeitigen und künftigen Anforderungen entsprechen. Und welche Maßnahmen bei der angestrebten Ausweitung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs im Land Brandenburg in investiver und organisatorischer Art erforderlich sind.

Bei den Strecken sind vorrangig Fragen zu klären, wie

- Generelle Netzstruktur (Hierarchisierung in Haupt- und Nebennetz, SPNV- und/oder Güter-Haupttrassen, Streckenerhalt bzw. Streckenergänzungen zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der Erschließungsqualität und der Versorgungssicherheit im Havariefall /Umleitungsverkehre/)
- Durchlassfähigkeit für Fernverkehr, vertakteten SPNV und Güterverkehr
- Erhaltungszustand, Ausbau- und Ertüchtigungsmaßnahmen

Bei den Stationen betrifft es die Fragen:

- Generelle Lage der Stationen (Platzierung hinsichtlich derzeitiger und künftiger Erschließungsfunktion; auch und gerade in Verbindung mit anderen Angeboten des ÖV und weiterer Mobilitätsangebote zur Vergrößerung des Einzugsbereiches)
- Ausstattung der Stationen (Anlagen des unmittelbaren Fahrgastverkehrs. Bahnsteiglängen, Bahnsteighöhen, Zugänglichkeit – auch Barrierefreiheit, Service- und Dienstleistungsfunktionen, Fahrgastinformation)
- Verknüpfungsfunktionen (z.B. Umsteigen intramodal zwischen den gleichen Verkehrsträgern und intermodal in der Verbindung der Verkehrsarten des Umweltverbundes, Bahn- und Busverkehr, Fahrrad- und Fußgängerverkehr und auch mit dem MIV, P+R, CarSharing etc.)

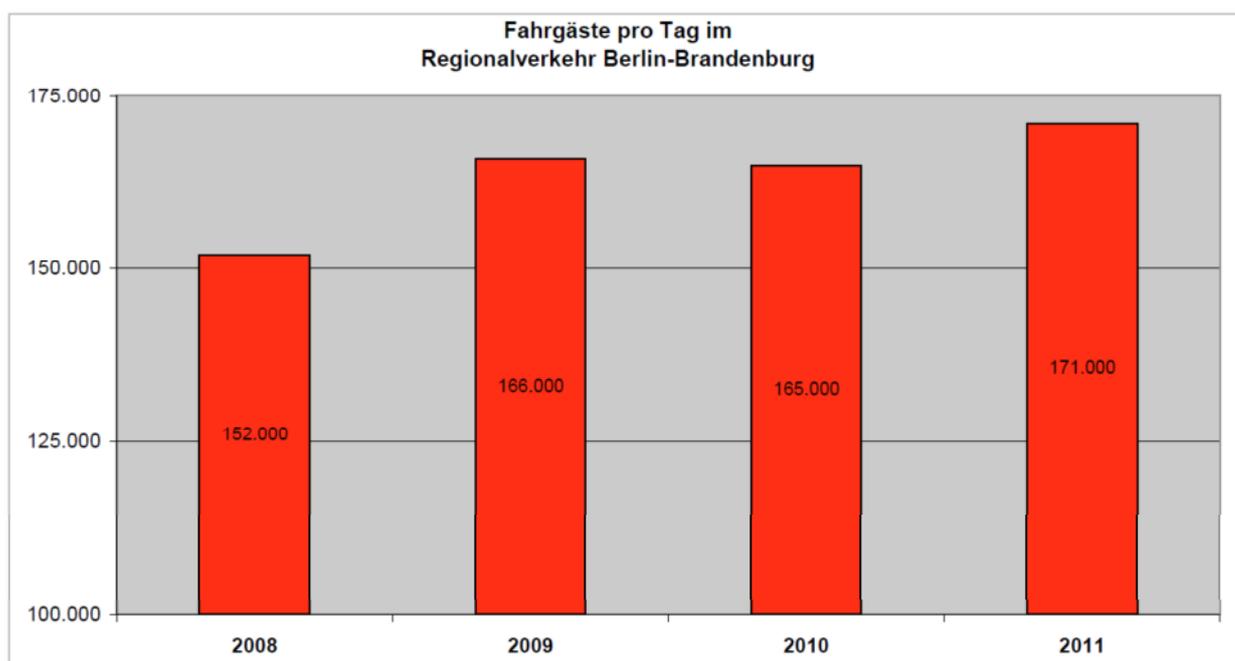
Maßstab bei der Bewertung der Durchlassfähigkeit der Strecken sind die Belastungen aus dem Personenverkehr (Fernverkehr und SPNV) und dem Güterverkehr.

Das aktuelle SPNV-Angebot im Gebiet des VBB wurde bereits in Kap. 5 ausführlich dargestellt. Im Rahmen der Bearbeitung des vorliegenden Gutachtens konnte im vorgegebenen Zeitrahmen keine Analyse des aktuellen Personenfernverkehrs und seiner perspektivischen Entwicklung vorgenommen werden. Ebenso wenig konnten die aktuellen und künftigen Güterverkehrsströme auf der Schiene quantifiziert werden. Aussagen zu Auswirkungen auf den SPNV im VBB-Gebiet – die sich in sog. „Trassenkonflikten“ darstellen – können deshalb nur im Sinne allgemeiner Aussagen gemacht werden. Die langjährige und intensive Beschäftigung mit der Thematik führte zu umfangreichen Kenntnissen der Situation des Eisenbahnverkehrs im Allgemeinen, deutschlandweit und besonders der spezifischen Situation in Brandenburg-Berlin und erlauben den Projektarbeitern diesen Blick aus der „Mega-Ebene“.

8.1.1. FRAGEN DER STRECKENKAPAZITÄTEN

Im Bereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg haben sich die Fahrgastzahlen im SPNV in den vergangenen Jahren insgesamt positiv entwickelt, wobei sich auch in den Jahren 2008-2012 (dem Gültigkeitsbereich des vorangegangenen LNVP) ein sich bereits seit Jahren abzeichnender Trend bestätigte. Während die Fahrgastzahlen in der Metropolregion und den auf Berlin und Potsdam zulaufenden RE-Linien zum Teil hohe Zuwächse aufweisen, ist in den peripheren Räumen ein leichter Rückgang bzw. eine Stagnation der Fahrgastzahlen zu verzeichnen¹¹.

Abb. 6: Anzahl der täglichen Fahrgäste im Regionalverkehr



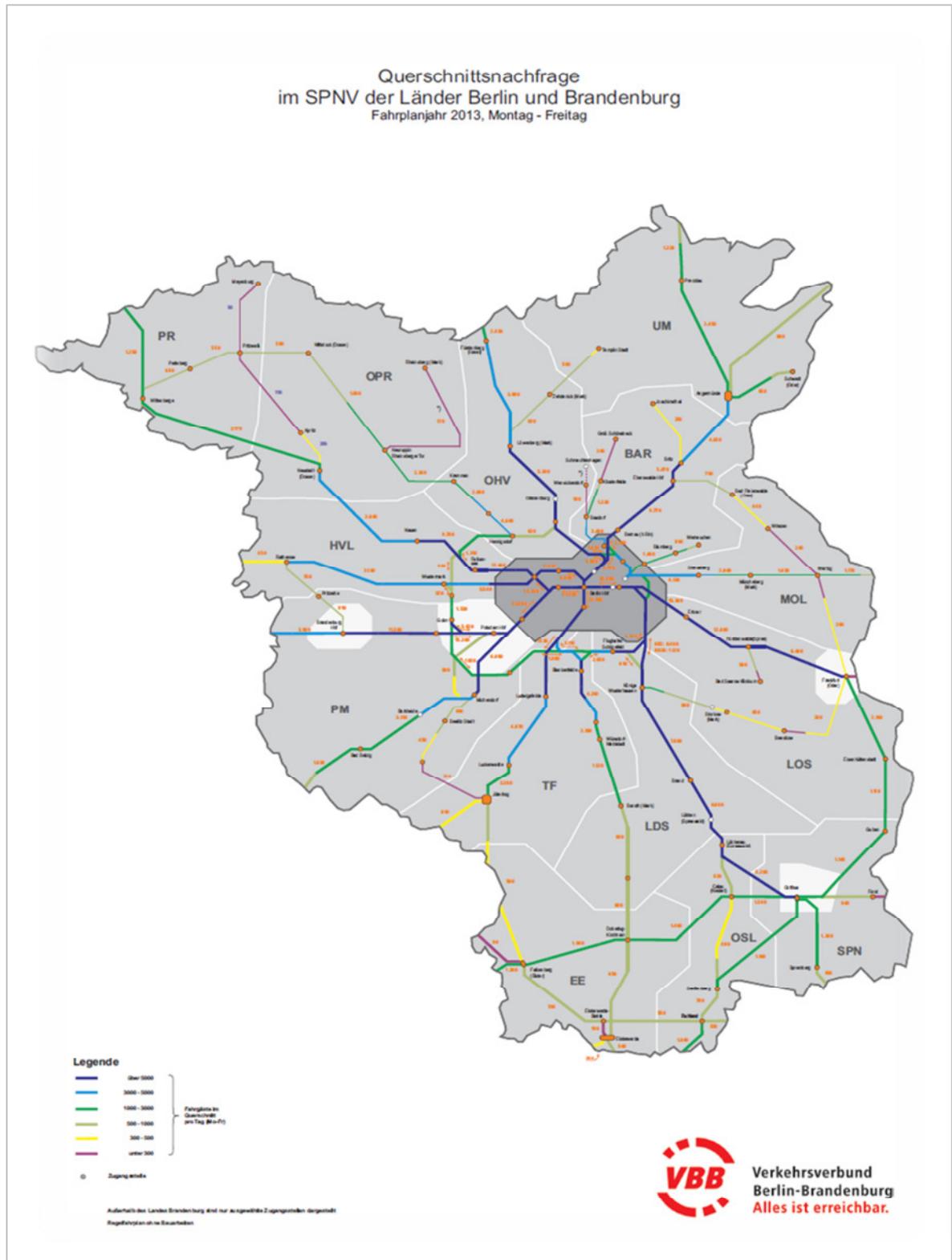
Aus Anlage 9 ist die ist die Frequentierung der Stationen im Land Brandenburg ersichtlich.

Im Bereich des VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg weisen die im SPNV befahrenen Strecken stark unterschiedliche Belastungen (Fahrgastzahlen) auf.

Aus Abbildung 7 sind die Unterschiede in den Querschnittsbelastungen deutlich zu erkennen.

¹¹ Vergleiche: Landesnahverkehrsplan 2013-2017 S. 20 ff. Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg. 06.12.2012

Abb. 7: Querschnittsnachfrage im SPNV der Länder Berlin und Brandenburg (vergrößerte Darstellung siehe Anlage 10)



So weisen beispielsweise ausgewählte Trassen folgende Belastungswerte auf:

Berlin:

- Ost-West-Achse (Stadtbahn Berlin-Charlottenburg – Berlin Ostbahnhof) bis 41.900 P/d zwischen Berlin Zoo und Berlin Hbf (zu Vergleichszwecken = 100% gesetzt)
- Nord-Süd-Achse (Berlin Gesundbrunnen – Berlin Südkreuz) bis 13.100 P/d zwischen Berlin Hbf und Berlin Potsdamer Platz (= 31,3%)

Brandenburg:

- Abschnitt Berlin Charlottenburg – Potsdam Hbf. 32.500 P/d (= 77,6%)
- Abschnitt Berlin Spandau – Falkensee. 17.400 P/d (= 41,5%; nach Relation Berlin – Potsdam zweitstärkstes Aufkommen in Brandenburg)
- Abschnitt Bernau – Eberswalde. 9.770 P/d (= 23,3%)
- Abschnitt Berlin Gesundbrunnen – Oranienburg: 4.460 P/d (= 15,2%)

Die unterschiedlichen Querschnittsbelastungen im Personenverkehr – gesehen über das gesamte Streckennetz – bilden die Grundlage für die Gestaltung und Dimensionierung der SPNV-Angebote. Die daraus resultierenden Linien und deren Taktfrequenzen und ihre Einbettung in das Fahrplangefüge der jeweiligen Streckenabschnitte (Fernverkehr, Regionalverkehr, ggf. Güterverkehr, einschließlich der Durchlassfähigkeit der Knoten) stellen die spezifischen Anforderungen an die Infrastruktur. Diese ist in ihrer Streckendurchlassfähigkeit (Züge pro Stunde + Richtung) begrenzt.

8.1.2. INFRASTRUKTURZUSTAND

Seit dem Jahr 2006 werden vom VBB Qualitätsanalysen des Netzes und der Stationen erstellt. Bei den Stationen wird seit 2012 eine Momentaufnahme von 100 zufällig ausgewählten Stationen und ihres Umfeldes (Verknüpfungseinrichtungen zu anderen Verkehrssystemen) durchgeführt, wobei neben dem bisherigen Schwerpunktthema der Fahrgastinformation auch die Kriterien Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität substantiell erfasst werden. Aufgrund dieser Veränderungen sind bei den Stationen Vergleiche mit den Ergebnissen älterer Qualitätsanalysen nur bedingt möglich.

Nunmehr werden die Stationen vom VBB 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.

Beim Netz wurde 2013 erstmals seit 2010 eine Verschlechterung gegenüber dem Vorjahr festgestellt:

- Es sind 10,3% des Untersuchungsnetzes von Mängeln betroffen
- Zunahme der Zahl der Geschwindigkeitseinbrüche von 423 (2012) auf 533
- Betroffene Streckenlänge 463,5 km statt 423 km (2012)
- Zunahme der Zeitverluste um 14 Minuten, auf 2 Stunden und 59 Minuten
- Fortschritt seit 2007 um 1 Std. und 8 Min

Bei den 100 untersuchten Stationen wurde 2012 die folgende Situation festgestellt:

- 32% mit dringendem Handlungsbedarf
- 37% mit erkennbarem Handlungsbedarf
- 31% ohne oder mit geringem Handlungsbedarf (Gesamterfüllungsgrad über 90%)
- 20% mit Anforderungen des VBB in allen Belangen erfüllt

Erheblicher Handlungsbedarf besteht auch bei den Eisenbahnbrücken. Besonders gravierend ist die Situation zwischen Bernau und Eberswalde. Von den 801 Eisenbahnbrücken in Brandenburg

- haben 208 umfangreiche Schäden, können aber noch instand gesetzt werden,
- müssen 65 wegen gravierender Schäden ersetzt werden, da sie nicht mehr wirtschaftlich instand gesetzt werden können.

8.2. LAUFENDE INFRASTRUKTURKOSTEN BEIM SPNV IM LAND BRANDENBURG

Neben den grundsätzlichen Fragen der Finanzierung von Infrastruktur und Betrieb des Öffentlichen Verkehrs (siehe Kap. 9 und Anlage 5) ist in einer **Betrachtung der finanziellen Aspekte** vor allem auch die regionale und lokale Situation zu berücksichtigen.

Für den SPNV bedeutet das: Jedes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), das Strecken und Stationen eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) nutzt, muss dafür Infrastrukturentgelte zahlen, das sind insbesondere die sog. „Trassengebühren“ und „Stationsentgelte“. Aufgrund des Grundsatzes des diskriminierungsfreien Trassenzugangs muss das EIU dabei alle EVU gleich behandeln, egal, ob es ein „eigenes“ EVU ist oder nicht. Nach § 9 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) gilt zudem das Prinzip der getrennten Rechnungsführung bei Verkehrs- und Infrastrukturbereichen. Gelder aus öffentlichen Zuwendungen dürfen nicht zwischen Verkehrs- und Infrastrukturbereichen übertragen werden. Zudem müssen diese Unternehmensbereiche organisatorisch getrennt sein. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn aufgrund geringer Streckenlängen und Betriebsleistungen keine Beeinträchtigung des Wettbewerbs zu erwarten ist.

Die EVU kalkulieren die Infrastrukturentgelte bei Ausschreibungen von SPNV-Leistungen in ihre Angebote ein. Weil die Infrastrukturentgelte vom jeweiligen EVU nicht beeinflussbar sind, stellen sie de facto „Durchlaufposten“ dar. Die im Land Brandenburg derzeit tätigen EVU (DB S-

Bahn Berlin GmbH, DB Regio AG, ODEG, NEB und EGP) müssen also bei der Erbringung der SPNV-Leistungen die Infrastrukturentgelte an das jeweilige EIU bezahlen, deren überwiegender Teil auf der Grundlage der gegenwärtig bzw. künftig jeweils gültigen Trassengebühren und Stationsentgelte von DB Netz bzw. DB Station&Service AG beruht.

Aufgrund des diskriminierungsfreien Trassenzugangs haben demnach auch „DB-Konzernfremde“ EIU die Möglichkeit, SPNV-Leistungen auf der Infrastruktur der DB AG zu generieren. So zum Beispiel RIN RegioInfra Nord auf der Strecke Löwenberg – Rheinsberg, wo die Regionalbahn-Leistungen der RB54 durch die DB Regio AG, Regionalleitung Nordost, erbracht werden.

In Brandenburg und Berlin treten neben der Deutschen Bahn AG die NEB Niederbarnimer Eisenbahn AG und die RIN RegioInfra Gesellschaft mbH & Co. KG als Infrastrukturbetreiber auf. Deren Infrastruktur steht wegen des diskriminierungsfreien Trassenzugangs auch den EVU der DB AG zur Verfügung. Alle EVU bezahlen bei der Nutzung dieser Infrastruktur die durch diese EIU festgesetzten Infrastrukturentgelte.

Die an DB Netz zu zahlenden **Trassenpreise** werden auf der Basis der örtlich festgelegten Streckenkategorien und der vorgesehenen Verkehrsleistungen (hier SPNV im Taktverkehr mit einer bestimmten, bestellten Jahres-Kilometerleistung) berechnet. Die an DB Station&Service zu zahlenden **Stationsentgelte** werden anhand der jeweils gültigen „Stationspreislisten“ des „Stationspreissystems 2011“ („SPS 11“) berechnet. DB Station&Service AG differenziert bundesweit alle Stationen in Abhängigkeit von ihrer verkehrlichen Bedeutung in Kategorien. Für die insgesamt 7 Kategorien gelten jeweils separate Stationspreise, die von Bundesland zu Bundesland, von Aufgabenträger zu Aufgabenträger unterschiedlich sind. Für die einzelnen Stationskategorien ist die jeweils standardmäßig vorzuhaltende Ausstattung festgelegt (z.B. hinsichtlich der Fahrgastinformation, Fahrgast-Unterstellmöglichkeiten, usw.).

Das derzeitige Berechnungsmodell der DB Station&Service AG erscheint aus Sicht der Nutzer (EVU) und der Aufgabenträger ungerecht und intransparent. Es geht von einer – standortbezogenen vollständigen Deckung des jeweiligen Aufwandes (laufende Betriebskosten, Kapitalkosten) aus, unabhängig von der besonders fahrgastrelevanten Service- und Aufenthaltsqualität. Im konkreten Fall folgt daraus, dass für die beiden einzigen Stationen der Kategorie 2 im Land Brandenburg, Potsdam Hbf und Cottbus Hbf (die hochwertigste Kategorie 1 existiert im Land nicht), die bundesweit mit Abstand höchsten Stationsentgelte erhoben werden. So kostet ein einzelner Halt in Potsdam Hbf und Cottbus Hbf jeweils 46,41 € - mehr als das 2,5-fache eines Halts in den Kategorie 1 -Bahnhöfen München Hbf (19,99 €) bzw. Berlin Hbf (18,01 €). In diesem Fall zeigen sich die Nachteile des angewandten Berechnungsverfahrens überdeutlich: In Potsdam halten – trotz S-Bahn-Verkehrs im 20- min-Takt und eines dichten RegionalExpress-/RegionalBahn-Angebotes – in Summe deutlich weniger Züge als in den Vergleichsbeispielen. Und Fernverkehrs-Halte hat Potsdam überhaupt nicht aufzuweisen. Der hohe Aufwand für den Unterhalt und die Refinanzierung der Infrastruktur der modernen, gut und aufwändig gestalteten Station Potsdam Hbf wird durch die vergleichsweise geringe Zugzahl dividiert und ergibt den hohen Wert des Stationspreises.

Auch wenn man für die im Jahr 2000 in Betrieb genommene Station Potsdam Hbf die Erfüllung aller wesentlichen Anforderungen der Service- und Aufenthaltsqualität – einschließlich einer behindertenfreundlichen Gestaltung – konstatieren kann, so stellt sich die derzeitige Situation der Station Cottbus Hbf extrem anders dar. Zwar wurden bis 1978 ein neues Empfangsgebäude und ein neuer Bahnsteigtunnel errichtet und diese anlässlich der BUGA 1995 nochmals umfassend saniert. Die übrigen fahrgastrelevanten Anlagen erfüllen

aber keinesfalls die Anforderungen an eine moderne Anlage (z.B. fehlende Überdachungen der Zwischenbahnsteige, mangelnde Barrierefreiheit der Zugänge, fehlende Verlängerung des Bahnsteigtunnels und der Fahrgastanlagen in Richtung Norden). Veränderungen sind seit langem durch die DB AG unter zusätzlicher Inanspruchnahme von Landes- und Kommunalmitteln geplant, bisher aber noch nicht realisiert.

Und auch die Zuordnung zu den jeweiligen Stationskategorien erweckt den Eindruck der Willkürlichkeit. So wird beispielsweise in Nordrhein-Westfalen die 2004 eröffnete, baulich aufwändige und hochwertig ausgestattete Station Köln-Bonn Flughafen ebenso der Kategorie 3 (aktueller Stationspreis 6,95 €/Halt) zugeordnet, wie in Brandenburg die – zum Beispiel hinsichtlich der Serviceeinrichtungen (Fahrscheinverkauf, Warte- und Unterstellmöglichkeiten) – deutlich unattraktivere Station Hennigsdorf (aktueller Stationspreis 12,62 €/Halt).

Fazit:

Es muss generell konstatiert werden, dass die Stationspreise der DB Station&Service AG in Berlin-Brandenburg vergleichsweise sehr hoch sind und bundesweit eine Spitzenposition einnehmen. (Siehe Anlage 11 „Auszug Stationspreise DB Station&Service AG, Bundesländer-Vergleich“). Im Gegensatz zur Deutschen Bahn AG hat die Niederbarnimer Eisenbahn AG ein eigenes, einfacheres und überschaubareres System der Trassenpreise und Stationsnutzungsgebühren für ihre Eigentumsstrecken entwickelt¹².

Entsprechend den Aussagen in Kapitel 11 (insbesondere Abschnitt 11.2.1) ist diese Forderung an die DB zur Vereinfachung und Gleichbehandlung politisch auf höchsten Ebenen zu stellen und zu verhandeln. Die BAG-SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs) als Dachorganisation aller Aufgabenträger des SPNV dürfte mit der Rückendeckung des Bundesrates bzw. der einzelnen Länder die richtige Verhandlungsebene sein.

Eine Zusammenstellung der Strecken und Stationen im Besitz der RIN RegioInfra Nord, des dritten Betreibers von Infrastruktur im Land Brandenburg, ist in Anlage 12 „Übersicht über Eisenbahninfrastruktur der RIN RegioInfra Nord“ dargestellt.

¹² Unter http://www.neb.de/neb_infrastruktur.html sind die aktuellen Infrastrukturnutzungsverträge der NEB hinterlegt.

8.3. ENTWICKLUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR IM LAND BRANDENBURG

In diesem Kapitel werden ausgewählte Aspekte der Straßenbahninfrastruktur mitbetrachtet. Aufgrund der knappen Mittel ist eine Priorisierung der vorgesehenen Infrastrukturmaßnahmen erforderlich, um bei Maßnahmen, die mit geringem Investitionsbedarf einen hohen Effekt erzielen können, eine schnelle Realisierung zu erreichen. Auf dieser Grundlage ist unter Einbeziehung des Handlungsbedarfs bei den Stationen ein entsprechender Maßnahmenkatalog für das weitere Vorgehen gegenüber dem Bund zu erstellen.

8.3.1. BESONDERS VORDRINGLICHE MASSNAHMEN

Kleine Maßnahmen sind neben der weiteren Aufwertung der Stationen und ihres Umfeldes insbesondere

- Herstellung der Barrierefreiheit bei allen ÖPNV-Systemen in Verbindung mit fahrzeugseitigen Maßnahmen unter Einbeziehung der Behindertenverbände,
- Beseitigung der Eingleisigkeit Königs Wusterhausen (Kapazität, Verknüpfung, Anbindung in Richtung Flughafen BER und Potsdam),
- Zumindest teilweise zweigleisige Erweiterung des S-Bahn-Abschnittes Berlin-Wannsee – Potsdam-Griebnitzsee, (Fahrplanstabilität),
- Zweigleisiger Abschnitt bei der Strecke Strausberg – Strausberg Nord (nutzerfreundliche Zugfolge durch Möglichkeit für einen 20-Minuten-Takt),
- Zweiter Regionalbahnsteig in Potsdam-Griebnitzsee, neben Aufwertung auch Reaktivierung und Neubauten von Stationen in Abhängigkeit vom Bedarf,
- Sicherheitsstrategie für bedrohte Strecken und Planungen auch für den üÖPNV; dies betrifft auch grenzüberschreitende Strecken (Straßenbahn Slubice).

Eine besonders hohe Priorität haben darüber hinaus

- die überfällige Erweiterung der Dresdener Bahn zwischen Berlin Südkreuz und dem Kreuz Glasower Damm (Engpassbeseitigung, Anbindung Flughafen BER)¹³,
- die Beseitigung von Zustandsmängeln, die Beeinträchtigungen beim Bahnangebot nach sich ziehen. Dazu gehören die teilweise schwerwiegenden Mängel bei Eisenbahnbrücken, die zum Beispiel eine sofortige Inangriffnahme des im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege vorgesehenen Ausbaus der Strecke Berlin – Stettin (Szczecin) auf dem Abschnitt Bernau – Eberswalde erfordern.

In der zurückliegenden Zeit sind auch netzverknüpfende Strecken entwidmet worden. Eine Reaktivierung für den Schienenverkehr ist dadurch massiv erschwert bzw. kaum noch möglich. Um weitere Entwidmungen zu verhindern, sind für Strecken, die auf der Grundlage des § 11 AEG stillgelegt wurden (dauernde Einstellung des Betriebs von Infrastruktureinrichtungen,

¹³ Bei dieser Maßnahme stocken die Planungen seit fast 20 Jahren, da keine Einigung über eine Tunnellösung in Berlin-Lichtenrade erreicht wird (derzeitige Mehrkostenschätzung 100 Mio. €); dagegen wird bei Stuttgart 21 der Einsatz von Milliardenbeträge (auch aus Mitteln der DB AG) in erheblichem Umfang mit städtebaulichen Zielen begründet.

Kapazitätsverminderung an Strecken) Sicherungsstrategien vorzunehmen. Dabei sind erforderliche Regelungen zu Finanzierung und Zuständigkeiten zu treffen. Hinzu kommen sinnvolle Vorleistungen insbesondere an vorhandenen bzw. zukünftigen Kreuzungspunkten mit anderen Verkehrswegen (zum Beispiel Maße und Tragfähigkeit von Fahrbahnträgern bei Brücken), ggf. auch Errichtung von Kreuzungsbauwerken bei unmittelbar bestehenden Nutzungsmöglichkeiten auch zu anderen Zwecken (Landwirtschaftlicher und/oder nichtmotorisierter Verkehr, Freizeiteinrichtungen, Umwelt- und Naturschutz etc.).

Eine mögliche Lösung ist dabei zum Beispiel die Schaffung eines Streckenpools in der Zuständigkeit des Landes und/oder die Beauftragung kommunaler Einrichtungen zur Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht. Ob hierzu und/oder im Zusammenhang mit einer möglichen Regionalisierung von Eisenbahninfrastruktur bei entsprechenden Finanzierungsregelungen (vergleiche Abschnitt 11.2.3) der Aufbau einer Landeseisenbahn sinnvoll ist, ist ggf. zu prüfen. Dies betrifft auch die Möglichkeit, durch landesrechtliche Regelungen¹⁴ wirksame Instrumente zur Sicherung von Eisenbahninfrastruktur zu schaffen, die gerade bei der Sicherung der Widmung über die ebenfalls einzusetzenden Möglichkeiten der Regional- und Landesplanung hinausgehen. Dazu sollten entsprechende Regelungen in mehreren Landeseisenbahngesetzen aufgegriffen und auf Weiterentwicklungsmöglichkeiten auch zur Durchsetzung weiterer Ziele beim SPNV geprüft werden, zumindest bis zum Erlass entsprechender bundesrechtlicher Regelungen. Dies umfasst auch Regelungen zur besonderen Nutzung gewidmeter Eisenbahninfrastruktur zum Beispiel durch Fahrzeuge, die keine Eisenbahnfahrzeuge im Sinne der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) sind (§ 10 des Hessischen Eisenbahngesetzes) oder zur Sicherung der Umsetzbarkeit von Planungen bzw. möglicher Optimierungen bei Trassenführungen auch bei noch nicht gewidmeten Flächen. Entsprechende Instrumente sind auch im Hinblick auf Gleisanschlüsse etc. zu prüfen.

Bei nicht mehr gewidmeten Strecken sollte die Nutzbarkeit für ein möglichst breites Spektrum vorhandener und zukünftig möglicher Systeme¹⁵ des Umweltverbundes nicht weiter erschwert werden. Dies könnte für die betroffenen Trassen oder zumindest gleichwertige Ersatztrassen erreicht werden, in dem die Nutzung der zugehörigen aber brachliegenden Flächen mithilfe der Regional- und Landesplanung auf unproblematische Nutzungen (z. B. Landwirtschaft) begrenzt wird, bis eine Nutzung innerhalb des Umweltverbundes möglich wird.

¹⁴ In den alten Bundesländern wurden vor der Bahnreform Landeseisenbahngesetze erlassen, um insbesondere die damaligen bundesrechtlichen Regelungen bei nicht bundeseigenen Eisenbahnen bzw. nicht öffentlicher Eisenbahninfrastruktur zu ergänzen. In Nordrhein-Westfalen wurde das Landeseisenbahngesetz im Jahr 2006 aufgehoben, da seine materiellrechtlichen Regelungen ab 2005 in die bundesrechtlichen Regelungen aufgingen. Dagegen sind diese Gesetze in den übrigen Altbundesländern noch in Kraft und sind teilweise erst in neuerer Zeit geändert worden. In Sachsen und Sachsen-Anhalt sind nach der Bahnreform Landeseisenbahngesetze erlassen worden.

¹⁵ Bekannt ist die Nutzung von Bahntrassen durch Radwege. Denkbar ist aber auch (zusätzlich) eine Nutzung als vom Straßenverkehr unabhängige ÖPNV-Trasse, wobei es durch Zukunftsinnovationen möglich sein könnte, vorhandene Buslinien durch bahnähnliche Systeme aufzuwerten. Daher ist es sinnvoll, unter anderem im Hinblick auf Anforderungen von Verkehrssystemen an Längsneigungen, Querschnittsbreiten und Bogenradien sowie die Einsetzbarkeit motorisierter ÖPNV-Systeme eine möglichst hohe Flexibilität zu sichern. Geprüft werden sollten auch Instrumente, durch die zum Beispiel Kreuzungspunkte mit anderen Verkehrswegen rechtlich gesichert werden können.

8.3.2. WEITERE VORDRINGLICHE MASSNAHMEN

Hinzu kommen Maßnahmen mit einem mittleren Investitionsvolumen und Maßnahmen, die aufgrund notwendiger Neubewertungen in den Vordergrund rücken können (Potsdamer Stammbahn). Das gleiche gilt für Infrastrukturmaßnahmen im Zuge der Umsetzung verkehrsträgerübergreifender Angebotskonzepte zum Beispiel im Raum Teltow/ Kleinmachnow/ Stahnsdorf. Beispiele sind

- Anpassung Hennigsdorf – Berlin-Schönholz für den Regionalverkehr durch Wiederherstellung bzw. Wiederinbetriebnahme des zweiten Streckengleises und Erweiterungen beim Bahnhof Berlin-Tegel sowie Reaktivierung/Ertüchtigung der Ferngleise Berlin-Schönholz – Berlin Nordkreuz (Fahrzeiten, Entlastung Falkensee/BAR (Berliner Außenring) – Berlin-Spandau)
- Ertüchtigung/Reaktivierung des Südwestabschnitts der Niederbarnimer Eisenbahn für den Regionalverkehr und Sicherstellung der Anbindung nach Berlin Nordkreuz über Berlin-Wilhelmsruh und Berlin-Schönholz (zentrale Anbindung der Schorfheide in Berlin, Aufwertung des Wachstumsraumes Schildow/Mühlenbeck)
- Ausgleich der Auswirkungen der ICE-Schnellfahrstrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig auf die erreichbare Angebotsqualität auch beim SPNV (wo erforderlich Überholmöglichkeiten, mit denen auch Standzeiten beim SPNV vermieden werden können, Brandenburg Südost)
- Anbindung Ostbahn in Richtung Berlin Ostkreuz ggf. auch Ostbahnhof und stufenweise Weiterentwicklung der Ostbahn mit der Zielstellung eines zweigleisigen Ausbaus für 120 km/h und Option für eine Elektrifizierung und Wiederherstellung als Fernstrecke (Fahrzeiten, Anbindung Polen von Landsberg (Gorzów))
- Maßnahmen zur vorrangigen Sicherstellung eines attraktiven und zuverlässigen SPNV zwischen Nauen und Berlin-Spandau (Berücksichtigung ggf. der Option für eine S-Bahn-Nutzung unter Beachtung einer möglichen Priorität auf dem Berliner Abschnitt)

8.3.3. GRÖßERE INFRASTRUKTURMASSNAHMEN

Weitere wichtige Maßnahmen im Rahmen des Bundesschienenwegebedarfsplans sind

- Soweit nicht abgeschlossen: Ausbau zweigleisig, 160 km/h, elektrifiziert über Cottbus – Forst (Kapazität, Fahrzeiten, Anbindung Polen von Breslau (Wroclaw))
- Berlin – Stettin (Szczecin), Ausbau zweigleisig, 160 km/h, Schließung der Elektrifizierungslücke (Attraktivität, Anbindung, Polen und Ostsee)

Die Priorität weiterer Maßnahmen ist im Hinblick auf die Anforderungen durch die Verkehrsentwicklung zu prüfen. Ansonsten erfolgt die Umsetzung im Rahmen der dann noch verfügbaren Bundesmittel.

9. FINANZIERUNGSBEDINGUNGEN

Der öffentliche Verkehr in Deutschland steht seit Jahrzehnten im Spannungsfeld volkswirtschaftliche Notwendigkeit versus mangelnde betriebswirtschaftliche Kostendeckung. Daraus folgt ein ständiger Legitimierungsdruck staatlicher Zuwendungen zur Sicherung des Angebots im öffentlichen Verkehr.

Die demografischen Veränderungen, denen das Land Brandenburg besonders ausgesetzt ist, und die gesetzliche Verpflichtung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 prallen heftig auf die Forderungen nach Erhöhung der finanziellen Ausstattung des ÖPNV einerseits und Absenkung der Zuwendungen andererseits sowie auf die Forderung nach flexiblerem und effizienterem Einsatz von Fördermitteln. Erschwerend kommen im Land Brandenburg die Umverteilung investiver Mittel zur Deckung von Betriebskosten und die Nichtweitergabe von Bundes-Regionalisierungsmitteln an die kommunalen Aufgabenträger hinzu.

Um den öffentlichen Nahverkehr in Brandenburg zukunftsfähig zu gestalten und die Grundversorgung der Bevölkerung mit ÖPNV-Dienstleistungen zu sichern, müssen erhebliche Anstrengungen unternommen werden, um den öffentlichen Verkehr in Brandenburg finanziell so auszustatten, dass er auch in Zukunft seiner Aufgabe im Bereich der Daseinsvorsorge gerecht werden kann. Das vorliegende Gutachten geht daher davon aus, dass die gegenwärtigen Verkehrsleistungen stabilisiert werden bzw. dass zukünftig eine behutsame Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs im Bundesland Brandenburg erfolgen soll.

9.1. RAHMENBEDINGUNGEN DER ÖPNV-FINANZIERUNG

Die durch die Erbringung von ÖPNV-Dienstleistungen entstehenden Kosten sollen in der Regel durch Fahrgeldeinnahmen gedeckt werden. Die Verkehrsunternehmen fahren allerdings meistens nicht kostendeckend. Die Aufwandsdeckung wird daher durch eine Mischung aus Beförderungserträgen und Ausgleichszahlungen des Bundes und der Länder sowie der Eigentümer nach EWG-VO 1191 erreicht. Diesem staatlichen Anteil von bis zu 50% der Kostendeckung steht der volkswirtschaftliche Nutzen des öffentlichen Verkehrs gegenüber. In einer 2001 veröffentlichten Studie von Intraplan Consult GmbH München/ Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart wurde ermittelt, dass jede im Defizit ausgleich der Verkehrsbetriebe ausgegebene DM einen Nutzen von umgerechnet durchschnittlich 0,30 € für die Kommune, 0,30 € für die Verkehrsteilnehmer und ca. 0,40 € für die Allgemeinheit erbringt und damit diese Ausgleichszahlungen deutlich überkompensiert.

9.2. GESETZLICHE GRUNDLAGEN

In Brandenburg besagt § 2 Abs. 1 des ÖPNV-Gesetzes (in der Fassung vom 14.03.2014), dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge ist. Diese Aufgabe wird durch die kommunalen Aufgabenträger, also i.d.R. durch die Landkreise und kreisfreien Städte wahrgenommen.

Bei der Bestellung hat der Aufgabenträger die Lösung zu wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit hervorruft. Dies soll i.d.R. durch ein wettbewerbliches Vergabeverfahren zur Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebotes erreicht werden, was aber lange Zeit wegen der

fingierten Eigenwirtschaftlichkeit des (kommunalen) ÖPNV nicht erfolgte. Bei strenger Abgrenzung dürften bei eigenwirtschaftlichen Verkehren keine Finanzhilfen der öffentlichen Hand und auch keine Zuschüsse kommunaler Unternehmen geleistet werden. Liegen derartige Finanzhilfen vor, handelt es sich um einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr, der nach den gesetzlichen Vorgaben zu bestellen ist, was aber bis 2007 kaum befolgt wurde. Erst durch die EU-Verordnung 1370/2007 wurde die Öffnung des Marktes beschleunigt und insbesondere im ländlichen Bereich die Zahl der öffentlichen Ausschreibungen von ÖPNV-Dienstleistungen deutlich erhöht.

Aus den europarechtlichen Vorgaben für die Vergabe von ÖPNV-Dienstleistungen ergibt sich:

- Konzentration der Verantwortlichkeit für die Bestellung bei einem öffentlichen Aufgabenträger
- Ausschreibung nach dem Bestbieterverfahren
- freier Marktzugang für alle
- Verbot jeder Beihilfe, die nicht allen Anbietern in gleicher Weise zur Verfügung steht (gem. Art. 92ff EG-Vertrag)

9.3. FINANZIERUNGSQUELLEN DES ÖPNV IN DEUTSCHLAND

Im SPNV sichern die Mittel des Regionalisierungsgesetzes die Grundfinanzierung. Allerdings sind von diesen Mitteln mittlerweile mehr als die Hälfte für Infrastrukturentgelte aufzuwenden.

In verschiedenen Veröffentlichungen wurde eine verstärkte Nutzerfinanzierung des ÖPNV gefordert (z.B. Daehre-Kommission 2012), gleichzeitig aber auch eine Erhöhung der Bundesmittel für SPNV und ÖPNV angemahnt. Auch neuartige Finanzierungsinstrumente, z.B. die allgemeine Nahverkehrsabgabe, das Road Pricing, die City-Maut oder die Objekt-Maut, wurden in die Diskussion eingebracht.

9.4. ÖPNV-FINANZIERUNG IN BRANDENBURG

In Brandenburg ergaben sich bis 2005 folgende Problemfelder:

- Ein Großteil der Fördermittel des Landes kam nicht direkt den Aufgabenträgern zugute.
- Das Land Brandenburg konzentrierte seine Landesförderung auf die Investitionsförderung.
- Es existierte eine Vielzahl paralleler Förderinstrumente.

Die Förderung war eine reine Aufwandsförderung ohne Erfolgskomponenten in der Förderpraxis. Mit Wirkung zum 1.1.2005 wurde das ÖPNV-Gesetz des Landes in einem ersten Schritt grundlegend reformiert. Soweit möglich wurden alle ÖPNV-Fördermittel gebündelt und fließen seitdem als zweckgebundene Pauschalzuweisung an die kommunalen Aufgabenträger. Damit haben Kreise und kreisfreie Städte die Möglichkeit, aber auch die Verantwortung, in Abstimmung auf ihre lokalen Bedürfnisse den ÖPNV eigenverantwortlich zu gestalten. Eng damit verbunden ist eine Neuordnung der Zuständigkeiten und Kompetenzverteilung

zwischen den Genehmigungsbehörden, den Aufgabenträgern, dem Land (Ministerium) und den Verkehrsunternehmen.

In 2011 erfolgte eine umfassende Evaluierung des ÖPNV-Gesetzes. Die Diskussion über die Ausgestaltung des üÖPNV wurde auf die kommunale Ebene übertragen und wird somit vor Ort geführt. Neue ÖV-Angebote werden auf Basis des Besteller-Ersteller-Prinzips und damit bei Schaffung hinreichender Transparenz durch die öffentlichen Dienstleistungsauftraggeber umgesetzt (VO 1370/2007), wobei insbesondere verkehrliche Kooperationen zunahmten und alternative Bedienformen für Räume und Zeiten schwacher Nachfrage einen Schub erhielten.

Trotz aller Erfolge durch Effizienz und Anreize, durch flexiblen Einsatz für Investitionen oder Betrieb bleibt die Problematik, dass dem öffentlichen Verkehr auf Landesebene grundsätzlich zu wenig Finanzmittel zur Verfügung stehen, wenn er zu einer von allen Bevölkerungskreisen akzeptierten Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiterentwickelt werden soll.

10. VERMARKTUNG UND TARIFE

Bei den Tarifen steht mit dem VBB-Tarif ein landesweiter Tarif mit der Einbeziehung Berlins zur Verfügung. Handlungsbedarf besteht im Hinblick

- auf nicht überall erhältliche Teile des Fahrscheinsortiments,
- durchgehende Tickets für Fahrten über das Verbundgebiet hinaus,
- die Entwicklung und Einführung eines „Mobilitätstickets „analog „Hannover mobil“ für die Nutzung nicht nur von Bahnen und Bussen, sondern auch anderer Mobilitätsdienstleistungen (Fahrradmietung, CarSharing) und ggf. Zusatznutzen im Dienstleistungsbereich (z.B. Bringe-Service für den täglichen Einkauf o.ä.,
- ggf. kostenlose Fahrradmitnahmen beim SPNV auf schwach frequentierten Abschnitten.

Da zum Beispiel Fahrpersonal der Busse aus betrieblichen Gründen nicht das komplette Ticketsortiment vorhalten kann, sind folgende Lösungsansätze zu prüfen:

- Tickets zum Selbstaussdrucken (Beispiel TagesTickets beim Verkehrsverbund Stuttgart)
- Guthabenchipkarte Startetappe für die Fahrt zu einer Station mit Fahrausweisautomat bzw. zu einer personalbedienten Verkaufsstelle im Tarifgebiet (z.B. Tarifgebiete AB)
- Zuschlagfreie Fahrpreisnachforderung, wenn nach dem Zustieg an SPNV-Stationen ohne Fahrausweisautomat kein bargeldloses Zahlen möglich war

Bei Veränderungen bei den Vertriebswegen sind die Belange von Kindern und älteren Menschen zu beachten.

11. BEEINFLUSSUNG DER BAHN- UND ÖPNV-POLITIK DES BUNDES

Das Land Brandenburg ist gemäß §3 Abs. 1 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr. Beim Schienenverkehr werden jedoch wesentliche Rahmenbedingungen auf Bundesebene geregelt und können daher vom Land Brandenburg nicht unmittelbar beeinflusst werden.

In wesentlichen Punkten stehen alle Bundesländer bei der Wahrnehmung ihrer Zuständigkeit für den Schienenpersonennahverkehr gegenüber den von ihnen bestimmten Aufgabenträgern vor den gleichen Problemen. Daher ist die Beeinflussung der Bundespolitik in Zusammenarbeit mit den anderen Bundesländern unter anderem über den Bundesrat ein wichtiger Bestandteil für das politische Handeln im Land Brandenburg. Die wichtigsten Handlungsfelder sind dabei

- die Kompensation der sinkenden Kaufkraft der Regionalisierungsmittel einschließlich der Auswirkungen durch den Rückzug des Fernverkehrs,
- Möglichkeiten der Reduzierung der Infrastrukturkosten, da die Infrastrukturentgelte für die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr, die fast vollständig an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen der DB AG fließen, zwischenzeitlich etwa die Hälfte der verfügbaren Regionalisierungsmittel binden, wobei eine weitere Verschärfung dieser Situation zu erwarten ist,
- ein für die Belange des SPNV optimaler Einsatz der Bundesmittel für die Eisenbahninfrastruktur (Bundesschienenwegeausbaugesetz BSchWAG, weitere Bestandsnetzinvestitionen) im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen LuFV und Mittelverteilung zwischen diesen Instrumenten,
- Schaffung einer stabilen Nachfolgeregelung für das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) unabhängig von den Regionalisierungsmitteln und den anderen Finanzierungsinstrumenten für die Eisenbahninfrastruktur,
- die Einbindung des Nachholbedarfs im Hinblick auf den Rückstand bei den Ersatzinvestitionen bei der Infrastruktur des ÖPNV außerhalb des SPNV (insbesondere U-Bahnen sowie Stadt- und Straßenbahnen),
- die Schaffung einer sinnvollen finanziellen Basis für die Sicherstellung der Barrierefreiheit im gesamten ÖPNV,
- die Optimierung der Möglichkeiten zur Erschließung neuer Finanzierungsquellen, zum Beispiel Finanzierung der SPNV-Anbindung des BER (insbesondere Flughafenexpress FE) über die Landegebühren des BER,
- Unterstützung der Schaffung unternehmensübergreifender Strukturen beim Tarif sowie beim Vertrieb von Fahrkarten und bei der Fahrgastinformation (in Brandenburg insbesondere für Fahrten über die Grenzen des VBB-Gebietes hinweg).

In den Berichten der Bodewig-Kommission und der Dähre-Kommission wurde ein erheblicher Finanzbedarf für die Bestandserhaltung und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur ermittelt. Gleichzeitig wurden Empfehlungen zum Vorgehen erarbeitet. Beim Einsatz der Nutzerfinanzierung ist es wichtig, dass diese konsequent an der Umsetzung der verkehrspolitischen Ziele ausgerichtet wird. Daher setzt gerade beim ÖPNV die Umsetzbarkeit

der Nachhaltigkeitsziele dem Einsatz der Nutzerfinanzierung ebenso enge Grenzen wie die sozialpolitischen Anforderungen. Diese Anforderungen betreffen auch die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur, da sie sich beim Schienenverkehr als interner Kostenfaktor in erheblichem Umfang direkt auf die Kosten für die Bereitstellung von Verkehrsleistungen auswirken.

11.1. WAHRNEHMUNG DER BELANGE DES GEMEINWOHLS IN DER BAHNPOLITIK

Bei der Eisenbahninfrastruktur werden die Handlungsbedingungen maßgeblich von der DB AG und den Bedingungen beeinflusst, die sie anstrebt bzw. denen sie gegenübersteht. Die Ausrichtung der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Unternehmen ist zusammen mit fairen Wettbewerbsbedingungen zwischen den Verkehrsträgern erforderlich, damit der Schienenverkehr beim Wettbewerb im intermodalen Verkehrsmarkt bestehen kann. Dies betrifft auch die DB AG. Gleichzeitig ist die Entwicklung des Eisenbahnsystems nach den Erfordernissen des Gemeinwohls sicherzustellen. Dem steht jedoch gegenüber, dass

- die unternehmerischen Ziele der DB AG bei der Führung des DB-Konzerns maßgeblich sind (Gebot des Aktiengesetzes),
- diese aber nicht immer mit den Belangen des Gemeinwohls kompatibel sind.

Beim Fernverkehr zeigt sich dies darin, dass er nach dem Ziel des maximalen Gewinns und nicht nach der Maximierung des kostendeckend zu betreibenden Angebotes entwickelt wird. Die bei der Bahnreform zugrunde gelegte Annahme, dass der Fernverkehr wegen der Eigenwirtschaftlichkeit in der alleinigen Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen bleiben kann, hat sich daher als falsch erwiesen.

Die Entwicklung und Bewirtschaftung der Infrastruktur durch die DB AG wird immer wieder als Anlass zur Kritik gesehen. Es kann aber nicht darum gehen, der DB AG hier unzureichendes Engagement oder gar eine Vernachlässigung der Sicherheit vorzuwerfen. Vielmehr geben zahlreiche Eisenbahnerinnen und Eisenbahner mit hervorragender Kompetenz alles, um das Beste für den Schienenverkehr herauszuholen. Dies zeigt die gute Zusammenarbeit auch mit konzernexternen Bahnunternehmen im Alltagsgeschäft.

Dennoch bereitet der Bilanzdruck Probleme, dem auch die im DB-Konzern integrierte Infrastruktur unterliegt. Sie hängen teilweise auch mit den Interessen der im DB-Konzern integrierten Transportsparten zusammen und stehen den Gründen gegenüber, die für eine Beibehaltung der Integration der Infrastruktur im DB-Konzern geltend gemacht werden. Neben dem Umfang des Netzes betrifft dies unter anderem

- die dargestellten Probleme bei Höhe und Entwicklung der Infrastrukturentgelte,
- die Diskussion über Kapazitätsrückbauten an bestehenden Strecken, die auch die Begrenzung bzw. den Abbau von Verspätungen erschweren; dies betrifft den Abbau zum Beispiel von Überholgleisen, Kreuzungsgleisen (Begegnungsmöglichkeit für Züge bei eingleisigen Strecken), Blockstellen, Überleitgleisen (Verbindung zwischen Streckengleisen unter anderem für eine vorübergehend erforderliche eingleisige Betriebsführung) und Verbindungskurven,
- die Diskussion über Instandhaltungsmängel, (zum Beispiel Aussagen des jährlichen Netzzustandsberichts des VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, drohende Einschränkungen durch Brückenmängel, gerade auch im Land Brandenburg),

- den Anreiz, Entwicklung und Bewirtschaftung des Netzes auf das betriebswirtschaftliche Optimum für den Gesamtkonzern einschließlich der Transportparten auszurichten sowie Unsicherheiten bei der Einbindung konzernexterner Anforderungen an die Infrastruktur, die zu Konflikten führen bei dem Ziel, ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen für alle Infrastrukturnutzer zu sein¹⁶,
- die bisher vorgenommenen Änderungen des §11 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) wegen der Preisvorstellungen der DB AG bei Übernahmeangeboten, den Problemen bei der Kostenregelung beim Anschluss übernommener Strecken an das übrige Netz der DB AG¹⁷ und bei der Veräußerung von Stationsgebäuden.

Dabei wird der DB-Holding auch vorgehalten, dass Gewinnabführungen der Infrastrukturtöchter für Auslandsinvestitionen wie z.B. Unternehmensaufkäufe verwendet werden. Dies alles steht unter dem Zeichen der Dividendenforderungen des Bundes und der Unterfinanzierung der Infrastruktur.

Unternehmen, die Eisenbahninfrastruktur betreiben, sind darauf angewiesen, dass sie mit der von ihnen betriebenen Eisenbahninfrastruktur zumindest kostendeckende Erträge erwirtschaften. Da die Eisenbahninfrastrukturunternehmen betriebswirtschaftlichen Grundsätzen unterworfen sind, sind sie gerade bei Strecken ohne gesicherte SPNV-Leistungen einem erheblichen Auslastungsrisiko ausgesetzt. Unter dieser Prämisse steht gerade auch die regionale Eisenbahninfrastruktur, so dass Investitionen oft davon abhängig gemacht werden, dass die betreffenden Aufgabenträger langjährige Garantien für die Bestellung von SPNV-Leistungen abgeben. Dagegen werden Straßen von öffentlichen Straßenbausträgern aus infrastrukturpolitischen Gründen unabhängig von ihrer Nutzung betrieben.

Bei der DB AG passt auch der Rückzug des Fernverkehrs zu dem Anreiz, bei der ihr zugeordneten Infrastruktur die Infrastruktureinnahmen, die sie über die Eisenbahnverkehrsunternehmen aus den Regionalisierungsmitteln erschließen kann, auf ein möglichst kleines Netz zu konzentrieren. Der Rückzug des Fernverkehrs erhöht den Druck auf die Aufgabenträger, Leistungsbestellungen von den Nebenstrecken auf die Hauptstrecken zu verlagern. Damit verlagern sich auch die durch die Aufgabenträger des SPNV finanzierten Infrastrukturentgelte auf die Hauptstrecken, so dass die DB AG diese Einnahmen für die Hauptstrecken nicht mehr über den Fernverkehr selbst erwirtschaften muss. Durch die Verlagerung von SPNV-Bestellungen auf die Hauptstrecken können weitere Kosteneinsparungen durch eine Verkleinerung des Netzes erzielt werden, wenn sich nach einem Wegfall der SPNV-Leistungen die rechtlichen Voraussetzungen für die Stilllegung der betroffenen Nebenstrecken einstellen. Hinzu kommen die dann möglichen Verwertungserlöse.

¹⁶ So müssen Infrastrukturaufwendungen für den Gesamtkonzern auch dann zumindest einen Mehrertrag bringen, wenn die so ermöglichten Verkehrsleistungen an Wettbewerber fallen. Daneben besteht die latente Gefahr, dass bei der Abstimmung zwischen Infrastruktur und Transport nur die konzerninternen Anforderungen gesehen werden und daher gerade bei der Entwicklung der Infrastruktur suboptimale Entscheidungen getroffen werden, zumal es bei Wettbewerbern der DB AG die Befürchtung gibt, dass ihre Planungen nicht immer von den EVU der DB AG ferngehalten werden können.

¹⁷ Nach § 13 Abs. 1 AEG hat jede Eisenbahn angrenzenden Eisenbahnen mit Sitz in der Bundesrepublik Deutschland den Anschluss an ihre Eisenbahninfrastruktur unter billiger Regelung der Bedingungen und der Kosten zu gestatten. Daran scheiterte jedoch vor etwa 12 Jahren der Weiterbetrieb der für Teltomat wichtigen Bahnanbindung über die Teltower Industriebahn. Aufgrund dieser Problemstellung können mehrere Strecken nicht mehr von den Vorteilen einer Anbindung an das großräumige Netz profitieren.

Fazit

Diese Probleme zeigen die weiterhin bestehenden Konflikte zwischen den Anforderungen des Verkehrsmarktes und den Gemeinwohlinteressen. Daraus ergibt sich, dass:

- aktuelle Tendenzen, die vom Unternehmen DB AG mehr Gemeinwohlorientierung fordern, nicht zum Ziel führen,
- die Trennung zwischen Gemeinwohlverantwortung und unternehmerischer Verantwortung als Kerngedanke der Bahnreform politische Leitlinie bleiben muss,
- eine deutlich aktivere Wahrnehmung der Verantwortung für das Gemeinwohl durch die Politik zwingend erforderlich ist, (Verkehrsangebot, sinnvoller Mitteleinsatz),
- dies nach der erfolgreichen Umsetzung der Trennung zwischen der Verantwortung für das Gemeinwohl und unternehmerischer Verantwortung beim Schienenpersonennahverkehr gerade auch die bestehende Infrastruktur und den Fernverkehr betrifft.

Die Trennung zwischen Gemeinwohlverantwortung und unternehmerischer Verantwortung war ein wesentliches Merkmal der Bahnreform, nach dem sich die damit verbundenen Ziele als unvereinbar erwiesen. So war die Deutsche Bundesbahn vor der Bahnreform nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen (§ 28 Abs. 1 Bundesbahngesetz). Dass dies mit den Anforderungen des Gemeinwohls nicht vereinbar war, zeigte sich nicht nur beim Angebot, das trotz aller Bemühungen (beim Personenverkehr IC-Netz mit 1-Stunden-Takt ab 1979, S-Bahn-Verkehre in Ballungsräumen, InterRegio-Netz nach 1985) beim Preis-/Leistungsverhältnis unbefriedigend war, sondern insbesondere an den umfangreichen Streckenstilllegungen in den alten Bundesländern. So wurde bei der Deutschen Bundesbahn zwischen 1950 und 1985 der Personenverkehr auf 517 Strecken mit einer Gesamtlänge von 8.523 km eingestellt (die Streckenlänge der Deutschen Bundesbahn lag 1950 bei 31.000 km, davon 30.000 km mit Personenverkehr, dazu kamen 6.300 km Gesamtstreckenlänge bei den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen)¹⁸. Nachdem es Mitte der 1970er Jahre Überlegungen gab, den Personenverkehr bei der Deutschen Bundesbahn auf ein Netz von nur noch 16.000 km zu begrenzen (Betriebswirtschaftlich optimales Netz BoN)¹⁹, wurde ab Mitte der 1980er Jahre bei einem Teil der damals in Frage stehenden Strecken die Einstellung des Personenverkehrs durch Ländervereinbarungen mit der Deutschen Bundesbahn abgewendet.

Auch auf dem Gebiet der früheren DDR gab es zahlreiche Streckenstilllegungen, obwohl die Motorisierung deutlich geringer war als im Altbundesgebiet. Dabei gibt es gerade auf dem Gebiet der früheren DDR Strecken (teilweise netzverknüpfend), die von Kriegsschäden oder nach 1945 von Komplettdemontagen (in diesem Fall durch die Sowjetunion) betroffen waren und später nicht wieder aufgebaut wurden.

Der Umfang der von der Deutschen Reichsbahn auf dem Gebiet der früheren DDR vorgenommenen Streckenstilllegungen war allerdings auch bezogen auf die Gesamtlänge des

¹⁸ Diverse Ausgaben von „Verkehr in Zahlen“, für 1950 auch Bethke, R.-D.: „Die Stilllegung der Nebenbahnen der Deutschen Bundesbahn – Ein Beitrag zum Verständnis verkehrspolitischer Entscheidungsprobleme“ Dissertation Mannheim 1971, nach BAHN – Der letzte Zug ist noch nicht abgefahren, eine Kurzinformation herausgegeben vom Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e.V., Berlin im Dezember 1985, ISBN 3-322504-20-5

¹⁹ Ergebnisbericht des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn an den Bundesminister für Verkehr vom 22.01.1976 in: „Rückzug der Schiene aus der Fläche“, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 4/5, Bonn, 1976, ebenfalls nach BAHN – Der letzte Zug ist noch nicht abgefahren..., siehe Fußnote 18

Netzes deutlich geringer als in den Altbundesländern. Dies zeigt der Vergleich zwischen 1960 und 1989. In dieser Zeit²⁰

- verringerte sich die Streckenlänge der früheren Deutschen Bundesbahn von 30.692 km (1960) auf 27.043 km (1989); einschließlich der Strecken der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) gab es damit auf dem Gebiet der Altbundesländer einen Rückgang von ca. 36.000 km (1960) auf fast 30.000 km (1989), nach dem das Netz der NE von 1950 bis 1960 um ca. 1.000 km reduziert wurde²¹,
- gab es beim Netz der früheren Deutschen Reichsbahn einen Rückgang von 16.134 km (1960) auf 14.035 km (1989), wobei die S-Bahn Strecken, die bis 1989 im früheren Westteil Berlins betrieben wurden, in der Statistik des Altbundesgebietes einschließlich Berlin (West) den NE zugerechnet wurden.

11.2. POLITISCHE RAHMENBEDINGUNGEN BEI DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR

Primäres Ziel ist die Sicherstellung einer am Gemeinwohl orientierten Bewirtschaftung der Infrastruktur (angebotsplanerische Bedingungen und Nutzerfreundlichkeit) bei minimaler Belastung der Nutzer. Dies erfordert

- die Sicherstellung einer am Gemeinwohl orientierten Entwicklung und Bewirtschaftung der Infrastruktur bei der Netzgröße, der Art und dem Umfang der Anlagen bei den einzelnen Netzelementen, der Nutzerfreundlichkeit der Stationen und beim Instandhaltungsmanagement einschließlich anforderungsreicher Einflussmöglichkeiten des Netzbeirates bei der DB AG,
- die Gewährleistung der ausschließlichen Nutzung der Einnahmen aus den Infrastrukturentgelten (insbesondere Trassen- und Stationspreise) für die Bewirtschaftung der bestehenden Infrastruktur (Bundesdividende, Verwendung von Gewinnen bei der Infrastruktur, als 1. Schritt Transparenz bei der Nutzung der Infrastrukturentgelte, Sicherstellung entsprechender Entscheidungen bei der dem Bund als alleinigem Aktionär der DB AG zustehenden Entscheidung über die Verwendung von Bilanzgewinnen)²²,
- die wirksame Verankerung der Anforderungen der Bundesländer und der durch sie eingesetzten Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs in Vereinbarungen zwischen dem Bund und der DB AG, wie die zukünftige Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung LuFV für das Bestandsnetz. Dies umfasst sowohl die Umsetzung der angebotsplanerischen Anforderungen beim Schienenpersonennahverkehr unter Beachtung des Fern- und Güterverkehrs als auch die Nutzerfreundlichkeit der Stationen (Zugänge und durchgängige Barrierefreiheit einschließlich Bahnsteig, sinnvolle

²⁰ Statistische Jahrbücher der Deutschen Demokratischen Republik, der Bundesrepublik Deutschland und des vereinigten Deutschland, nach Ralph Kaschka, Infrastrukturpolitik und -entwicklung der DDR am Beispiel der Deutschen Reichsbahn, 1949-1989, (Deutsches Museum. Beiträge zur Historischen Verkehrsforschung; Bd. 13), Frankfurt/M.: Campus, 2011, ISBN 978-3-593-39488-6, Seite 41

²¹ Quelle siehe Fußnote 18

²² Nach § 9 Abs. 1d Satz 2 dürfen öffentliche Gelder für gemeinwirtschaftliche Personenverkehrsleistungen nicht auf Tätigkeitsbereiche übertragen werden, die andere Verkehrsleistungen oder sonstige Geschäfte betreffen. Es ist zu prüfen, ob es einer entsprechenden Erweiterung dieser Bestimmung bedarf, um sicherzustellen, dass Einnahmen aus Infrastrukturentgelten vor diesem Hintergrund nicht der Gefahr ausgesetzt sind, als freie Mittel der Infrastruktur entzogen zu werden, sondern vollständig in die Instandsetzung und den Unterhalt der Eisenbahninfrastruktur zu fließen.

Bahnsteigauslegung auch bei Kantenhöhe und Kantenlänge, Ausstattung, Witterungsschutz, Erscheinungsbild, subjektivem Sicherheitsempfinden etc.),

- eine wirksame Regulierung der Infrastrukturentgelte (Stichwort Regulierungsgesetz des Bundes) auch in ihrer Höhe und Sicherstellung anforderungsgerechter Einflussmöglichkeiten des Eisenbahninfrastrukturbeirats bei der Bundesnetzagentur,
- das Fernhalten von Risiken durch Großprojekte von der laufenden Bewirtschaftung einschließlich der Preisbildung bei den Infrastrukturentgelten (keine oder geringere entlastende Wirkung durch Aufstockung der Bundesmittel für das Bestandsnetz, mögliche Belastungswirkung durch eine finanzielle Beteiligung der DB AG an Großprojekten),
- einen am Erhalt und an der Weiternutzung orientierten Umgang mit bedrohter oder still liegender Infrastruktur anstelle einer an einem maximalen Ertrag orientierten Verwertung; dies betrifft insbesondere die Bedingungen bei der Weiternutzung von Strecken, Stationen, sonstigen Anlagen und Empfangsgebäuden sowie die Bedingungen für den Anschluss von Strecken an das übrige Netz.

Der am Erhalt und an der Weiternutzung orientierte Umgang mit der Eisenbahninfrastruktur erfordert auch wirksame Instrumente zur Sicherung bedrohter oder still liegender Eisenbahninfrastruktur. Dazu sind auch geeignete Regelungen im Bundesverkehrswegeplan bzw. bei der Bundesschienenwegebedarfsplanung vorzusehen. Dabei ist darauf zu verweisen, dass auch Strecken mit potenzieller Bedeutung für den großräumigen Güterverkehr von Stilllegungen betroffen sind (sog. Wetzlarer Bahn über Güterglück in Sachsen-Anhalt westlich des Abzweigs der durch die RE7 von/nach Dessau genutzten Strecke Wiesenburg – Roßlau)²³.

11.2.1. POSITION VON AUFGABENTRÄGERN BEI DER BEREITSTELLUNG VON EISENBAHNINFRASTRUKTUR

Eine anforderungsgerechte Eisenbahninfrastruktur ist die zentrale Voraussetzung für die Bereitstellung eines attraktiven SPNV-Angebotes. Ein entsprechender Ausbau- und Instandhaltungszustand ist daher ebenso wichtig wie die Kosten für die Nutzung der Infrastruktur. Dies betrifft Strecken und Anlagen ebenso wie die Stationen.

Problematisch ist allerdings, dass die Aufgabenträger des SPNV keinen direkten Einfluss auf die Auslegung und den Instandhaltungszustand der Infrastruktur haben, da bei der Nutzung der Eisenbahninfrastruktur nicht sie, sondern die Eisenbahnverkehrsunternehmen Vertragspartner der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind. Beim Netz der DB AG bedeutet dies, dass im täglichen Betrieb lediglich über Wettbewerber der DB AG ein konzernexterner Blick auf die Infrastruktur besteht, zumal das Bundesverkehrsministerium erst kürzlich eigene Kontrollen aufgenommen hat.

Besondere Schwierigkeiten bestehen bei der Überwachung der Ausstattung und des Zustandes der Stationen und der dortigen Serviceleistungen. Aus diesem Grunde wurden auf Aufgabenträgerseite Stationskataster erstellt. Diese ermöglichen zwar einen Überblick über die Situation zu den Begehungszeitpunkten, können es aber nicht mit Sicherheit verhindern, dass die Ausstattung von Stationen reduziert wird, da zum Beispiel reparaturbedürftige Uhren abgebaut werden, weil sie nicht zu den Ausstattungsstandards zählen, die die DB Station&Service AG für die einzelnen Stationskategorien festgelegt hat.

²³ Siehe auch Kapitel 1

Da die Aufgabenträger des SPNV letztlich einen Großteil der Infrastrukturentgelte finanzieren, müssen sie auch einen entsprechenden Einfluss auf die Entwicklung und die Bewirtschaftung der Infrastruktur haben. Dazu ist unter Beachtung des Fern- und Güterverkehrs den Aufgabenträgern für den Schienenpersonennahverkehr mit der Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV (BAG-SPNV) als Dachorganisation ein entscheidendes Mitspracherecht bei der Entwicklung der Infrastruktur einschließlich der Auslegung und Ausstattung der Stationen einzuräumen. Dies umfasst

- die Festlegung der Höhe der dem Schienenpersonennahverkehr dienenden Mittel nach § 8 Abs. 2 BschWAG für sinnvolle Zeitintervalle,
- die Aufwertung der vorhandenen Mitwirkung der Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs bzw. der Bundesländer bei der Entwicklung der Infrastruktur, damit bei Investitionen und bei der Instandhaltung die Anforderungen des Schienenpersonennahverkehrs wirksam durchgesetzt werden können,
- die Schaffung optimaler Rahmenbedingungen für direkte Vertragsbeziehungen zwischen Aufgabenträgern des Schienenpersonennahverkehrs und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen, um für die Aufgabenträger des SPNV einen maximalen Einfluss auf die Infrastruktur und möglichst günstige Rabatte bei den Infrastrukturentgelten zu erreichen.

Dies betrifft auch den Einsatz der Bundesmittel (insbesondere BSchWAG und LuFV) für die Eisenbahninfrastruktur. Vor dem Hintergrund der faktischen Monopolstellung der DB AG zeigt sich gerade im Infrastrukturbereich die Bedeutung wirksamer Einflussmöglichkeiten der Aufgabenträger des SPNV auch darin, dass sie sich bei Infrastrukturmaßnahmen immer wieder zu finanziellem Engagement gezwungen sehen, wenn die DB AG bestimmte Maßnahmen nicht oder nicht im erforderlichen Zeitraum umsetzt. Beispiele sind die Finanzierung des zweigleisig auszubauenden Abschnittes zwischen Strausberg und Strausberg Nord, die Vorfinanzierung der Planungskosten beim Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus durch das Land Brandenburg und der Anspruch der DB AG auf eine 100%-Förderung bei Stationsmaßnahmen²⁴.

Zur Dokumentation des Infrastrukturzustandes und der Verwendung der Bestandsnetzmittel ist die DB AG verpflichtet, jährlich einen Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht (IZB) zu erstellen. Dieser Netzzustandsbericht wird aber nur als bedingt aussagekräftig angesehen, da er mit Qualitäts- und Beurteilungskennzahlen zu bestimmten Kriterien arbeitet. Ein Beispiel sind die theoretischen Fahrzeitverluste, die – anders als der Netzzustandsbericht des VBB – keine Zeitverluste durch Verzögerungs- und Beschleunigungsvorgänge berücksichtigen, die infolge von Geschwindigkeitseinbrüchen unter anderem wegen Instandhaltungsmängeln entstehen.

Benötigt werden aber klare Angaben über Art, Umfang und Dringlichkeit des Handlungsbedarfs bei den einzelnen Netzelementen und Stationen. Genauso wichtig sind Angaben darüber, wie diesem Handlungsbedarf bei den betroffenen Netzelementen zum Beispiel innerhalb eines Jahres im Rahmen eines Maßnahmenprogramms Rechnung getragen wurde, das unter Einbeziehung der jeweils betroffenen Aufgabenträger aufgestellt wurde. Daher müssen die Netzzustandsberichte von Aufgabenträgern des SPNV eine entscheidende

²⁴ Dazu wird auf die Ausführungen unter „Entwicklung der Stationen“ im LNVP des Landes Brandenburg für den Zeitraum 2008-2012 verwiesen.

Rolle bei möglichen Sanktionen gegenüber Infrastrukturbetreibern wegen des Nichteinhaltens von Vereinbarungen erhalten. Ein Beispiel hierfür ist die Entwicklung und die Umsetzung von Strategien wegen der drohenden Beeinträchtigungen des SPNV-Angebotes durch den Zustand vieler Eisenbahnbrücken im Land Brandenburg.

Soweit noch nicht umgesetzt, sind für Netzzustands- bzw. Infrastrukturentwicklungsberichte von Aufgabenträgern des SPNV alle Angaben verfügbar zu machen, die die Umsetzbarkeit des von ihnen diskutierten oder angestrebten SPNV-Angebotes beeinflussen oder beeinflussen könnten. Neben dem Instandhaltungszustand und Leitgeschwindigkeiten betrifft dies alle Merkmale zum Ausbaustandard der Infrastruktur. Dazu gehören auch Kreuzungsgleise, Überholmöglichkeiten und Beschaffenheit sowie weitere Einflussfaktoren auf die erreichbaren Fahrzeiten bzw. Geschwindigkeiten wie Bahnübergänge oder die Art der Ausführung höhengleicher Bahnsteigzugänge. Bei der Dokumentation erreichter Verbesserungen muss eindeutig nachvollziehbar sein, in welchem Rahmen sie erreicht wurden. Dies betrifft erreichte Verbesserungen im Rahmen von

1. Neu- und Ausbaumaßnahmen
2. Ersatzinvestitionen mit Zusammenhängen zur LuFV
3. Instandhaltungsmaßnahmen

11.2.2. WEITERE MASSNAHMEN ZUR VERRINGERUNG DES KOSTENAUFWANDES

Weitere Maßnahmen sind zur Verringerung des Aufwandes beim Bau und beim Betrieb von Eisenbahninfrastruktur erforderlich. Dazu müssen auch zum Abbau der faktischen Monopolstellung der DB AG bei Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur

- die Vorschriften für nichtbundeseigene Eisenbahnen Kosteneinsparungen ermöglichen und vergleichbare verkehrliche und betriebliche Bedingungen auch wie für die bundeseigenen Eisenbahnen zulassen,
- die Bundesmittel (insbesondere BSchWAG und LuFV) unter den gleichen Bedingungen auch für die nichtbundeseigene Infrastruktur verfügbar sein,
- den Bundesländern die Belastungen ausgeglichen werden, die sich aus dem Übergang von Eisenbahninfrastruktur an nichtbundeseigene Eisenbahnen ergeben (bei Maßnahmen nach den §§ 3 und 13 EkrG muss bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen das jeweilige Land ein Drittel der Kosten tragen, bei bundeseigenen Eisenbahnen hingegen der Bund).

Darüber hinaus ist darauf hinzuwirken, dass die Leit- und Sicherungstechnik mit geringem Aufwand an infrastrukturelle Änderungen angepasst werden kann. Dies ist bei der gegenwärtig eingesetzten elektronischen Stellwerkstechnik sehr kostenaufwändig.

11.2.3. GRUNDLEGENDER HANDLUNGSBEDARF BEI DER BETRACHTUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR

Anders als insbesondere das Straßennetz wird die Eisenbahninfrastruktur als Wirtschaftsgut betrachtet, obwohl sie den öffentlichen Interessen dient und mit einem erheblichen Einsatz von Steuermitteln finanziert wird. Um die damit einhergehenden Hemmnisse (Auslastungsrisiko) bei Bau und Betrieb der für den Schienenverkehr bestimmten Infrastruktur abzubauen, ist es wichtig, dass

- die Übernahme von Infrastruktur zum Weiterbetrieb durch einen anderen Betreiber ebenso wie bei der Umstufung von Straßen generell kostenfrei möglich ist,
- ebenso wie beim Straßennetz anhand infrastrukturpolitischer Kriterien unter Einbeziehung des Güterverkehrs und touristischer Angebote entschieden wird, wo Eisenbahninfrastruktur mit welchen Standards weiter gesichert, vorgehalten oder entwickelt werden soll, wobei die Umsetzung dieser Entscheidungen durch eine entsprechende Gestaltung der Infrastrukturfinanzierung von der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs entkoppelt wird,
- in diesem Zusammenhang die gesamte Finanzierung der Infrastruktur analog zum Straßennetz über die öffentliche Hand erfolgt (unter den gegenwärtigen Bedingungen Bundesfinanzierung), wobei (dann deutlich niedrigere) Infrastrukturnutzungsentgelte auf der Grundlage des EU-Rechts nach verkehrspolitischen Kriterien und unter Beachtung von Nachhaltigkeitszielen festgelegt werden (Lärmschutz etc.).

Die Übernahme der Infrastrukturfinanzierung durch die öffentliche Hand kann zur Erschließung weiterer Effizienzpotenziale (kurze Entscheidungswege, optimale Ausrichtung auf regionale Erfordernisse) mit einer Regionalisierung von Eisenbahninfrastruktur mit regionaler Verkehrsbedeutung verbunden werden. Dies erfordert aber – ähnlich wie bei der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs – geeignete Finanzierungsregelungen. Weitere Effizienzpotenziale können durch die Schaffung eines fairen und nachhaltigen Wettbewerbs auch bei der Umsetzung der infrastrukturpolitischen Ziele erreicht werden.

Im Land Brandenburg profitieren mehrere Stationen von kommunalem Engagement. Ein Beispiele hierfür sind der Bahnhof Neuruppin Rheinsberger Tor (Bürgerbahnhof Neuruppin) oder der Bahnhof Belzig oder der Bahnhof Chorin. Bei diesen Stationen zeigt sich am Beispiel der Stationsgebäude, welche Chancen mit der Möglichkeit zur kostenlosen Übertragung von Eisenbahninfrastruktur zu einer mit dem Schienenverkehr verträglichen Weiternutzung verbunden sind. Daneben besteht bei Hochbauten auch die Möglichkeit einer am Erhalt der Bausubstanz orientierten privaten Nutzung zu günstigen Konditionen.

Vor diesem Hintergrund sollte darüber nachgedacht werden, wie unter Beachtung erforderlicher eisenbahnfachlicher Qualifikationen auch bei den Stationen durch eine Einbindung kommunaler Ressourcen Kostensenkungspotenziale und eine weitere Optimierung der Ausrichtung auf die regionalen Anforderungen erreicht werden können. Dies betrifft auch die Sicherung still liegender Eisenbahninfrastruktur. Auch bei diesen Ansätzen zur Regionalisierung von Eisenbahninfrastruktur sind sinnvolle Finanzierungsregelungen erforderlich.

11.3. FERNVERKEHR

Die Sicherung und die weitere Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs sind entscheidend von einer entsprechend zu entwickelnden Finanzierungsbasis abhängig. Daher ist es kritisch zu bewerten, dass die finanzielle Basis für die Anbindung der Fläche durch den SPNV durch eine zunehmende Beanspruchung der Regionalisierungsmittel zur Bestellung von SPNV-Leistungen als Ersatz für weggefallene Fernverkehre immer weiter geschwächt wird.

Für die daher notwendige Rückbesinnung auf die ursprünglichen Ziele der Regionalisierung des SPNV ist es erforderlich, dass beim Bund eine weitaus aktivere Wahrnehmung seiner Verantwortung für den Fernverkehr eingefordert wird. Auf der Grundlage der Überlegungen für einen Deutschland-Takt bietet es sich dazu an

- bundesbedeutsame Verkehrsleistungen zu definieren, auf deren Basis der Bund zur Bereitstellung bzw. Wiederherstellung von Fernverkehrsleistungen aufgefordert wird,
- dabei als Grundlage die InterRegio-Leistungen bis 1996 (Beginn der Regionalisierung des SPNV) heranzuziehen, die durch zurückliegende Planungen für den Ausbau des InterRegio-Netzes sowie weitere Erfordernisse z.B. aufgrund der Europäischen Integration ergänzt werden,
- mit Hilfe wettbewerbsgemäßer Strukturen (ggf. analog zu Genehmigungswettbewerben beim Busverkehr) für den Fernverkehr ein möglichst großes kostendeckend zu betreibendes Grundnetz zu schaffen, das z.B. durch die Nutzung von Kostensenkungen infolge einer veränderten Finanzierung der Infrastruktur oder im Rahmen einer vernetzten Bestellpolitik mit den Ländern erweitert werden kann.

Bei der Bahnreform wurde darauf verzichtet, dass vom Steuerzahler finanzierte Fahrzeuge nach pfleglicher Behandlung dem Bundeseisenbahnvermögen zuzuführen sind, wenn sie nicht mehr benötigt werden. Dies wurde unter anderem im Jahr 2006 in einer Anhörung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages zur Kapitalprivatisierung der DB AG als eine wesentliche Markteintrittsbarriere für Wettbewerber der DB AG angesehen. Für einen funktionierenden Wettbewerb im Fernverkehr werden daher – ähnlich wie beim SPNV – Instrumente zur Fahrzeugfinanzierung erforderlich sein.

12. REVISION DER REGIONALISIERUNGSMITTEL

Die bedarfsgerechte und stetige Bereitstellung der Regionalisierungsmittel ist eine entscheidende Voraussetzung für die Aufrechterhaltung und für die auf eine nachhaltige Mobilität ausgerichtete Weiterentwicklung des SPNV und üÖPNV. Unabhängig davon sind die weiteren Instrumente der ÖPNV-Finanzierung auf eine anforderungsgerechte und verlässliche Grundlage zu stellen (insbesondere GVFG-Nachfolgeregelungen).

Hinsichtlich der anstehenden Revision der Regionalisierungsmittel ist es unerlässlich, ein gemeinsames Vorgehen aller Bundesländer gegenüber dem Bund einer Diskussion zwischen den Ländern um den zukünftigen Verteilungsschlüssel vorzuziehen. Ansatzpunkte hierzu sind

- der passive Umgang des Bundes mit dem starken Anstieg der Infrastrukturentgelte, der eine Anpassung und zusätzliche Dynamisierung zur Kompensation der bisherigen und zukünftigen Kostenentwicklung erfordert,
- die erhebliche finanzielle Beanspruchung der Länder bzw. der Aufgabenträger des SPNV aufgrund des Investitionsverhaltens der DB AG (fehlende oder verzögerte Umsetzung von für den SPNV wichtigen Infrastrukturmaßnahmen insbesondere im Zusammenhang mit der Beanspruchung einer 100%-Förderung bei Stationsmaßnahmen),
- der Mehrbedarf infolge der Reform des EEG (Erneuerbare Energien-Gesetz) in Höhe der dadurch verursachten Mehrkosten bei allen betroffenen Systemen des ÖPNV, (Mehrbelastung des Schienenverkehrs und des ÖPNV bei der EEG-Umlage),
- der zusätzliche Bestellaufwand für den Ersatz weggefallener Fernverkehrsleistungen wegen der unzureichenden Wahrnehmung der Verantwortung für den Fernverkehr durch den Bund; dies umfasst auch den zukünftigen Abbau von Fernverkehrsleistungen z.B. infolge der EEG-Reform, der Infrastrukturkosten oder anderer bundespolitisch bedingter Wettbewerbsnachteile gegenüber anderen Verkehrssystemen (Fernbus),
- das nahezu vollständige Fehlen von Aktivitäten des Bundes zur Reduzierung des Aufwandes beim Bau und beim Betrieb der regionalen Eisenbahninfrastruktur (Bundesmittel nur für die Eisenbahnen des Bundes, die aber aufgrund der für sie nutzbaren Vorschriften eine unnötig teure Infrastruktur bereitstellen müssen),
- der erhöhte Mittelbedarf bestimmter Bundesländer und mögliche Auswirkungen auf die Infrastrukturentgelte wegen der Folgen von Großprojekten, die sogar bei Bedenken der betroffenen Bundesländer aufgrund von Entscheidungen auf Bundesebene weitergeführt werden. So zum Beispiel steht die DB AG bei ihrem eigenwirtschaftlichen Projekt Stuttgart21 mit einem Gesamtkostenvolumen von derzeit 6,5 Mrd. € derzeit vor einem Belastungsrisiko bei den Eigenmitteln von fast 3,8 Mrd. €²⁵. Aus den Aussagen der DB AG vom März 2013 geht dagegen hervor, dass bei einer Rückabwicklung von Grundstücksverkäufen, im Falle eines Projektausstiegs, Kosten in Höhe von 795 Mio. Euro, einschließlich des seit 2001 angefallenen Zinsanspruchs der Stadt Stuttgart (5,5% pro Jahr), anfallen würden. Die Stadt Stuttgart zahlte 2001 für diesen Grunderwerb 459 Mio. Euro,
- Mehrbedarf im Zusammenhang mit den Angeboten von S-Bahn und Regionalverkehr bei den im Fahrplan 1993/94 nicht betriebenen grenzüberschreitenden Strecken bzw.

²⁵ Summe aus dem EIU-Anteil laut Finanzierungsvertrag für Stuttgart 21 in Höhe von 1,747 Mrd. € und der Budgeterweiterung um 2 Mrd. € durch den Beschluss des Aufsichtsrates der DB AG vom 05.03.2013, bei der offen ist, ob und wenn ja in welchem Umfang die DB AG zusätzliche Kostenbeteiligungen der übrigen Projektpartner durchsetzen kann.

Streckengleisen in den früheren Westteil Berlins einschließlich der Weiterführung dieser SPNV-Leistungen innerhalb Berlins²⁶, da die Einflussfaktoren bei der Entwicklung von Verflechtungsbeziehungen hinsichtlich vorhandener Grenzziehungen den Rahmenbedingungen vor dem 2. Weltkrieg entsprechen, so dass bei diesen Strecken die Zugkilometer des SPNV im Sommerfahrplan 1939 als Bezugsbasis heranzuziehen sind,

- sich entwickelnder Mehrbedarf beim grenzüberschreitenden Verkehr mit Polen, da sich die Verflechtungsbedingungen durch die europäische Integration mehr oder weniger stark den Bedingungen des Sommerfahrplans 1939 annähern, so dass dementsprechend das damalige Angebot an Zugkilometern zu Grunde zu legen ist,
- Forderung nach Ausgleich von Mehraufwendungen zur Sicherung der Angebotsattraktivität im SPNV, die sich aus der unzureichenden Berücksichtigung der Anforderungen eines Deutschland-Taktes und/oder der Belange des regionalen Schienenverkehrs bei Infrastrukturmaßnahmen des Bundes ergeben (negative Auswirkungen der ICE-Schnellfahrstrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig auf die bei gegebenem Aufwand erreichbare Angebotsqualität im SPNV bei Taktknoten sowie bei Lage und Qualität der verfügbaren Fahrplantrassen),
- Verweis auf die Verantwortung des Bundes beim erhöhten Reaktivierungsbedarf in den alten Bundesländern aufgrund von Entscheidungen der früheren Deutschen Bundesbahn und des Bundesverkehrsministeriums über die Stilllegung von Strecken bzw. die dauernde Einstellung des Personenverkehrs vor 1990.

Zum erhöhten Reaktivierungsbedarf in den alten Bundesländern wird auf die Ausführungen in Abschnitt 11.1 zum Umfang der Streckenstilllegungen vor der Bahnreform verwiesen, der auch beim Anteil am Gesamtnetz im Altbundesgebiet deutlich höher war als in der früheren DDR. Dabei ist hinzuzufügen, dass in den Altbundesländern bei der Deutschen Bundesbahn Mitte der 1980er Jahre auf mehr als 20% des noch vorhandenen Streckennetzes der Personenverkehr eingestellt war (1984 gab es nur auf ca. 21.600 km von damals ca. 27.800 km DB-Strecke Personenverkehr)²⁷. Dies wirkte sich auf den Umfang der vorhandenen Zugkilometer im Fahrplan 1993/94 aus, der zu Beginn der Regionalisierung Grundlage für die Aufteilung der Regionalisierungsmittel war. Vor der Bahnreform entschied im Altbundesgebiet der Bundesminister für Verkehr über Stilllegungen zum Beispiel beim Personenverkehr, nachdem der Verwaltungsrat der damaligen Deutschen Bundesbahn eine entsprechende betriebswirtschaftlich orientierte Entscheidung getroffen hatte. Die Bundesländer wurden nur im Rahmen eines davor liegenden Anhörungsverfahrens beteiligt. Die verkehrspolitischen Entscheidungen im Altbundesgebiet, die damals mit den umfangreichen Streckenstilllegungen verbunden waren, können nicht das Problem der neuen Bundesländer sein. Vielmehr muss der Bund auch an dieser Stelle die Verantwortung für die Folgen seiner bis zur Bahnreform getroffenen Entscheidungen übernehmen.

²⁶ Die S-Bahn-Verkehre innerhalb von Berlin, die im Zusammenhang mit den im Fahrplan 1993/94 nicht betriebenen Strecken stehen, sind hiervon unberührt.

²⁷ Verkehr in Zahlen nach BAHN, der letzte Zug ist noch nicht abgefahren... (vgl. Fußnote 18 auf S. 7172)

13. PRIORITÄTEN

13.1. HANDLUNGSFELDER (POLITISCH, NICHTMONETÄR, ORGANISATORISCH)

Fortsetzung und bedarfsweise Intensivierung der konstruktiven regelmäßigen Arbeitskontakte zwischen der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und den Grundsatzreferaten bzw. Mobilitätsreferaten der Landesministerien über die strategische und konzeptionelle Entwicklung des ÖPNV. Der SPNV & üÖPNV muss ein anerkanntes öffentliches Politikfeld der Daseinsvorsorge und Landespolitik werden und als solches zeitnah flächendeckend mit VBB-Standards finanziert und umgesetzt werden.

Einrichtung von konstruktiven regelmäßigen Arbeitskontakten zwischen der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Geschäftsführung des VBB²⁸ Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sowie zur BAG-SPNV (via VBB) und BAG-ÖPNV (via VBB).

13.2. HANDLUNGSFELDER (POLITISCH, NICHTMONETÄR, ORGANISATORISCH)

13.2.1. VBB STRUKTURREFORM ‚AUFGABENTRÄGERSCHAFT‘ IN BRANDENBURG

Stufe 1 – Durchsetzung/Umsetzung der Regeln, Beschlüsse, Konventionen, Handlungsfelder im VBB bei allen ‚Partnerunternehmen im Verkehrsverbund‘

Stufe 2 – Evaluierung/Bewertung jährlich der Qualität der Partnerschaft der ‚Partner im VBB‘

Stufe 3 – Entwicklung/Beauftragung des VBB vom ‚Verkehrsverbund der Verkehrsunternehmen‘ zum ‚Verkehrsverbund der Aufgabenträger‘ (VBB für SPNV, Städte und Landkreise für üÖPNV)

Stufe 4 – Entwicklung/Beauftragung des VBB ‚Verkehrsverbund der Aufgabenträger‘ vom Aufgabenträger SPNV zum Aufgabenträger für landesbedeutsamen ÖPNV RE/RB & RX (landesbedeutsame Buslinien)

Stufe 5 – Entwicklung/Beauftragung des VBB ‚Verkehrsverbund der Aufgabenträger‘ vom Aufgabenträger landesbedeutsamen ÖPNV RE/RB/RX zum Steuerer der Aufgabenträger üÖPNV in Brandenburg

13.2.2. VBB STRUKTURREFORM ‚EINNAHMEAUFTEILUNG‘ IN BRANDENBURG

Messungen & Evaluierungen jährlich/zweijährlich (statt dreijährlich)

Anpassung ABC Gebiete an Siedlungs-/Verflechtungsentwicklung

13.2.3. VBB STRUKTURREFORM ‚MOBILITÄTSVERBUND‘ IN BRANDENBURG

Entwicklung vom Verkehrsverbund zum Mobilitätsverbund

²⁸ Die Geschäftsführerin des VBB, Frau Susanne Henckel, war bis Jahresbeginn 2014 Hauptgeschäftsführerin der BAG-SPNV und davor Leiterin Marketing des Nordhessischen Verkehrsverbundes (NVV), so dass beste fachliche, personelle und atmosphärische Voraussetzungen gegeben sind.

13.3. HANDLUNGSFELDER KONZEPTIONELL UND INFRASTRUKTUR

Ausgangspunkt ist eine Mehrfachstrategie, mit der

- im Raum Berlin der ÖPNV durch Maßnahmen bei Angebot und Infrastruktur für die wachsenden Anforderungen bei Nachfrage und Nachhaltigkeit ausgebaut wird,
- in den Berlin-ferneren Räumen Strategien entwickelt bzw. weiterentwickelt werden, mit denen der ÖPNV vor dem Hintergrund der knappen finanziellen Mittel auf die sich wandelnden Anforderungen ausgerichtet wird,
- gerade in den schwächeren Landesteilen die infrastrukturellen Voraussetzungen für die Wiederherstellung der wirtschaftlichen Eigenständigkeit gesichert werden und dabei Möglichkeiten zu ihrer Aufwertung für den nachhaltigen Tourismus genutzt werden.

Vor dem Hintergrund der bis 2022 umzusetzenden vollständigen Barrierefreiheit ist dies in Zusammenarbeit mit den Behindertenverbänden durch ein prioritär zu finanzierendes Handlungskonzept zu untersetzen, bei dem in möglichst kurzer Zeit und mit einem effizienten Mitteleinsatz

- die Modernisierung der SPNV-Stationen und ihres Umfeldes vorangetrieben wird,
- durch eine sinnvolle Kombination von infrastrukturell und fahrzeugseitigen Maßnahmen die Barrierefreiheit im ÖPNV-Gesamtsystem umgesetzt wird.

Für den Verkehr, der die Grenzen des VBB-Gebietes überschreitet, sind unter Einbeziehung des VBB Maßnahmenstrategien für entsprechende Zielstellungen mit den Beteiligten zu erarbeiten. Dies umfasst

- beim Verkehr mit Polen die Erarbeitung einer Langfriststrategie mit dem Bund und der Republik Polen sowie mit den betroffenen Bundesländern und Woiwodschaften, in die die Überlegungen im LNVP eingebettet werden, die auch die Sicherung zukünftiger Handlungsmöglichkeiten zum Beispiel bei derzeit ungenutzten Bahntrassen umfassen,
- die Definition bundesbedeutsamer Relationen, bei der in Verbindung mit den Überlegungen zum Deutschland-Takt beim Bund die Wahrnehmung seiner Verantwortung für den Fernverkehr eingefordert wird.

13.3.1. BERLIN NAHER RAUM

- Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes zwischen Berlin und dem Umland unter der Koordination des VBB,
- Umsetzung prioritärer kleiner Infrastrukturmaßnahmen wie des 2. Regionalbahnsteigs in Potsdam-Griebnitzsee, der Beseitigung der Eingleisigkeit in Königs Wusterhausen, des zweigleisigen Abschnitts Strausberg – Strausberg Nord, nach Möglichkeit auch Berlin-Wannsee – Potsdam-Griebnitzsee (vorerst Teilabschnitt nördlich der Teltowkanalbrücke),
- Weiterentwicklung des Korridors Potsdam – Berlin mit den Strecken über Potsdam Hbf und Potsdam-Rehbrücke unter Einbeziehung einer Neubewertung der Potsdamer

Stammbahn in Verbindung mit einem durchgehenden Verdichterangebot zur RE7
Beelitz Stadt – Michendorf – Berlin-Wannsee – Berlin Stadtbahn,

- Erarbeitung verkehrsträgerübergreifender Maßnahmenkonzepte zur Aufwertung des Raumes Teltow/ Kleinmachnow/ Stahnsdorf und des Berliner Außenrings (Anbindung BER und Potsdam, Prüfung Verknüpfung RB22/ S2 Glasower Damm),
- Weiterführung noch ausstehender Lückenschlüsse beim Regionalverkehr (Hennigsdorf – Berlin-Tegel – Berlin Nordkreuz, Südabschnitt der Niederbarnimer Eisenbahn),
- Umsetzung der erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Sicherstellung einer zuverlässigen und verzögerungsfreien Durchführbarkeit des vorhandenen Regionalverkehrs (RE/RB) zwischen Nauen und Berlin als unerlässlichem Grundangebot einschließlich sinnvoller Erweiterungsmöglichkeiten unter Beachtung möglicher S-Bahn-Maßnahmen in Berlin, Erörterung der dann noch vorhandenen Möglichkeiten für eine zusätzliche Weiterführungsoption der S-Bahn nach Falkensee.

13.3.2. WEITERE MASSNAHMEN

Neben der umgehenden Beseitigung von Zustandsmängeln bei der Eisenbahninfrastruktur

- Sicherung vorhandener Straßenbahnangebote,
- Weiterentwicklung alternativer Bedienformen für die Erschließung der Fläche,
- Prüfung der Realisierungsmöglichkeiten einer Straßenbahnverbindung Frankfurt (Oder) – Slubice,
- Sicherungsstrategie für bedrohte/ungenutzte Eisenbahninfrastruktur,
- Maßnahmen zur Beseitigung von Beeinträchtigungen durch die anstehende Eröffnung der Schnellfahrstrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig, dabei Einfordern einer schnellen Finanzierung durch den Bund,
- Inangriffnahme des Ausbaus der Strecke Berlin – Stettin (Szczecin), vorrangig Bernau – Eberswalde wegen des Zustandes der Eisenbahnbrücken,
- Fertigstellung Berlin – Cottbus – Forst – Polen.

13.4. BEEINFLUSSUNG DER BUNDESPOLITIK

- Wirksame Strategien zur Senkung der Infrastrukturentgelte beim SPNV,
- Aktivierung von Effizienzpotenzialen bei Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur (Anwendbarkeit kostengünstiger Standards bei Bau und Betrieb, uneingeschränkter Zugriff nichtbundeseigener Eisenbahnen auf Bundesmittel auch für einen fairen Wettbewerb bei der Bereitstellung von Eisenbahninfrastruktur),
- Abbau von Hemmnissen bei der Übernahme von Eisenbahninfrastruktur unter anderem beim Eisenbahnkreuzungsgesetz,
- Schaffung wirksamer Instrumente zur Durchsetzung der Belange des SPNV bei der Infrastrukturentwicklung (Strecken und Stationen),

- Betrachtung der Eisenbahninfrastruktur als Gemeingut anstatt als Wirtschaftsgut (Entwicklung anhand infrastrukturpolitischer Ziele, Finanzierung/Übernahme der Auslastungsrisiken, generell kostenfreie Übertragung bei Weiterbetrieb bzw. zur Einbeziehung in eine Sicherheitsstrategie),
- Sicherung von Eisenbahninfrastruktur als Teil der Bundesverkehrswegeplanung.

Revision der Regionalisierungsmittel, unter anderem

- Einfordern einer Kompensation der Folgen bundespolitischer Entscheidungen bei der Revision der Regionalisierungsmittel (Entwicklung der Infrastrukturentgelte einschließlich der Einflüsse durch bestimmte Großprojekte, Folgen des restriktiven Investitionsverhaltens der DB AG bei bestimmten Infrastrukturmaßnahmen wie Stationsmaßnahmen, EEG-Reform, wegfallender Fernverkehr, Mehraufwand wegen der Folgen der Hochgeschwindigkeitsstrecke Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig),
- Orientierung des Bedarfs bei den SPNV-Leistungen bei den im Jahresfahrplan 1993/94 nicht betriebenen Strecken in den früheren Westteil Berlins am Sommerfahrplan 1939,
- Sonderdynamisierung der Regionalisierungsmittel beim Verkehr mit Polen in Ausrichtung auf die Annäherung der Bedingungen für Verflechtungsbeziehungen durch die europäische Integration.

14. ZUSAMMENFASSUNG

Die Mobilisierungsstrategie für den öffentlichen Personen-Nahverkehr (ÖPNV) unter dem Motto „Brandenburg bewegt sich“ zeigt strategische Ansätze auf verschiedenen Ebenen auf, wie die Fahrgastzahlen im Brandenburger ÖPNV bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden können. Die geplante Weiterentwicklung des integrierten Brandenburg-Berlin-Taktgefüges galt diesbezüglich als vorausgesetzt.

Als Ergebnis der Schwachpunktanalyse stellte sich heraus, dass im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) die Stundentakte der Regionalexpresslinien zu den Berufsverkehrszeiten nicht ausreichen und der Zwei-Stunden-Takt einiger Regionalbahnlinien als unzureichend angesehen werden muss. Aufgrund der Ausrichtung des übrigen öffentlichen Verkehrs (üÖPNV) an der wirtschaftlichen Situation der Aufgabenträger trifft dies gleichfalls vor allem für die ländlichen Regionen außerhalb der kreisfreien Städte zu. Hier dominieren unübersichtliche Takte und indirekte Linienführungen, die überwiegend auf die Belange des Schüler- und Ausbildungsverkehr zugeschnitten und an Knoten nur selten effektiv verknüpft sind. Wo die Landkreise den üÖPNV fast vollständig aus Mitteln der Schülerverkehrs (§ 45a PBefG) finanzieren müssen, bleibt nur wenig Raum für kundenorientierte Nahverkehrsangebote. ÖPNV aus einem Guss bildet in Brandenburg daher eher die Ausnahme. In naher Zukunft besteht die Gefahr weiterer Konzentration auf aufkommensstarke Bahnhöfe und Haltepunkte entlang der radialen Schienenverbindungen Richtung Berlin. Diesem muss nach Meinung der Gutachter entschieden entgegengewirkt werden.

Eine grüne Strategie für den ÖPNV könnte in der Festlegung von Bedienungsstandards liegen, die als politische Rahmenvorgabe beschlossen werden. Dazu zählt insbesondere, dass aus allen Regionen des Landes die Landeshauptstadt Potsdam und Berlin mit Öffentlichen Verkehrsmitteln umsteigearm und in mit dem MIV konkurrierender Reisezeit erreichbar sind. Alle Orte im Land sollten mit kombinierten Angeboten des Umweltverbunds über das gesamte Jahr mindestens 3x täglich erreichbar sein (früh, mittags und abends). In dicht bebauten Gebieten sollten alle wichtigen infrastrukturellen und touristischen Ziele von Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel fußläufig erreichbar sein.

Als Grundtakt für den Schienennahverkehr sollte der 1-h-Takt festgeschrieben werden, der nur ausnahmsweise zu bestimmten Zeiten und auf bestimmten Relationen in einen 2-h-Takt verändert werden kann. Im übrigen öffentlichen Verkehr sollte Wert auf die erkennbare Hierarchie von (Haupt-) Linien und Linienergänzungen gelegt werden. Zuvor definierte Knoten- und Verknüpfungspunkte sind hinsichtlich ihrer Anschlusssicherheit und direkten Bus-Bahn-Verknüpfung „Kante an Kante“ zu optimieren.

Hauptbuslinien verkehren im 1 bzw. 2-h-Takt zwischen Städten ohne Schienenverbindung und werden ergänzt durch Nebenlinien, während die Feinerschließung durch alternative Bedienungsformen wie Rufbus oder Anruf-Sammeltaxi erfolgt. Ein derartiges Angebot wird beispielsweise im Landkreis Uckermark unter dem Markennamen „UckerTakt“ kommuniziert. Grundsätzliches Ziel sollte eine durchgängige Barrierefreiheit vor 2022 sein.

Aus Sicht der Gutachter ergeben sich aus der Schwachpunktanalyse und der (grünen) Strategie folgende Handlungsfelder für die politische Arbeit der Grünen Landtagsfraktion in Brandenburg

- Fortsetzung und Intensivierung der regelmäßigen Arbeitskontakte zwischen der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und den Grundsatzreferaten bzw. Mobilitätsreferaten der Landesministerien

- Einrichtung von regelmäßigen Arbeitskontakten zwischen der Landtagsfraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Geschäftsführung des VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg sowie zur BAG-SPNV und BAG-ÖPNV
- Weichenstellung für die Entwicklung des Verkehrsverbunds zu einem Mobilitätsverbund unter Einbeziehung aller Verkehrsmittel und Mobilitätsmöglichkeiten abseits des privaten Pkw
- Umsetzung einer Strukturreform für die Bestellung der ÖV-Leistungen durch die Aufgabenträger in Brandenburg
- Einführung eines stringenten Aufgabenträger-Steuerungsinstruments
- Häufigere Messungen & Evaluierungen zur exakteren Ermittlung der Einnahmeaufteilung
- Schnellere Anpassung von ABC-Gebieten des VBB-Tarifs an die Siedlungsentwicklung
- Verstärkte Berücksichtigung des Freizeitverkehrs zur Sicherung der Infrastruktur und als Garant für den Erhalt der regionalen ökonomischen Eigenständigkeit
- Sicherung von derzeit (vom Personennahverkehr) ungenutzten Bahntrassen sowohl innerhalb Brandenburgs als auch Landesgrenzen überschreitend (einschließlich Polen)
- Über die Länderkammer bzw. Bundesrat Forderung nach Kompensation der Folgen bundespolitischer Entscheidungen bei der Revision der Mittel für den öffentlichen Verkehr, z.B. der Regionalisierungsmittel

Trotz aller Schwierigkeiten bietet Brandenburg ausreichend Möglichkeiten, seinen Bewohnern ein akzeptables wie finanzierbares Angebot im öffentlichen Verkehr als Bestandteil des Umweltverbunds zu sichern und auszubauen. Voraussetzung dafür ist, dass sich alle Kräfte auf allen Ebenen für die Belange des ÖPNV einsetzen und diesen sowohl kurzfristig als auch strategisch offensiv weiterentwickeln.

**Eckpunkte Gutachten ÖPNV
zur Entwicklung im Land Brandenburg**



Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
im Brandenburger Landtag

team red Deutschland GmbH, 07/2014



**Anlage 1
SPNV-Ausschreibungen in Berlin-Brandenburg 2014 - 2017**

Quelle: www.vbbonline.de, 08.2014

lfd. Nr.	Name der Ausschreibung	Linien	Vertrags-Laufzeit	Verkehrsleistung pro Jahr	Gewinner
1.	Netz Ostbrandenburg	RB 25 Berlin-Lichtenberg – Tiefensee RB 36 Berlin-Schöneeweide – Beeskow – Frankfurt (Oder) RB 60 Berlin-Lichtenberg – Eberswalde – Frankfurt (Oder) RB 63 Eberswalde – Templin (nach Kürzung der Regionalisierungsmittel wurden die Linien ab 12/2006 verkürzt: RB 25 bis Werneuchen, RB 63 bis Joachimsthal)	12/2004 – 12/2014	3.200.000 Zugkilometer	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH [BeNEX/Arriva]
2.	Heidekrautbahn	RB 27 Berlin-Karow – Basdorf – Wensickendorf/Groß Schönebeck	12/2005 – 12/2020	500.000 Zugkilometer	NEB Betriebsgesellschaft mbH [Captrain/BEHALA]
3.	Ostbahn	RB 26 Berlin-Lichtenberg – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn	12/2006 – 12/2014	980.000 Zugkilometer	NEB Betriebsgesellschaft mbH [Captrain/BEHALA]
4.	Netz Spree-Neiße	RB 46 Cottbus – Forst (Lausitz) RB 60V Görlitz – Bischofswerda (– Arnsdorf bei Dresden) RB 64 Görlitz – Hoyerswerda OE 65 Cottbus – Görlitz-Zittau	12/2008 – 12/2018	2.664.000 Zugkilometer	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH [BeNEX/Arriva]
5.	Netz Stadtbahn				
5.1.		Los 1: RE 1 Magdeburg – Brandenburg – Berlin – Frankfurt/Oder – Eisenhüttenstadt – Cottbus RE 11 Cottbus – Frankfurt/Oder RB 13 Berlin-Spandau – Wustermark RB 20 Oranienburg – Potsdam Hbf RB 21 Wustermark – Potsdam Hbf RB 22 Flughafen BER – Potsdam Hbf RB 23 Michendorf – Potsdam Hbf	12/2011 – 12/2022 (RE1 und RE11 ab 12/2012)	8.628.000 Zugkilometer (+ Option : 299.000 Zug-km)	DB Regio AG
5.2.		Los 2: RE 2 Wismar/Wittenberge – Berlin – Cottbus RE 4 Jüterbog – Berlin – Rathenow (–Stendal) RB 33 Berlin-Wannsee – Jüterbog RB 51 Brandenburg (Havel) – Rathenow	12/2011 – 12/2022 (RE2 und RE4 ab 12/2012)	7.004.000 Zugkilometer	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) [BeNEX/Arriva]
5.3.		Los 3: RE 7 Dessau – Belzig – Berlin – Wünsdorf-Waldstadt RE 9 Berlin Hbf – Flughafen BER RB 14 Nauen – Senftenberg RB 24 Wünsdorf-Waldstadt – Berlin-Lichtenberg – Eberswalde	12/2011 – 12/2022 (RE7 ab 12/2012, RB24 ab 12/2014, RE9 nur 11/2011 – 12/2015)	6.702.000 Zugkilometer (+ Option : 96.000 Zug-km)	DB Regio AG

5.4.	Los 4:	12/2011 – 12/2014	173.000 Zugkilometer	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG) [BeNEX/Arriva]
	RB 35 Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum			
6.	Netz Elbe-Elster	06/2013 – 12/2022	2.500.000 Zugkilometer	DB Regio AG
	RE 15 Dresden – Hoyerswerda RE 18 Dresden – Cottbus RB 31 Dresden – Elsterwerda-Biehla RB 49 Cottbus – Falkenberg (Elster)			
7.	Netz Nord-Süd			
7.1.	Los 1:	12/2014 – 12/2026	ca. 4.100.000 Zugkilometer (+ Option : 800.000 Zug-km)	DB Regio AG
	RE 3 Stralsund/Schwedt – Berlin – Elsterwerda (späterer Linientausch im Süden vorgesehen)			
7.2.	Los 2:	12/2014 – 12/2026	5.200.000 Zugkilometer (+ Option : 400.000 Zug-km)	DB Regio AG
	RE 5 Stralsund/Rostock – Neustrelitz – Berlin – Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg (Elster) (späterer Linientausch im Süden vorgesehen)			
8.	Netz Ostbrandenburg			
8.1.	Los 1:	12/2014 – 12/2024	2.162.000 Zugkilometer	NEB Betriebsgesellschaft mbH [Captrain/BEHALA]
	RB 35 Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow Klinikum RB 36 Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder) RB 60 Eberswalde – Frankfurt (Oder) RB 61 Prenzlau – Angermünde – Schwedt (Oder) RB 63 Eberswalde – Joachimsthal			
8.2.	Los 2:	12/2015 – 12/2024	2.700.000 Zugkilometer	NEB Betriebsgesellschaft mbH [Captrain/BEHALA]
	RB 12 Berlin-Lichtenberg – Löwenberg (Mark) – Templin RB 25 Berlin-Lichtenberg – Werneuchen RB 26 Berlin-Lichtenberg – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn RB 54 Berlin – Löwenberg (Mark) – Rheinsberg (Mark)			
9.	SPNV-Netz Prignitz	12/2012 – 12/2014	205.000 Zugkilometer	Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH
	RB 73 Neustadt (Dosse) – Pritzwalk RB 74 Meyenburg – Pritzwalk			
10.	Nordwestbrandenburg	12/2015 – 12/2027	2.410.000 Zugkilometer	DB Regio AG
	RE 6 Wittenberge – Pritzwalk – Neuruppin – Berlin-Spandau RB 55 Hennigsdorf – Kremmen			

Linienetz des Regionalverkehrs Brandenburg und Berlin

gültig vom 15.12.2013 bis 13.12.2014



Legende

- Linie des Bahn-Regionalverkehrs mit Bahnhof und Umsteigebahnhof
Line of regional railways, changing train optional
- Linie bzw. Bahnhof wird nur saisonal oder am Wochenende bedient
Line/station served seasonal or at weekends only
- S-Bahn-Linie (keine Zwischenhalte dargestellt)
Suburban train line
- U-Bahn-Linie (keine Zwischenhalte dargestellt)
Underground line
- Saison bzw. Wochenendverkehr
VBB Tarif gilt nicht auf diesen Linien
Line served seasonal or at weekends only. Special fares.
- Fernbahnhof
Long-distance railway station
- Barrierefreier Zugang/Aufzug
Entrance barrier-free/Lift
- Barrierefreier Zugang/Aufzug nur zu den angegebenen Verkehrsmitteln
Entrance barrier-free/Lift to the stated means of transportation only
- Zugang zum Bahnhof über Rampe
Entrance via ramp to the station
- Zugang über Rampe nur zu Zügen in Pfeilrichtung
Entrance via ramp to the train in direction of arrow only
- Zugang über Rampe nur zu den angegebenen Verkehrsmitteln
Entrance via ramp to the stated means of transportation only

Brandenburg und Berlin

- Tarifgebiet VBB
- Tarifbereich Berlin
- Tarifgrenze Teilbereich Berlin C
- Tarifbereich Kreisfreie Städte Brandenburg/Havel, Cottbus, Frankfurt (Oder), Potsdam

Sachsen-Anhalt

- marego - Magdeburger Regionalverkehrsverbund
- Mitteldeutscher Verkehrsverbund
- Verkehrsverbund Oberelbe

Sachsen

- Verkehrsverbund Oberelbe

Weitere Informationen und Tarifhinweise unter:

- VBB** www.VBB.de in Berlin und Brandenburg
- marego** www.marego-verbund.de rund um Magdeburg
- MDV** www.mdv.de rund um Leipzig
- VVO** www.vvo-online.de rund um Dresden

Information

- VBB** Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2, 10623 Berlin
Telefon 030 25 41 41 41
- NASA** Nahverkehrservice Sachsen-Anhalt GmbH
Telefon 0391 53 631 80
- Mein Takt** Bahn-Bus-Landesnetz in Sachsen-Anhalt
- DB BAHN** DB Regio AG, Regio Nordost
Telefon 0331 235 68 81/-82
- EGP** Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH
Telefon 0331 27 97 83 91
- NEB** NEB Betriebsgesellschaft mbH
Telefon 030 39 60 11 344
- ODEG** Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
Telefon 030 5 14 88 88 88

Herausgeber:
DB Regio AG, Regio Nordost
Grunthalplatz 4, 19053 Schwerin
Telefon 0385 750 24 05
Internet unter www.bahn.de
Redaktionsschluss: 25.11.2013



Bericht

„Brandenburg bewegt sich – Mobilisierungsstrategie für den ÖPNV“

Anlage 3

Linienübersicht SPNV in Brandenburg und Berlin RegionalExpress- und RegionalBahn- Linien

team red Deutschland GmbH, Stand 07/2014

- RE1** Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Hbf – Frankfurt (Oder) *
- RE2** Wismar – Wittenberge – Berlin Hbf – Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf
- RE3** Stralsund / Schwedt (Oder) – Angermünde – Berlin Hbf – Elsterwerda
- RE4** (Stendal -) Rathenow – Berlin Hbf – Ludwigsfelde / Jüterbog
- RE5** Rostock / Stralsund – Neustrelitz – Berlin Hbf – Lutherstadt Wittenberg / Falkenberg (Elster)
- RE6** Wittenberge – Wittstock (Dosse) – Hennigsdorf – Berlin-Spandau
- RE7** Dessau – Bad Belzig – Pdm. Hbf – Bln. Hbf – Flughafen Bln-Schönefeld – Wünsdorf/Waldstadt
- RE10** Cottbus Hbf – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf
- RE15** Hoyerswerda – Ruhland – Dresden Hbf
- RE18** Cottbus – Ruhland – Dresden Hbf / Falkenberg (Elster)

- Ergänzt um RE11 Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt – Frankfurt (Oder)

10 + 1 Regional

Im Süden Brandenburgs zusätzliche Verkehrsbedienung mit:

RE11 Leipzig Hbf – Falkenberg (Elster) – Ruhland – Hoyerswerda (MDV)

Bericht

„Brandenburg bewegt sich – Mobilisierungsstrategie für den ÖPNV“

Anlage 3

Linienübersicht SPNV in Brandenburg und Berlin RegionalExpress- und RegionalBahn- Linien

team red Deutschland GmbH, Stand 07/2014

RB10	Nauen – Berlin Hbf
RB11	N.N.
RB12	Berlin-Lichtenberg – Zehdenick (Mark) – Templin Stadt
RB13	Berlin-Spandau – Wustermark
RB13	Rathenow – Stendal (NASA)
RB14	Nauen – Berlin Hbf – Flughafen Berlin-Schönefeld – Lübbenau (Spreewald) Senftenberg
RB19	N.N.
RB20	Potsdam – Hennigsdorf – Birkenwerder / Oranienburg
RB21	Berlin Friedrichstraße – Potsdam Griebnitzsee – Potsdam Hbf Wustermark
RB22	Berlin Friedrichstraße – Potsdam Hbf – Golm
RB23	Potsdam Hbf – Caputh – Michendorf
RB25	Berlin-Lichtenberg – Werneuchen
RB26	Berlin-Lichtenberg – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn (PL)
RB27	Groß Schönebeck / Klosterfelde / Wensickendorf – Basdorf – Berlin-Karow / Bln. Gesundbrunnen
RB31	Elsterwerda-Biehla – Dresden Hbf
RB32	N.N.
RB33	Berlin-Wannsee – Jüterbog
RB35	Fürstenwalde – Bad Saarow
RB36	Berlin-Lichtenberg – Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)
RB43	Cottbus Hbf – Falkenberg (Elster)
RB45	Elsterwerda – Chemnitz
RB46	Cottbus Hbf – Forst
RB49	Cottbus Hbf – Ruhland – Falkenberg (Elster)
RB51	Rathenow – Brandenburg Hbf
RB51	Dessau – Falkenberg (Elster)
RB54	Neuruppin Rheinsberger Tor – Rheinberg (Mark) Saisonaler Verkehr
RB55	Kremmen – Hennigsdorf
RB60	Berlin-Lichtenberg – Eberswalde Hbf – Frankfurt (Oder)
RB63	Eberswalde Hbf – Joachimsthal
OE65	Cottbus Hbf – Spremberg – Weißwasser – Görlitz – Zittau
RB66	Szczecin Główny (PL) - Angermünde (- Berlin Gesundbrunnen)
RB73	Neustadt (Dosse) – Kyritz – Pritzwalk
RB74	Pritzwalk West – Pritzwalk – Meyenburg
RB91	Frankfurt (Oder) – Rzepin (PL) – Zielona Gora (PL)
RB93	Forst (Lausitz) – Zagan (PL)

Bericht „Brandenburg bewegt sich – Mobilitätsstrategie für den ÖPNV“

team red Deutschland GmbH 07/2014

Anlage 4

Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB

/Quelle: www.vbb.de 2014/

Eisenbahnverkehrsunternehmen:

- DB Regio AG - Regio Nordost, Potsdam (DB AG)
- Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH (EGP)
- NEB Betriebsgesellschaft mbH, Berlin (NEB)
- ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH, Berlin (ODEG)
- S-Bahn Berlin GmbH, Berlin (S-Bahn)

Bus-, U-Bahn- und Straßenbahnverkehrsunternehmen

- Arno Reich GmbH, Jüterbog (Reich)
- Barnimer Busgesellschaft mbH, Eberswalde (BBG)
- Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R., Berlin (BVG) *
- Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg (BMO)
- Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde (BOS)
- Busverkehr Gerd Schmidt, Ortrand (Schmidt)
- Cottbusverkehr GmbH, Cottbus (CV)
- Fritz Behrendt OHG, Lehnin (Behrendt)
- Günter Anger Güterverkehrs GmbH & Co. Omnibusvermietung KG, Potsdam (Anger)
- Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH, Potsdam (HVG)
- Herz-Reisen GmbH, Zossen (Herz)
- Lehmann Reisen GmbH, Falkenberg (Lehmann)
- Neißeverkehr GmbH, Guben (NV)
- Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH, Oranienburg (OVG)
- Omnibusbetrieb Obst, Bad Liebenwerda (Obst)
- Omnibusbetrieb Gustav Wetzel, Planebruch OT Cammer (Wetzel)
- Omnibuscenter LEO REISEN, Gallinchen (LEO)
- Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange, Görzke (Lange)
- Omnibusverkehr Armin Glaser, Wiesenburg/Mark (Glaser)
- Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH, Kyritz (ORP)
- Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH, Luckau (RVS)
- Sabinchen Touristik GmbH, Treuenbrietzen (SAT)
- Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH, Schöneiche b. Berlin (SRS)
- Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder), Frankfurt (Oder) (SVF)
- Strausberger Eisenbahn GmbH, Strausberg (STE)
- Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH, Senftenberg (SBN)
- Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH, Schwedt (Oder) (UVG)
- Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH, Brandenburg a.d.Havel (VBBr)
- Verkehrsgesellschaft Belzig mbH, Bad Belzig (VGB)
- Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH, Senftenberg (VGOSL)
- Verkehrsgesellschaft Prignitz mbH, Perleberg (VGP)
- Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, Luckenwalde (VTF)
- VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH, Finsterwalde
- ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH, Potsdam (ViP) *
- Woltersdorfer Straßenbahn GmbH, Woltersdorf (WS)

* Unternehmen, die auch Fähren im Linienverkehr betreiben



team red | Almstadtstraße 7 | 10119 Berlin | Fon (030) 138986 – 35 | Fax – 36 | info@team-red.net | www.team-red.net

GUTACHTEN

BRANDENBURG BEWEGT SICH – MOBILISIERUNGSSTRATEGIE FÜR DEN ÖPNV

ECKPUNKTEGUTACHTEN ZUR ENTWICKLUNG IM LAND BRANDENBURG

ANLAGE 5

VERTIEFENDE BETRACHTUNGEN ZU FRAGEN DER FINANZIERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS

AUFTRAGGEBER

LANDTAGSFRAKTION BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN
IM LAND BRANDENBURG

AUTOREN

Dr.-Ing. Jürgen Brunsing (Projektleitung)
Dr. Johannes Theissen

Berlin, den 12.08.2014

team red Deutschland GmbH – Almstadtstraße 7 – 10119 Berlin
Geschäftsführer Dr. Bodo Schwieger – Handelsregister Berlin HRB 121492 B

INHALTSVERZEICHNIS

1. VORBEMERKUNG	3
2. RAHMENBEDINGUNGEN DER ÖV-FINANZIERUNG	4
3. GESETZLICHE GRUNDLAGEN	5
3.1. EUROPA	6
3.2. GESETZE MIT AUSWIRKUNGEN AUF FÖRDERTATBESTÄNDE	6
3.2.1. GEMEINDEVERKEHRSFINANZIERUNGSGESETZ (GVFG)	7
3.2.2. ENTFLECHTUNGSGESETZ (ENTFLECHTG)	7
3.2.3. REGIONALISIERUNGSGESETZ (REGG)	7
3.2.4. PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBefG)	8
3.2.5. BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESSETZ (BSchwAG)	8
3.2.6. LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG (LUFV)	8
4. FINANZIERUNGSQUELLEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN DEUTSCHLAND	9
5. ÜBERLEGUNGEN ZUR FINANZIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR AUF BUNDESEBENE	10
6. ÖPNV-FINANZIERUNG DES LANDES BRANDENBURG	12
7. AUFGABENTRÄGERVERBUND VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG GMBH	18
8. ANSÄTZE ZUR FINANZIERUNG DES ÖPNV UND ERSTE EINSCHÄTZUNG	19
8.1. DIREKTE FINANZIERUNG / MISCHFORMEN.....	20
8.1.1. KOPFSTEUER / ÖKOVERKEHRSSTEUER	20
8.1.2. BÜRGERTICKET	20
8.1.3. NAHVERKEHRSTICKETGEKOPPELTE EINFAHRGEBÜHREN	20
8.2. INDIREKTE FINANZIERUNG.....	21
8.2.1. ALLGEMEINE NAHVERKEHRSABGABE VON UNTERNEHMEN (ARBEITGEBERABGABE) UND BESUCHERINTENSIVEN EINRICHTUNGEN (HOTEL- UND GASTSTÄTTENGEWERBE)	21
8.2.2. GRUNDSTEUERERHÖHUNG (LAUFENDE GRUNDBESITZABGABEN)	21
8.2.3. ERWEITERUNG DES ERSCHLIESSUNGSBEGRIFFS IM BAUGB AUF DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ALS EINMALIGE ZWECKGEBUNDENE ABGABE AN DEN AUFGABENTRÄGER ZUR HERSTELLUNG DER ENTSPRECHENDEN INFRASTRUKTUR	22
8.2.4. ROAD PRICING	22
8.2.5. CITY-MAUT	22
8.2.6. OBJEKTTAUT	22
8.2.7. STELLPLATZVERORDNUNG / STELLPLATZ(ABLÖSE)SATZUNG	23
8.2.8. PARKPLATZEINSCHRÄNKUNGSSATZUNGEN MIT ABLÖSEVERPFLICHTUNGEN ZUR ÖPNV-FINANZIERUNG	23
8.2.9. FLÄCHENDECKENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IM STRASSENRAUM (UND DAMIT BEWIRTSCHAFTUNG ALLER ODER AUSGEWÄHLTER STRASSENRÄNDER)	23
8.3. INVESTITIONSKOSTENAUSGLEICHSFINANZIERUNG	23
8.4. DIVERSIFIZIERUNG DES ÖV-ANGEBOTSPORTFOLIOS	24
8.5. SONSTIGE ANSÄTZE: FORSCHUNGS- UND INNOVATIONSFÖRDERUNG.....	24
9. FAZIT UND SCHLUSSFOLGERUNGEN	24
10. QUELLEN UND LITERATURANGABEN	25

Exkulpation

team red ist bestrebt, auch auf eine sprachliche Gleichbehandlung von Frauen und Männern zu achten. Im Merkblatt M 19 des Bundesverwaltungsamtes (Bundesstelle für Büroorganisation und Bürotechnik) findet sich der Grundsatz, dass eine sprachliche Gleichstellung nicht zu Lasten der Verständlichkeit und Lesbarkeit von Texten gehen darf. Auf dieser Grundlage greift team red i.d.R. auf die Form des maskulinen Substantivs zur verallgemeinernden Bezeichnung von Frauen und Männern zurück, sofern sich keine geschlechtsneutralen Personenbezeichnungen finden lassen.

1. VORBEMERKUNG

Der öffentliche Verkehr in Deutschland steht seit Jahrzehnten im Spannungsfeld volkswirtschaftlicher Notwendigkeit versus mangelnde betriebswirtschaftliche Kostendeckung. Daraus folgt ein ständiger Legitimierungsdruck staatlicher Zuwendungen zur Sicherung des Angebots im öffentlichen Verkehr, auch in haushälterisch schwierigen Zeiten. Insbesondere die Modernisierung der baulichen wie technischen Infrastruktur erfordert hohe finanzielle Anstrengungen der Eigentümer. In Regionen demografischer Veränderungen oder im Hinblick auf die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis 2022 prallen Forderungen nach Erhöhung der finanziellen Ausstattung einerseits, nach Absenkung der Zuwendungen andererseits und Forderung nach flexiblerem und effizienterem Einsatz von Fördermitteln besonders heftig aufeinander. Erschwerend kommen in verschiedenen Bundesländern wie z.B. in Brandenburg Umverteilungen investiver Mittel zur Deckung von Betriebskosten und die Nichtweitergabe von Bundes-Regionalisierungsmitteln an die kommunalen Aufgabenträger hinzu (vgl. Jungclaus, Michael: Rede zum Gesetzentwurf der Landesregierung „Viertes Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes“ 2. Lesung, Drucksache 5/8126, 89. Plenarsitzung 26.02.2014).

Auch wenn das Land Brandenburg seit 2005 als Trendsetter bei Reformen der ÖV-Finanzierung gilt, müssen u.a. auf Basis weiterer Evaluationen sowie durch Übertragung und Anpassung erfolgreicher Beispiele aus anderen Bundesländern weitere Anstrengungen unternommen werden, den öffentlichen Verkehr in Brandenburg finanziell zukunftsfähig auszugestalten.



Abbildung 1: Zukunft der ÖPNV-Finanzierung (Werner 2011, Folie 20)

Die grundsätzliche Frage, welche Leistungen der öffentliche Verkehr Brandenburgs in welchen Räumen, zu welchen Zeiten und für welches Beförderungspotenzial in welcher Qualität erbringen soll, kann an dieser Stelle nicht beantwortet werden, da dies den politisch zuständigen Gremien obliegt.

Wir gehen in diesem Gutachten davon aus, dass die gegenwärtigen Verkehrsleistungen stabilisiert werden bzw. dass zukünftig eine behutsame Angebotsverbesserung des öffentlichen Verkehrs im Bundesland Brandenburg erfolgt.

2. RAHMENBEDINGUNGEN DER ÖV-FINANZIERUNG

Unter öffentlichem Personen-Nahverkehr (i. f. ÖPNV) werden alle öffentlichen Verkehrsmittel subsumiert, die Linien und Haltestellen bedienen und der Beförderungspflicht unterliegen. In § 2 des (Bundes-) Regionalisierungsgesetzes wurde der Begriff gesetzlich definiert: ÖPNV ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. „Nah“ bedeutet, dass die Mehrzahl der Fahrten die Reiseweite 50 km oder die Gesamtreisezeit eine Stunde nicht übersteigt.

Das Beförderungssystem des ÖPNV besteht neben der Beförderungsorganisation (Abstimmungen von Netz, Fahrplan und Tarif- und Informationssystemen) aus

- festen Anlagen mit hohem Fixkostenanteil (Haltestellen etc.)
- Leistungsangebot mit hohem variablen Kostenanteil (Fahrtenhäufigkeit, Fahrzeugeinsatz)
- beweglichen Anlagen (Beförderungsmittel wie Busse, S-Bahnen etc.), bei denen sich Fixkosten und variable Kosten etwa die Waage halten.

Diese Kostenpositionen sollen Verkehrsunternehmen als Erbringer der Leistungen durch die Erhebung von Beförderungsentgelten (Fahrgeldeinnahmen) decken. Dies ist allerdings äußerst selten der Fall; in der Regel fahren Verkehrsunternehmen nicht kostendeckend. Durch eine Mischung aus Beförderungserträgen, Ausgleichszahlungen des Bundes und der Bundesländer u.a. für ermäßigte Fahrpreise für bestimmte Bevölkerungsgruppen oder die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter („Tarifsurrogate“) sowie Ausgleichszahlungen der Eigentümer nach EWG-VO 1191 wird Aufwandsdeckung erreicht. Für bestimmte Maßnahmen werden darüber hinaus Investitionshilfen durch den Bund gewährt (vgl. Kap. 3). Diesem staatlichen Anteil von bis zu 50% der Kostendeckung (ohne Tarifsurrogate) sollte der volkswirtschaftliche Nutzen des öffentlichen Verkehrs gegenübergestellt werden. Im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr haben Intraplan Consult GmbH, München und das Verkehrswissenschaftliche Institut an der Universität Stuttgart den „Kommunalen Nutzen des ÖPNV“ ermittelt. Die 2001 veröffentlichte Studie stellte dem Schaden einer ÖPNV-Reduktion im Umkehrschluss den Nutzen der Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs gegenüber. So gesehen erbringt jede im Defizit ausgleich der Verkehrsbetriebe ausgegebene DM einen Nutzen von durchschnittlich 0,60 DM für die Kommune, 0,60 DM für die Verkehrsteilnehmer und ca. 0,80 DM für die Allgemeinheit und überkompensiert diese Ausgleichszahlungen deutlich.

Für den Konkurrenten Pkw gelten seit langem andere Bedingungen, vor allem in der öffentlichen Wahrnehmung. Während der ÖPNV (einschließlich der Investitionszuschüsse von Bund und Ländern, die jedoch nur einen Teil der Neubaukosten decken) seine Infrastrukturkosten (insbesondere für Erhalt und Neubau / Modernisierung) selbst erwirtschaften muss, werden

die Straßen aus dem allgemeinen Haushalt finanziert und nur zum Teil über Mineralölsteuer und Straßenbenutzungsgebühren gegenfinanziert. Auch findet kein echter Kostenvergleich zwischen ÖPNV und Kfz statt, da beim Pkw stets nur die laufenden Kosten (vor allem Benzin) in die Betrachtung einfließen, die fixen Kosten (Anschaffung, Versicherung, Steuer etc.) nur allzu gerne in der Betrachtung der Vergleichsrechnung weggelassen werden.

Der Anteil des Verkehrs an den privaten Konsumausgaben stieg von 1998 bis 2010 von 13,7 um über 0,5% auf 14,2% an; mit spezifischen Versicherungsbeträgen wären es 15,8%. Von $\text{€ } 346$ monatlichen Verkehrsausgaben entfielen mehr als die Hälfte auf Ausgaben für den Kfz-Verkehr und lediglich 34 € auf den öffentlichen Verkehr. Der stärkeren Finanzierung des öffentlichen Verkehrs durch Fahrgeldeinnahmen sind dennoch Akzeptanzgrenzen gesetzt, die mit den Kostenstrukturen des größten Konkurrenten Kraftfahrzeug zusammenhängen: Wenn die variablen Kosten des öffentlichen Verkehrs steigen, sinkt dessen Nachfrage bzw. steigt die Nachfrage / Nutzung bei Konkurrenzverkehrsmitteln wie dem Kfz-Verkehr. Die aus dieser Kreuzpreiselastizität der Nachfrage resultierenden Akzeptanzgrenzen von Fahrpreiserhöhungen ließen sich dann verändern, wenn Mobilität generell teurer würde und bspw. beim Kfz-Verkehr die externen Kosten internalisiert würden. Am Beispiel der Straßenbenutzungsgebühren auf Bundesschnellstraßen oder einer City-Maut nach dem Vorbild Londons oder Oslos zeigte sich aktuell, dass dies auf unterschiedlichen Ebenen verhindert wird: Diskussionen über derartige Ideen kamen im bundespolitischen Umfeld nie über erste Überlegungen hinaus. Eine andere Variante wäre, die Fixkostenanteile des Pkw-Verkehrs deutlich zu verringern und in Relation hierzu die variablen Kosten zu erhöhen. Damit würde der Nutzer beim angeführten mentalen Mobilitätsvergleich nicht nur die Treibstoffkosten je km berücksichtigen, sondern die Km-Kosten. Damit würde der Anreiz zum Umsteigen steigen. Als Nachteil dieses Modells wird stets angeführt, VielfahrerInnen würden finanziell benachteiligt und WenigfahrerInnen belohnt.

3. GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Der ÖPNV wird in den meisten Landesnahverkehrsgesetzen als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Daseinsvorsorge definiert. Anders in Brandenburg: § 2 Abs. 1 des ÖPNV-Gesetzes (in der Fassung vom 14.03.2014) besagt seit fast 20 Jahren, dass die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge sei. Diese Aufgabe wird durch die kommunalen Aufgabenträger, also i.d.R. die Landkreise und kreisfreien Städte, wahrgenommen. Freiwilligkeit der Aufgabe bedeutet, dass der Aufgabenträger über das Ob und Wie der Aufgabenerfüllung nach seinem Ermessen entscheidet. Die weite Auslegung dieses Begriffs hat dazu geführt, dass die 1996 in das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eingeführte Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen nur selten durchgeführt wurde. Sie richtet sich nach § 13a PBefG in Verbindung mit der EG-Verordnung (EWG) Nr. 1191/69. Bei der Bestellung hat der Aufgabenträger die Lösung zu wählen, die die geringsten Kosten für die Allgemeinheit hervorruft. Dies soll i.d.R. durch die Durchführung eines Vergabeverfahrens zur Ermittlung des wirtschaftlichsten Angebots im Wettbewerb erreicht werden. Wegen der lange Zeit fingierten Eigenwirtschaftlichkeit kommunaler Verkehrsunternehmen werden solche Ausschreibungen nur selten durchgeführt und damit die Öffnung des ÖPNV-Marktes für neue Bewerber verhindert. Erst mit der EU-Verordnung 1370/2007 wurde die Öffnung des Marktes beschleunigt und insbesondere im ländlichen Bereich die Zahl der öffentlichen Ausschreibungen generell deutlich erhöht, wenn marktwirtschaftliche Rahmenbedingungen wie mehrere konkurrierende Anbieter gegeben sind.

Bei strenger Abgrenzung dürften bei eigenwirtschaftlichen Verkehren keine Finanzhilfen der öffentlichen Hand und auch keine Zuschüsse kommunaler Unternehmen geleistet werden. Liegen derartige Finanzhilfen vor, handelt es sich um einen gemeinwirtschaftlichen Verkehr, der nach den gesetzlichen Vorgaben zu bestellen ist. Wurden dagegen tatsächlich gemeinwirtschaftliche Verkehre wie eigenwirtschaftliche behandelt, besteht die Gefahr, dass es sich bei den geleisteten Zahlungen der öffentlichen Hand um wettbewerbsverfälschende Beihilfen im Sinne des Artikels 87 des Vertrages zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften (EGV) handelt. Neuere Urteile wie der Beschluss des OLG Düsseldorf vom 02.03.2011 (VII Verg 48/10) und des OLG München (Direktvergabe im ÖPNV nach VO (EG) 1370/2007; Beschluss v. 22.06.2011, Verg 6/11) bestätigen, dass nur noch nach den in der EU Verordnung festgelegten Kriterien eine Direktvergabe erfolgen kann: Nach Art. 5 Abs. 2 VO kann unter den genannten Voraussetzungen jede zuständige örtliche Behörde beschließen, selbst öffentliche Personenverkehrsdienste zu erbringen oder öffentliche Dienstleistungsaufträge direkt an eine rechtlich getrennte Einheit zu vergeben, über die die zuständige örtliche Behörde eine Kontrolle ausübt, die der Kontrolle über ihre eigenen Dienststellen entspricht. Nur wenn diese direkte Kontrolle durch den Kreis oder die Stadt gewährleistet ist, d.h. einschließlich Weisungsrecht, kann nach vorherrschender Meinung ein kommunales Unternehmen ohne Ausschreibung direkt mit Verkehrsleistungen betraut werden.

3.1. EUROPA

In allen spezifischen Veröffentlichungen der EU seit 1995 sind folgende Tendenzen enthalten

- Konzentration der Verantwortlichkeit für die Bestellung bei einem öffentlichen Aufgabenträger
- Ausschreibung nach dem Bestbieterverfahren
- freier Marktzugang für alle
- Verbot jeder Beihilfe, die nicht allen Anbietern in gleicher Weise zur Verfügung steht (gem. Art. 92ff EG-Vertrag)

Sie sollen zu einem stärkeren Wettbewerb im öffentlichen Verkehr führen.

3.2. GESETZE MIT AUSWIRKUNGEN AUF FÖRDERTATBESTÄNDE

Der Bund darf nach Artikel 104a Abs.4 GG Finanzhilfe für besonders bedeutsame Investitionen der Länder und Gemeinden dann gewähren, wenn dies

- zur Abwehr von Störungen des gesamtwirtschaftlichen Gleichgewichts (zwischen Bund, Ländern und Gemeinden) dient
- zum Ausgleich der unterschiedlichen Wirtschaftskraft im Bundesgebiet notwendig erscheint
- zur Förderung des wirtschaftlichen Wachstums beiträgt

Finanzhilfe bedeutet, dass eigene Mittel durch die Länder und/oder Baulastträger eingesetzt werden müssen. Wobei auf Landesebene zu klären sein wird, ob das Land, die Kommune oder Dritte die ergänzende Finanzierung übernehmen würden.

3.2.1. GEMEINDEVERKEHRSFINANZIERUNGSGESETZ (GVFG)

Von 1971 bis 2006 regelte das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) die finanzielle Unterstützung des Bundes und der Länder bei kommunalen Investitionsvorhaben im Verkehr. Es wurde 2006 ersetzt durch das Entflechtungsgesetz (EntflechtG). Teile des GVFG, nämlich des so genannten Bundesprogramms, mit dem Großvorhaben des schienengebundenen ÖPNV finanziert werden, laufen dennoch bis maximal 2019 weiter (Bundes-GVFG).

3.2.2. ENTFLECHTUNGSGESETZ (ENTFLECHTG)

Das Entflechtungsgesetz als Ausfluss der Föderalismusreform und der damit verbundenen Änderungen im Grundgesetz erfordert vom Bund übergangsweise eine Mitfinanzierung von kommunalen Investitionen. Es tritt insoweit an die Stelle des abgeschafften GVFG. Brandenburg erhielt auf dieser Grundlage 10 Mio. € jährlich. Die darin verankerte Zweckbindung für Verkehrsinvestitionen in Gemeinden endet 2014, erhalten bleibt lediglich die Zweckbindung für investive Zwecke.

Ende 2019 laufen die Kompensationszahlungen nach gegenwärtigem Stand gänzlich aus. Ab 2020 würde auf die jeweiligen Bundesländer somit eine zusätzliche Verantwortung hinsichtlich der Förderung von Investitionen im kommunalen Verkehr zukommen. Offen ist noch, ob zu diesem Zweck die Finanzmittelausstattung der Länder adäquat erhöht wird. Diskutiert wird seit längerem zudem eine Nachfolgeregelung für das GVFG, um auch in Zukunft den Bund in die ÖPNV-Investitionsfinanzierung einzubeziehen. So forderten die Verkehrspolitiker der Grünen aus den Ländern der Südwestschiene wiederholt eine schnelle Nachfolgeregelung für das GVFG: „Die grünen Verkehrspolitiker aus den Landesparlamenten von Nordrhein-Westfalen, Hessen, Rheinland-Pfalz, Bayern und Baden-Württemberg sind sich einig, dass sich der Bund bei der Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur nicht aus der Verantwortung zurückziehen kann“ (Bündnis 90 / Die Grünen im Landtag Baden-Württemberg, 2013) Im April 2013 legten die Länder Bayern, Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen einen Gesetzesentwurf zur Fortführung des GVFG-Bundesprogramms vor. Der Entwurf sieht vor, die jährlichen Mittel von 332,56 Mio. € auch ab dem Jahr 2020 zur Verfügung zu stellen (Bundesratsdrucksache 312/13, Beschluss vom 03.05.2013).

3.2.3. REGIONALISIERUNGSGESETZ (REGG)

Im Zuge der Bahnreform der Jahre 1993/1996 ist das Regionalisierungsgesetz entstanden. In § 1 Abs. 1 des RegG wird die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge angesehen. Für die Finanzierung des ÖPNV steht den Ländern seit 1996 ein Betrag aus dem Mineralölsteueraufkommen des Bundes zu. Der Finanzmittelumfang wurde im Wesentlichen am Bedarf zur Finanzierung der Verkehrsverträge des Schienenpersonennahverkehrs bemessen, da er die Gemeinwohlverantwortung des Bundes im Bereich der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn ablöste. Ergänzt wurden diese Mittel um umgewandelte GVFG-Mittel sowie um einen weiteren Aufschlag, den die Länder zur Finanzierung des ÖPNV erstritten hatten. Heute stellen die Regionalisierungsmittel für die Länder die Basis zur Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs wie des Öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs dar. Infolge des Koch-Steinbrück-Papiers wurden die Mittel ab 2006 gekürzt. Seit 2009 steigen

sie mit jährlich 1,5% an. Nach § 5 Abs. 5 RegG steht im Jahr 2014 eine Überprüfung der Höhe und der Verteilung der Mittel für den Zeitraum 2015 – 2019 an.

3.2.4. PERSONENBEFÖRDERUNGSGESETZ (PBEFG)

Das Personenbeförderungsgesetz ist Kern des Verkehrsgewerberechts. Für die Finanzierung des ÖPNV ist nur § 45a von Belang. Dieser sieht vor, dass den Linienverkehrsunternehmen ein bestimmter Ausgleichsanspruch zusteht, wenn sie Fahrkarten des Schüler- und Ausbildungsverkehrs vergünstigt anbieten. Seit dem 01.01.2007 können die Länder die Vorschrift des § 45a durch Landesrecht ersetzen. Dieses ist von Ländern wie bspw. Brandenburg umgesetzt worden.

3.2.5. BUNDESSCHIENENWEGEAUSBAUGESETZ (BSCHWAG)

Nach Maßgabe des Bundesschienenwegeausbaugesetzes finanziert der Bund Investitionen in die Schienenwege der Deutschen Bahn AG. Die Investitionen umfassen Bau, Ausbau sowie Ersatzinvestitionen im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel. Nach § 8 Abs. 2 sind 20% der Mittel für Investitionen in Schienenwege, die dem SPNV dienen, zu verwenden. Der Begriff der Schienenwege, die dem „Schienenpersonennahverkehr dienen“ ist allerdings nach Ansicht der Deutschen Bahn AG recht weit zu fassen. Der Anteil der Investitionen in Schienenwege, die praktisch ausschließlich dem Schienenpersonennahverkehr dienen, lag in den vergangenen Jahren bei unter 5 Prozent.

3.2.6. LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG (LUFV)

In der Vergangenheit wurden Ersatzinvestitionen in die Eisenbahninfrastruktur der Deutschen Bahn AG auf der Grundlage von Rahmen- und Sammelvereinbarungen seitens des Bundes gefördert. Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung stellt diese auf eine pauschale Mittelzuweisung in Höhe von 2,5 Mrd. € / Jahr in Form eines nicht rückzahlbaren Zuschusses um. Im Gegenzug verpflichtete sich die Deutsche Bahn AG zu einem Mindestinstandhaltungsbeitrag sowie zu einem Eigenbeitrag bei den Investitionen und sicherte zudem eine bestimmte Netzqualität zu. Über die Ausführung und dessen Controlling wird derzeit kontrovers diskutiert, sodass die eigentlich 2013 ausgelaufene Vereinbarung übergangsweise bis Ende 2015 verlängert wurde.

Vor allem die rechtlichen Rahmenbedingungen werden dem ÖPNV als Aufgabe der Daseinsvorsorge auch in der Verantwortung der kommunalen Gebietskörperschaften nicht gerecht, da die ordnungsrechtliche Zuständigkeit und Kompetenz beim Land als letzte Genehmigungsbehörde liegt.

4. FINANZIERUNGSQUELLEN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IN DEUTSCHLAND

Welche unterschiedlichen öffentlichen Finanzierungsquellen den öffentlichen Verkehr stützen verdeutlicht nachfolgende Grafik in schematischer Form.

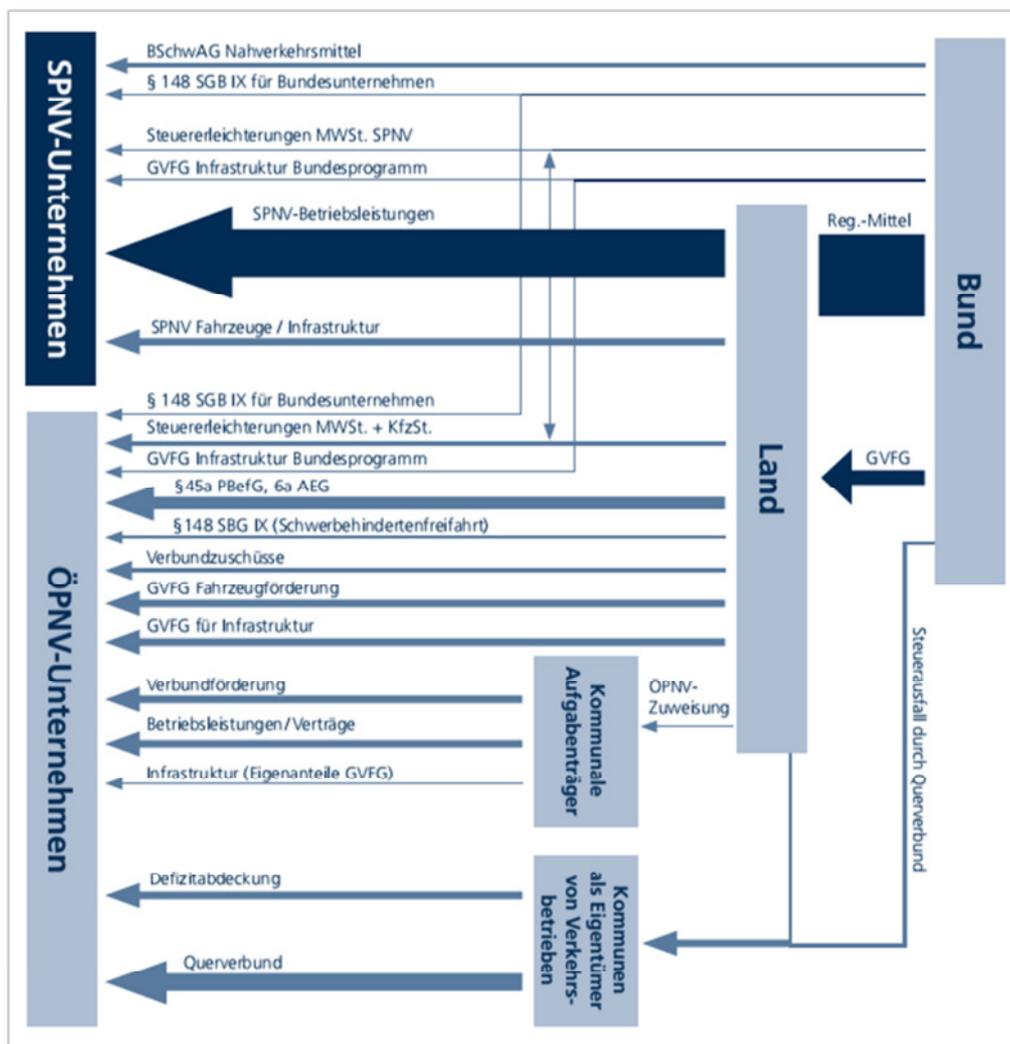


Abbildung 2: Unterschiedliche Finanzierungsinstrumente des ÖPNV 2010 im Überblick (Hickmann 2010, in Friedrich-Ebert-Stiftung 2010, S.7)

Wie anhand der Pfeilstärke erkennbar bilden die Mittel des Regionalisierungsgesetzes einen maßgeblichen Schwerpunkt. Mit Einführung des Besteller-Ersteller-Prinzips im Zuge der Bahnreform 1994 stattete das Regionalisierungsgesetz die Länder mit Finanzmitteln auf der Basis des Fahrplans 1993/94 aus, damit sie die ihnen übertragene Verantwortung für den SPNV wahrnehmen können. Aufgrund der Kostenentwicklung des SPNV ist hier eine erhebliche Schieflage entstanden: Während die Regionalisierungsmittel bundesweit zwischen 2000 und 2011 nur um gut fünf Prozent gestiegen sind, haben sich allein die Trassenpreise um mehr als 33% und die Stationspreise um fast 40% verteuert, ohne dass die daraus entstehenden Gewinne bei DB Netz angemessen in Netzerhalt und Netzausbau reinvestiert worden wären. Ab 1. Januar 2013 hat DB Station & Service auf Basis des neuen Stationspreissystems die Preise um ca. 5% erhöht. Insgesamt machen die Infrastruktorentgelte mittlerweile mehr als die Hälfte der Gesamtkosten des SPNV aus.

5. ÜBERLEGUNGEN ZUR FINANZIERUNG DER VERKEHRSINFRASTRUKTUR AUF BUNDESEBENE

Seit der Wiedervereinigung gab es verschiedene Kommissionen, die sich mit Fragen der Finanzierung der deutschen Verkehrsinfrastruktur beschäftigten.

So wurde die sogenannte „Pällmann-Kommission“ im September 1999 von der Bundesregierung als eine Expertenkommission unter Vorsitz des gleichnamigen ehemaligen Vorstands der Bundesbahn einberufen. Ihre Aufgabe war es, Möglichkeiten zur Finanzierung der Bundesverkehrswege außerhalb des Bundeshaushalts zu prüfen und konkrete Schritte vorzuschlagen. In ihrem Schlussbericht schlugen die Experten eine Umstellung der Haushalts-/ Steuerfinanzierung hin zu einer stärkeren Nutzerfinanzierung des Verkehrs vor. Die DB AG sollte sich auf ein Hauptstreckennetz von ca. 20.000 km konzentrieren und ca. 18.000 km Nebennetz an Länder, Kommunen, Verkehrsverbände oder Private abgeben. Ein Ergebnis der Kommissionsarbeit war sicherlich die rasche Einführung einer Lkw-Maut, während eine Pkw-Vignette bei gleichzeitiger Reduzierung der Mineralölsteuer nicht zum Tragen kam. Auch die Privatfinanzierung von Straßenbaumaßnahmen über ein Betreibermodell wurde nach intensiver Diskussion und weniger Modellvorhaben nicht weiter verfolgt.

Dieser Weg der Nutzerfinanzierung wird seit Jahren von verschiedenen Verkehrsverbänden, z.B. dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), propagiert und in jährlichen Tarifsteigerungen umgesetzt. Unter dem Motto „Verkehr finanziert Verkehr“ hat Wilhelm Pällmann diesen Weg der Finanzierung 2009 noch einmal nachhaltig vertreten.

Die von der (Landes-)Verkehrsministerkonferenz eingesetzte, nach ihrem Vorsitzenden benannte „Daehre-Kommission“ hat in ihrem Ende 2012 veröffentlichten Abschlussbericht zur Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung festgestellt, dass verkehrsträgerübergreifend zwischen 10 und 11 Mrd. € jährlich in die Fernverkehrsinfrastruktur von Schiene, Straße und Wasserstraße investiert wird. Von den Regionalisierungsmitteln in Höhe von 3 Mrd. € jährlich fließen die Hälfte in die Infrastruktur. Nach Einschätzung der Kommission müssen in den nächsten Jahren zusätzlich 4,55 Mrd. € jährlich (davon Schiene 1,2 Mrd. €, ÖSPV 0,35 Mrd. €) für Erhalt und Betrieb der Bestandsnetze bereitgestellt werden. Hinzu kommen 2,65 Mrd. € über 15 Jahre für nachzuholende Ersatzinvestitionen. Klassische Lösungen wie die Umstrukturierung der Staatsausgaben zugunsten des Verkehrsetats oder eine Erhöhung der allgemeinen Verkehrssteuern wurden aus verschiedenen Gründen verworfen (u.a. Non-Affektationsprinzip). Als Forderung formulierte die Kommission eine dauerhafte Zweckbindung von zunächst zusätzlich 7,2 Mrd. € jährlich für den Verkehrsbereich etwa durch eine haushaltsunabhängige Fonds-Lösung („Sondervermögen“). Eine derartige Lösung könnte sich zudem an den von der EU favorisierten Ansatz einer Verkehrsinfrastrukturfinanzierung unter Beteiligung der Nutzer anlehnen.

Dieses Bundesfondsmodell wurde auf ein Länderfondsmodell übertragen: Dort sollen die aus dem Bundeshaushalt zufließenden Mittel mit den Eigenmitteln des Landes und den aus der Ausweitung der Nutzerfinanzierung generierten Einnahmen gebündelt werden (vgl. Daehre-Kommission 2012, S.58).

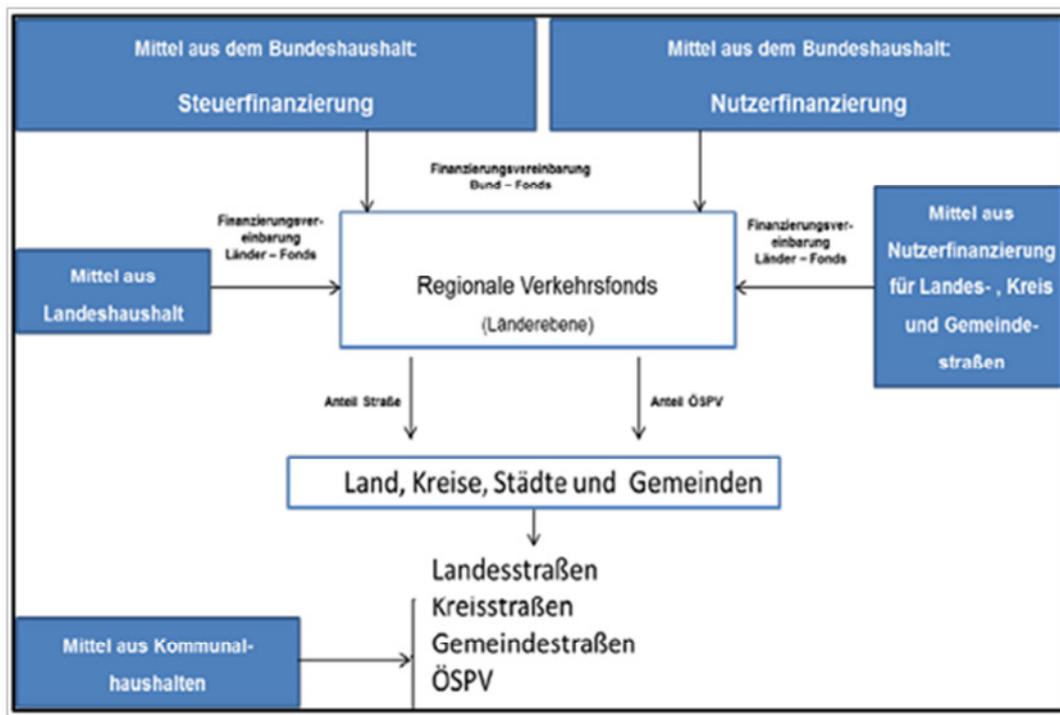


Abbildung 3: Mögliche Struktur eines regionalen Verkehrsfonds (Daehre-Kommission 2012, S.58)

Neben den generellen Vorteilen eines Fondsmodells bleibt die Frage offen, in welcher Höhe und nach welchem Schlüssel die erst einmal im Fond zu vereinnahmenden Zusatzmittel an die Länder weitergegeben werden.

Als Abschluss formulierte die Kommission eine Beschlussempfehlung, in der angeregt wurde, die gesellschaftliche Diskussion zum Bericht und der Instrumente im Rahmen einer weiteren Verkehrsministerkonferenz fortzusetzen. Dies wurde im April 2013 so beschlossen; gleichzeitig wurde eine neue Bund-Länder-Kommission unter Vorsitz von Kurt Bodewig eingesetzt, die konkrete Fragestellungen resultierend aus dem Daehre-Bericht beantworten sollte. Die Bodewig-Kommission berichtete im September mündlich und am 2. Oktober 2013 beschloss die Verkehrsministerkonferenz ein Papier zur nachhaltigen Verkehrsinfrastrukturfinanzierung. Neben effizienzsteigernden Ansätzen forderte die Verkehrsministerkonferenz den Bund auf, umgehend zusätzliche Haushaltsmittel in Höhe von 40 Mrd. € in den kommenden 15 Jahren in einem Sondervermögen zu sichern. Mit 2,67 Mrd. € jährlich wurden somit etwa 1/3 der von der Daehre-Kommission ermittelten 7,2 Mrd. € gefordert. Finanziert werden soll das Sondervermögen von den Nutzern der Infrastruktur, insbesondere ab 2017 die Ausweitung der Lkw-Maut auf Bundes- und Landesstraßen sowie auf Lkw ab 7,5t.

Demgegenüber wurde im Koalitionsvertrag von CDU, CSU und SPD (vorgestellt am 27. November 2013) eine Erhöhung des Verkehrsetats der Bundesregierung um 5 Mrd. € über 4 Jahre festgelegt, d.h. 1,25 Mrd. € pro Jahr. Davon sollen bereits 1,5 Mrd. € für über 100 Baumaßnahmen bereits verplant sein (die Hälfte angeblich in Bayern); weitere 2,1 Mrd. € müssen angeblich wegen sinkender LKW-Mauteinnahmen abgezogen werden. Somit bleiben etwa 1,4 Mrd. € als zusätzliche offene Mittel.

Die zukünftige Höhe der Regionalisierungsmittel müsste die Kostensteigerungen der letzten Jahre sowie künftig notwendige bzw. bereits in Umsetzung befindliche Infrastrukturvorhaben

und Leistungserweiterungen angemessen berücksichtigen, lautet eine aus den aktuellen Diskussionen resultierende Forderung. Wegen der erwarteten künftigen Kostensteigerungen, insbesondere bei den Infrastrukturentgelten, müsste bei den Regionalisierungsmitteln die Dynamisierungsrate von 1,5% auf 2,5% angehoben werden. Zudem wird seit längerem diskutiert, die Verteilungsschlüssel der Regionalisierungsmittelaufteilung zu verändern. Nicht Fläche oder Einwohnerzahl sollten in Zukunft maßgeblich sein, sondern Menge des Streckennetzes, Zustand, Anzahl der Bauwerke etc., um einen angemessenen Unterhalt der Schieneninfrastruktur zu sichern. Bei beiden Themen zeichnet sich bislang keine Anpassung ab.

Resümierend kann festgehalten werden, dass kurzfristige Lösungen zur Verbesserung der Finanzsituation des öffentlichen Verkehrs sowohl bei der Infrastruktur- als auch bei der Betriebskostenfinanzierung auf Bundesebene nicht absehbar sind.

6. ÖPNV-FINANZIERUNG DES LANDES BRANDENBURG

Vor ca. 20 Jahren versäumte es der Bund, zeitgleich mit der Bahnreform 1994 eine Neuordnung der Finanzierungssystematik durch Schaffung eines Rechtsrahmens für den straßengebundenen ÖPNV einzuführen. Daraufhin hat u.a. das Bundesland Brandenburg eine grundlegende Reform der ÖPNV-Finanzierung auf Landesebene schrittweise umgesetzt.

In einer ersten Organisationsreform der ÖPNV-Finanzierung 1995 wurde die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV Aufgabe des Landes; demzufolge wurde zwischen SPNV-Finanzhilfen und solchen für den übrigen ÖPNV unterschieden. Ab 1997 konnte ein Anteil von 25% der investiven SPNV-Bundesfinanzmittel auch für den übrigen ÖPNV genutzt werden.

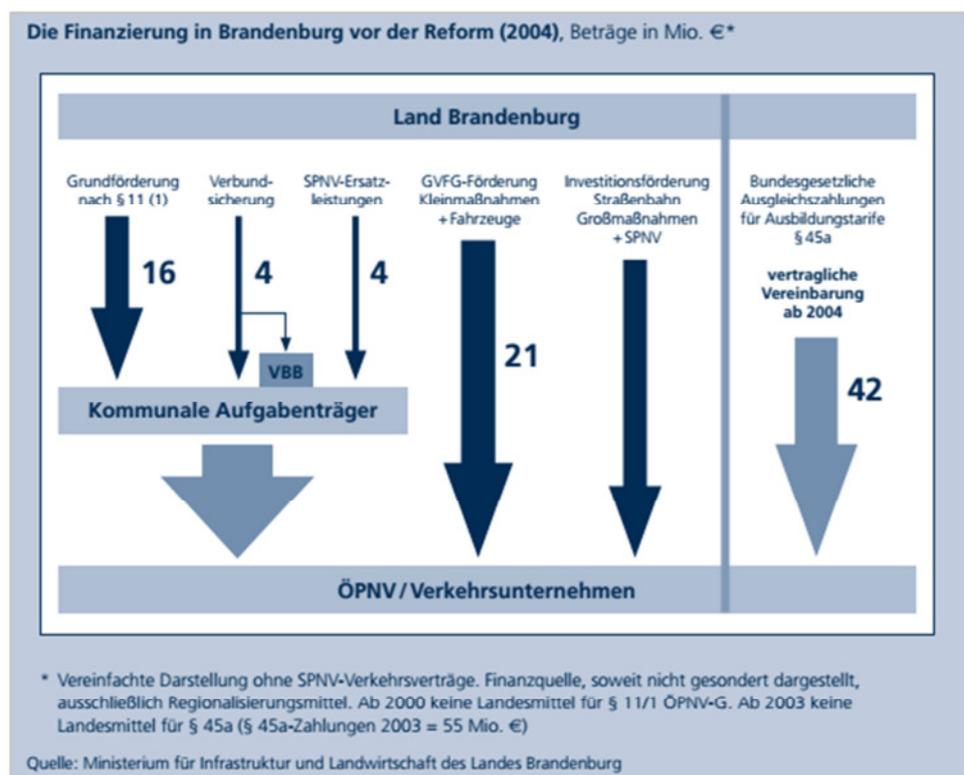


Abbildung 4: Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg bis 2004 (Friedrich-Ebert-Stiftung 2010, S.46)

Anfang des 21. Jahrhunderts ergaben sich folgende Problemfelder:

- Ein Großteil der Fördermittel des Landes kam nicht direkt den Aufgabenträgern zugute
- Das Land konzentrierte seine Landesförderung auf die Investitionsförderung
- Es existierte eine Vielzahl paralleler Förderinstrumente
- Die Förderung war eine reine Aufwandsförderung ohne Erfolgskomponenten in der Förder-systematik

Dies hatte zur Folge, dass neben einem hohen Verwaltungsaufwand für Beratung und Abwicklung der Förderung eine Erfolgskontrolle der Fördermaßnahmen nicht möglich war. Zudem wollte das Land die Zuschüsse zum ÖPNV in Höhe von 87 Mio. € reduzieren.

Am 16.06.2004 ist mit Wirkung zum 01.01.2005 das ÖPNV-Gesetz des Landes in einem ersten Schritt grundlegend reformiert worden. Soweit bundesrechtlich möglich wurden alle ÖPNV-Fördermittel gebündelt und fließen seitdem als zweckgebundene Pauschalzuweisung an die kommunalen Aufgabenträger.

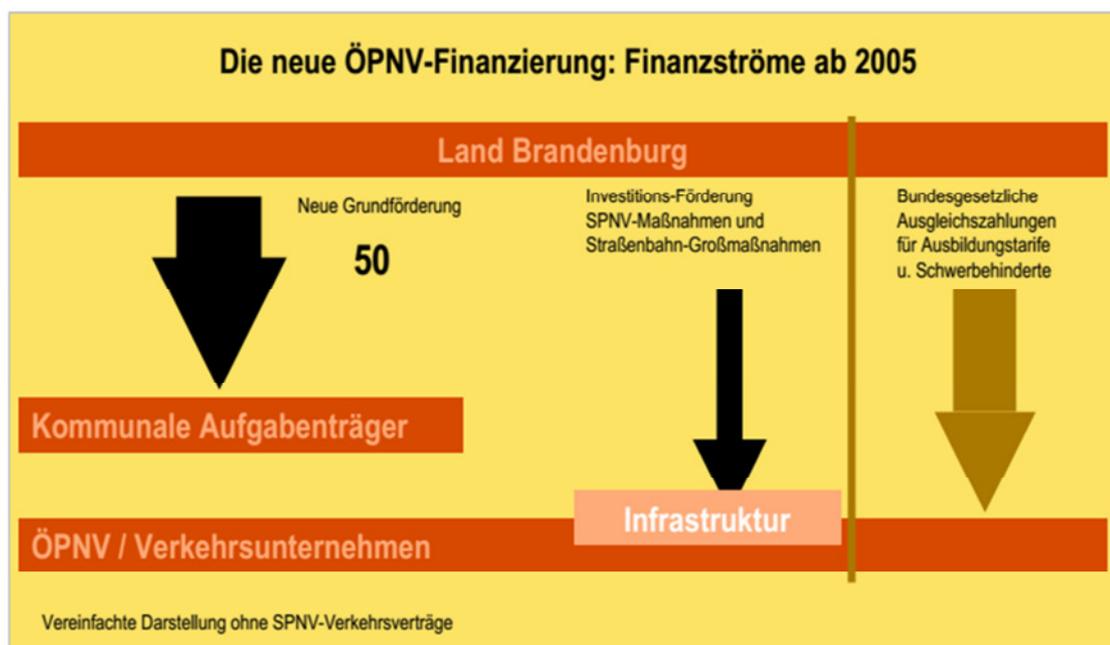


Abbildung 5: Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg 2005 – 2007 (Mühle o. J., Folie 10)

Eine Aktivierung der hoheitlichen Gestaltungsverantwortung auf Ebene der Aufgabenträger des ÖPNV in den Kreisen und Kommunen war Voraussetzung, um hier eine Zusammenführung der Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zu realisieren. Damit haben Kreise und kreisfreie Städte die Möglichkeit, aber auch die Verantwortung, in enger Abstimmung auf ihre lokalen Bedürfnisse den ÖPNV eigenverantwortlich zu gestalten. Eng damit verbunden ist eine Neuordnung der Zuständigkeiten und Kompetenzverteilung zwischen den Genehmigungsbehörden, den Aufgabenträgern, dem Land (Ministerium) und den Verkehrsunternehmen. Andererseits standen ab sofort mit 46 Mio. € Landesmittel für den allgemeinen Tarifschlüssel und 37 Mio. € Landesmittel für den Ausbildungsverkehr (Summe 83 Mio. €) 4 Mio. € weniger für die Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs zur Verfügung. Diese Kürzung wurde kompensiert durch eine bundesweit beachtete Anreizfinanzierung über Erfolgskomponenten bei der Mittelverteilung. Durch neue Strukturen wollte man einen Markt schaffen, Anreize setzen und

sich dem Wettbewerb öffnen. Kernelement der Neukonzeption bildete ein dynamischer Verteilungsschlüssel, der durch weitere Maßnahmen und Anreiz setzende Elemente ergänzt wurde. Dieser Schlüssel setzte sich zusammen aus einer Strukturkomponente (Fläche der AT, 30 v.H.; 14 Mio. €), einer Angebotsumfangskomponente (Fahrplan-km/a, 20 v.H.; 9 Mio. €), einer Aufwandskomponente (Eigenmittel Kommune / Kreis, 20 v.H.; 9 Mio. €), sowie einer Erfolgskomponente (Fahrgastzahlen ohne Ausbildungsverkehre, 30 v.H.; 14 Mio. €). Zudem ist es den Kommunen als Aufgabenträger freigestellt, die Fördermittel konsumtiv oder investiv zu verwenden. Wichtiger war es dem Land, einen Anreiz dergestalt zu setzen, dass die (kommunalen) Eigenmittel in gleicher Höhe beibehalten werden.

Nachdem der erste Reformschritt, eine Stärkung der Gestaltungsmöglichkeiten der kommunalen Aufgabenträger nach allgemeiner Auffassung erreicht wurde, ging das Land 2008 nach Inkrafttreten des § 10a ÖPNVG bzw. § 64a PBefG („Öffnungsklausel“) die Neuverteilung der Ausgleichsmittel für den Ausbildungsverkehr an.

In diesem 2. Schritt wurden die früheren Ausgleichszahlungen für die Schülerbeförderung nach § 45a PBefG an nach einem objektiven, die Belange des Ausbildungsverkehrs besonders berücksichtigenden Schlüssel gekoppelt und ebenfalls pauschaliert den Aufgabenträgern zugewiesen.

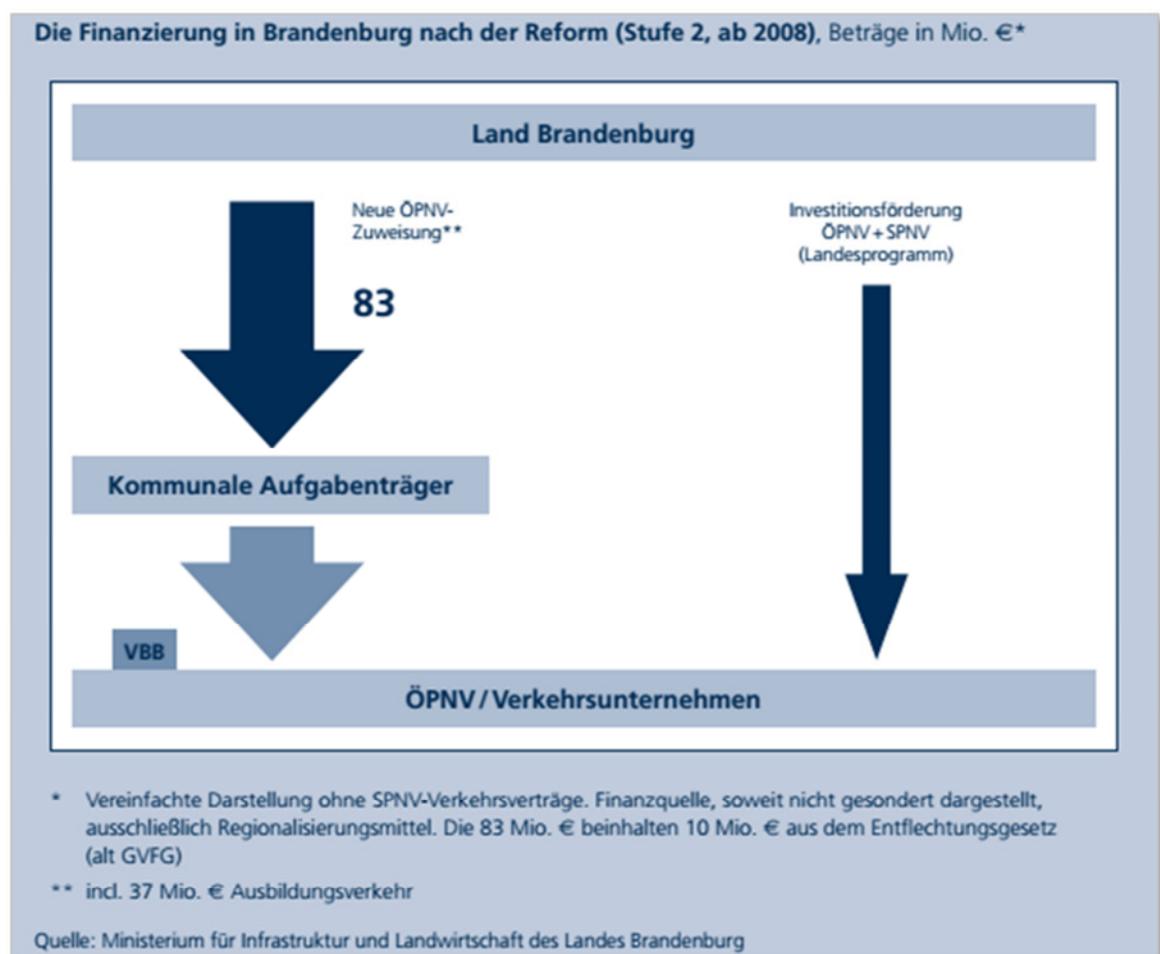


Abbildung 6: Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg ab 2008 (Friedrich-Ebert-Stiftung 2010, S.47)

Neben einer Flächenkomponente (30 v.H.) gehen die Anzahl der Schüler und Studenten des jeweiligen Kreises im Verhältnis zur Gesamtzahl im Land Brandenburg (30 v.H.) und zuletzt das Fahrplanangebot als weitere Komponenten (40 v.H.) in die Berechnung ein. Mit dieser vollständigen Zuordnung der Ausgleichszahlungen für den Ausbildungsverkehr an die kommunalen Aufgabenträger in der zweiten Stufe der Reform ab dem Jahr 2008 zählte Brandenburg in Deutschland erneut zu den Vorreitern.

Ab 2009 stellte der europäische Rechtsrahmen neue Anforderungen an die Aufgabenwahrnehmung der Landkreise und kreisfreien Städte für den übrigen ÖPNV. Die EU-Verordnung 1370/2007 regelt ab Dezember die Vergabe und Finanzierung von Verkehrsleistungen. Neu ist, dass die Aufgabenträger einen Verkehrsvertrag mit den Verkehrsunternehmen abschließen müssen. Damit sollen Transparenz und Wettbewerb sichergestellt werden. Das Land Brandenburg hatte hierzu Handlungsempfehlungen erarbeitet und ergänzte damit den Leitfaden für die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger vom Dezember 2007. In diesem Zusammenhang wurden die pauschalierten Fördermittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger seit 2005 erstmalig um 2 Mio. € auf 85 Mio. € jährlich angehoben.

Weitere Veränderungen:

- Etwa 300.000 bis 400.000 € sollen jährlich in die Förderung alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse und Anrufsammeltaxis fließen.
- Die Integration der bisherigen Einzelfallförderung für die Infrastruktur von Straßenbahnen und Oberleitungsbussen in Höhe von ca. 5 Mio. € in das Pauschalensystem.
- Bei Verkehren über den Einflussbereich eines einzelnen Aufgabenträgers hinaus soll die Zusammenarbeit der Betroffenen gestärkt werden, da das Gesetz zukünftig vorschreibt, bereits bei der Planung von Angeboten die Abstimmung mit dem Nachbarlandkreis oder der kreisfreien Nachbarstadt zu suchen.

In die neue Förderungsstruktur erfolgt weiterhin eine Integration von Zielen der Landespolitik, um Themen wie Angebotsintegration oder eine enge Abstimmung der einzelnen Aufgabenträger bei Fragen zu Tarif, Information und Fahrplan zu erreichen.

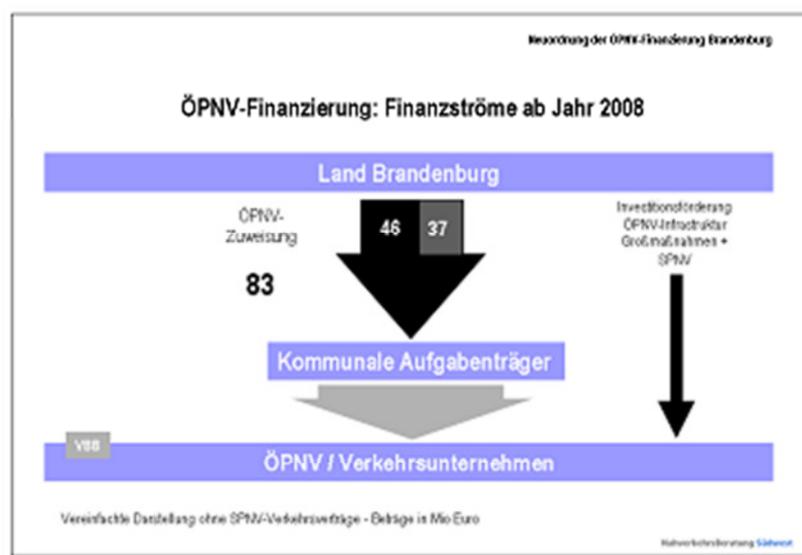


Abbildung 7: Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg ab 2008 (Schulze 2013, S.4)

In 2011 erfolgte eine umfassende Evaluierung des ÖPNV-Gesetzes mit folgenden Ergebnissen: Die Erfahrungen mit der Reform sind überwiegend positiv, sie hat sich grundsätzlich bewährt. Sie gilt als transparent, gerecht und ist gesetzeskonform. Die Diskussion über die Ausgestaltung des ÖSPV wurde auf die kommunale Ebene übertragen und somit vor Ort geführt. Neue ÖV-Angebote wurden auf Basis des Besteller-Ersteller-Prinzips und damit bei Schaffung hinreichender Transparenz über den öffentlichen Dienstleistungsauftrag gem. VO 1370/07 umgesetzt, wobei insbesondere verkehrliche Kooperationen zunahmen und alternative Bedienungsformen für Räume und Zeiten schwacher Nachfrage einen Schub erhielten. Die Aufgabenträger bekamen Planungssicherheit durch gesetzlich abgesicherte Budgets und einen Anreize zum Ausbau des Angebotes und vor allem zur Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste. Die Bündelung der Finanzmittel beim Aufgabenträger und die Kopplung der Zuweisungshöhe an Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten haben maßgeblich zur Effizienzverbesserung beigetragen. Das ÖV-Angebot konnte stabil gehalten und die Nutzung trotz rückläufiger Gesamtbevölkerung sogar leicht verbessert werden.

Einen ähnlichen Weg hat die Schweiz eingeschlagen. Der Bund kofinanziert das regionale Nahverkehrsangebot dann, wenn in Abhängigkeit von der Nachfrage ein bestimmtes Angebot bereitgestellt wird. Die Steuerung des Angebots erfolgt seitens des Bundes über die Abgeltungsverordnung. Art. 5 Satz 2 legt fest, dass die Nachfrage die Hauptdeterminante des Angebots im regionalen Verkehr ist. Die Verordnung selbst regelt nur zwei Kennziffern. Eine durchschnittliche Mindestauslastung des schwächsten Querschnitts von „32 Personen pro Tag“ (werktags außer samstags, Summe aus beiden Richtungen) berechtigt zu einer Erschließung mit vier Kurspaaren. Weiter ist geregelt, dass bei einer Belastung des stärksten Abschnitts mit mehr als 500 Personen pro Tag ein Stundentakt angeboten wird.

Darüber hinaus ist vom Bundesamt für Verkehr geregelt, wie viele Kurspaare in Abhängigkeit von der Nachfrage durch den Bund mitfinanziert werden: Die nachfolgende Tabelle zeigt auszugsweise den Zusammenhang zwischen Nachfrage und Förderung des Angebots durch den Bund (Friedrich-Ebert-Stiftung

Nachfrage auf dem am schlechtesten ausgelasteten Streckenabschnitt (Personen in beide Richtungen pro Tag)	32	40	110	230	480	1.000	2.000	3.000	5.000	6.000	8.000
Anzahl Hin- und Rückfahrten pro Tag (Kurspaare)	4	5	8	12	18	25	35	42	54	60	72
Takt					Stundentakt		Halbstundentakt				Viertelstundentakt

Abbildung 8: Mitfinanzierung des Angebots im regionalen Verkehr der Schweiz (Friedrich-Ebert-Stiftung 2010, S.40)

Das Finanzierungsmodell in Brandenburg wird stetig weiterentwickelt. So sollen Aspekte wie eine nicht näher ausgeführte ökologische Komponente oder grenzüberschreitende Verkehre berücksichtigen werden können. Zusätzlich soll der interkommunale Wettbewerb um sogenannte Best Practice-Lösungen gefördert werden, die die Zusammenarbeit der Aufgabenträger optimieren könnten. Eine stärkere Gewichtung alternativer Bedienungsformen und die Neuregelung der bisherigen Finanzierung von Busersatzverkehren bilden weitere Themen.

Gemäß § 10 (2) des ÖPNV-Gesetzes Brandenburg erhalten die kommunalen Aufgabenträger 85 Mio. € jährlich und die innerhalb der Grenzen des VBB operierenden Aufgabenträger zusätzlich 5 Mio. €. Damit stellt das Land gegenwärtig 90 Mio. € für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung.

Trotz aller Erfolge durch Effizienz und Anreize, durch flexiblen Einsatz für Investitionen oder Betrieb bleibt die Problematik, dass dem öffentlichen Verkehr auf Landesebene grundsätzlich zu wenig Finanzmittel zur Verfügung stehen, wenn er zu einer von allen Bevölkerungskreisen akzeptierten Alternative zum motorisierten Individualverkehr weiterentwickelt werden soll. Einen Anhalt liefert Abbildung 9, aus der ersichtlich wird, dass Deutschland zwar 3 € mehr pro Kopf in die Schieneninfrastruktur investiert als 2012, mit 54 € aber immer noch deutlich hinter flachen Staaten wie den Niederlanden, Schweden oder Großbritannien rangiert.

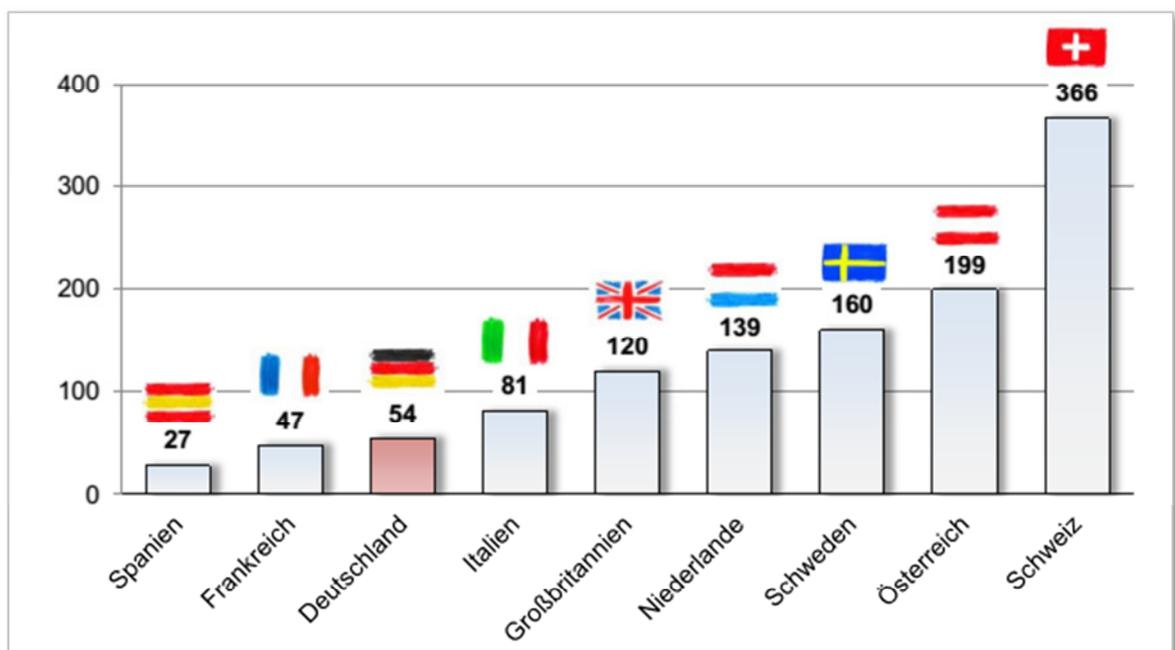


Abbildung 9: Pro-Kopf-Investitionen ausgewählter Staaten in die Schieneninfrastruktur 2013 (Allianz pro Schiene / SCI Verkehr 2014)

7. AUFGABENTRÄGERVERBUND VERKEHRSVERBUND BERLIN-BRANDENBURG GMBH

Seit dem 1. April 1999, also seit 15 Jahren, besteht der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB) als Aufgabenträgerverbund. Gesellschafter sind die 14 Landkreise Barnim, Dahme-Spreewald, Elbe-Elster, Havelland, Märkisch-Oderland, Oberhavel, Oberspreewald-Lausitz, Oder-Spree, Ostprignitz-Ruppin, Potsdam-Mittelmark, Prignitz, Spree-Neiße, Teltow-Fläming und Uckermark, die kreisfreien Städte Brandenburg, Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam sowie die Bundesländer Brandenburg und Berlin. Die Gesellschafter sind zuständig für die Bestellung von Verkehrsleistungen, der Verbund managt den öffentlichen Verkehr. 2013 betrugen die Einnahmen 1,2 Mrd. € und deckten damit 47% der Gesamtkosten. Die Länder Berlin und Brandenburg wenden jährlich etwa 355 Mio. € für den Schienenregionalverkehr auf, davon 222 Mio. € für Infrastrukturgebühren.

Der VBB koordiniert die unterschiedlichen Interessen der Partner. Formell sind die Aufgaben im VBB-Gesellschaftsvertrag niedergeschrieben, der seine Grundsätze bereits aus dem Einigungsvertrag 1990 und den Vereinbarungen der Länder Berlin und Brandenburg aus dem Jahre 1993 ableitet: „Gegenstand der Gesellschaft ist die Förderung der nachfrage- und bedarfsgerechten Sicherung und Entwicklung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs im Sinne der ÖPNV-Gesetze der Länder Berlin und Brandenburg - zur Verwirklichung dieses Zwecks hat die Gesellschaft zahlreiche festgeschriebene Aufgaben, von denen hier nur die mit finanziellen Auswirkungen angeführt werden:

- b) Konzipierung, Einführung und Fortentwicklung eines einheitlichen Beförderungstarifs für den Verbundverkehr, einheitlicher Tarif- und Beförderungsbedingungen, Fahrgastinformationen, Marketingmaßnahmen und Abfertigungs- und Zahlungssysteme;
- c) Erarbeitung und Anwendung eines Einnahmearbeitungsverfahrens für das Verbundgebiet sowie Durchführung und Kontrolle der Einnahmearbeitungsrechnungen;
- d) Vergabe der SPNV-Leistungen im Rahmen der für diese Aufgaben vorgesehenen Budgets im Namen und für Rechnung der betroffenen Aufgabenträger.
- e) Dies gilt grundsätzlich auch für Leistungen des regionalen übrigen ÖPNV, es sei denn, dass die betroffenen Aufgabenträger diese Aufgaben im Einvernehmen mit dem Verkehrsverbund selbst wahrnehmen.
- i) Mitwirkung bei der Aufstellung und Umsetzung der Investitions- und Finanzierungspläne der Aufgabenträger für den Verbundverkehr, Ermittlung des Zuschussbedarfs für den Verbundverkehr;
- m) Bewirtschaftung der der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Fördermittel;
- o) Abschluss von Kooperations-, Verkehrs- und anderen Verträgen mit Leistungserstellern (öffentlichen und privaten Unternehmen).

Unbeschadet der öffentlich-rechtlichen Zuständigkeiten der kommunalen Aufgabenträger nimmt die Gesellschaft als Dienstleister teilweise deren Aufgaben wahr, koordiniert deren Aufgaben und wirkt dadurch bei der Schaffung eines einheitlichen ÖPNV-Angebotes im Verbundgebiet mit. Die Gesellschaft führt die ihr von den Aufgabenträgern übertragenen Aufgaben in engster Abstimmung und Zusammenarbeit mit diesen sowie nach deren Finanzierungsvorhaben und -möglichkeiten durch. Somit ist ein nach 15 Jahren ausgereifter organisatorischer Rahmen für eine optimierte ÖPNV-Struktur gegeben. Doch das Bessere ist bekanntlich der Feind des Guten.

8. ANSÄTZE ZUR FINANZIERUNG DES ÖPNV UND ERSTE EINSCHÄTZUNG

	verpflichtend (V)		freiwillig (F)	
	statisch (S)	dynamisch (D)	statisch (S)	dynamisch (D)
einmalig (E)		Stellplatzablösebeiträge E-V-D 01 Erschließungsbeiträge E-V-D 02 Steuerfond E-V-D 03 Steuer auf Grundstücksverkauf E-V-D 04	Freiwillige Beitragszahlung, Sponsoring (Infrastruktur) siehe R-F-S- 01	
regelmäßig (R)	Kommunale Kfz-Abgabe R-V-S 01	Parkgebühren R-V-D 01 Arbeitgeberabgabe („Versement Transport“, ...) R-V-D 02 Zwangsabnahme Jobticket R-V-D 03 City-Maut R-V-D 04 Konzessionen R-V-D 05 Grundsteueranteil/ Grundbesitzabgabe R-V-D 06	Freiwillige Beitragszahlung, Sponsoring (Betrieb) R-F-S 01	Freiwillige, dynamische Beiträge des Handels allgemein R-F-D 01 Gutscheinmodell R-F-D 02 Beitragsintegration in Fahrpreis R-F-D 03 Kundenbindungskarte/ eTicket-Chipkarte R-F-D 04

Abbildung 10: Maßnahmen zur Drittnutzerfinanzierung des ÖPNV (Boltze, Groer 2012, S.18)

Einen umfassenden Überblick über unterschiedliche Ansätze bietet die obige Darstellung. Der finanzielle Handlungsspielraum der öffentlichen Haushalte auf allen politischen Ebenen ist äußerst begrenzt, sodass mit zusätzlichen Zuwendungen oder Steuerentlastungen kaum zu rechnen ist. Die politischen Gremien können lediglich die jeweiligen Verwaltungen beim effizienten und sinnvollen Mitteleinsatz überwachen und Ausnahmen auf ein Minimum beschränken. Zudem können Subventionen, insbesondere pauschale Defizitabdeckungen, die Steigerung der produktiven Effizienz von ÖPNV-Unternehmen schmälern. Alle Ansätze, die sich mit Fragen der ÖV-Organisation oder der politischen Abstimmungen gleicher Ebenen (Stichwort Aufteilungsschlüssel) wie unterschiedlicher Ebenen (Stichwort Subsidiarität) auseinandersetzen, sind intern zu klären und nicht Schwerpunkt der Ausarbeitung. Auch Maßnahmen zur Kostenreduzierung wie bspw. ehrenamtlicher ÖV (Bürgerbusvereine) werden nicht näher betrachtet.

Im Folgenden werden Umverteilungsinstrumente und -ideen, die etwa die gegenwärtige ÖPNV-Finanzierungsstruktur nach Auslaufen des sog. Entflechtungsgesetzes Ende 2019 sichern sollen, nicht näher behandelt. Hierzu zählen bspw. die Veränderung von Verkehrsgebührenaufteilungen einschließlich deren Zweckbindung oder eine Umwandlung des Solidaritätszuschlags in einen Infrastrukturzuschlag. Auch Vorschläge aus der Daehre-Kommission wie die allgemeine Erhöhung der Haushaltsmittel bleiben unberücksichtigt.

Somit verbleiben als wesentliche Bereiche

- direkte Finanzierung / Mischformen: Neue Finanzierungsinstrumente und -quellen für den öffentlichen Verkehr
- indirekte Finanzierung: Beteiligung der indirekten Nutznießer („Drittnutzer“) an der Finanzierung des öffentlichen Verkehrs
- Investitionskostenausgleichsfinanzierung
- Diversifizierung des ÖV-Angebotsportfolios
- Sonstige Ansätze

Alle Modelle und Instrumente haben neben ihren Finanzierungseffekten auch mehr oder weniger starke Lenkungseffekte. Aufgrund des inhaltlichen Schwerpunkts werden letztgenannte Effekte nur am Rande erwähnt.

8.1. DIREKTE FINANZIERUNG / MISCHFORMEN

8.1.1. KOPFSTEUER / ÖKOVERKEHRSSTEUER

Diskutierte Steuervarianten, die eine quasi allgemeine Steuererhöhung bedeuten. Da ein Zusatznutzen für die Bevölkerung nicht impliziert ist und sich Differenzierungen in Abhängigkeit vom ÖV-Angebot schwer umsetzen lassen, bleiben diese Ansätze theoretische Modelle.

8.1.2. BÜRGERTICKET

Ein Ticket, das alle Bürger einer Kommune in Analogie zum Studententicket erwerben müssen und das freie Fahrt im jeweiligen Geltungsbereich ermöglichen soll. Finanziert werden soll es über eine Umlagezahlung. Nicht-Nutzer des ÖPNV sollen mit diesem Ticket zu einer Nutzung bewegt und dem ÖPNV eine bessere Angebotsqualität ermöglicht werden. Dies kommt einer Grundgebühr gleich, die alle EinwohnerInnen mit Hauptwohnsitz in einer Region zahlen müssen und sich nach Berechnungen etwa im Bereich von Studententickets . Aufgrund des deutschen Steuersystems müsste ein Bürgerticket als Beitrag ausgelegt werden. Dieser Beitrag dürfte jedoch nur eine Lenkungswirkung verfolgen und somit keine Anteile zur Finanzierung der Infrastruktur beinhalten.

8.1.3. NAHVERKEHRSTICKETGEKOPPELTE EINFAHRGEBÜHREN

Die Grünen im Landtag Baden-Württemberg hatten 1989 ein auf einem schwedischen Modell basierenden Ansatz als Gesetzesantrag in den Landtag gebracht. Unter dem Titel „Sonderabgabe zur Verminderung des motorisierten Individualverkehrs in Großstädten - MIV-Abgabe“ sollten Städte über 100.000 Einwohner die Möglichkeit erhalten, per Gemeinderatsbeschluss für das Fahren eines Kfz im Stadtgebiet eine Sonderabgabe zu erheben. Art und Höhe der Abgabe sollten sich nach den örtlichen Nahverkehrstarifen richten. Im Kfz befestigt sollte das Ticket die Einfahrt erlauben und innerhalb des Stadtgebiets sowohl zur Nutzung des Kfz als auch des ÖVs berechtigen. Einfahren ohne Ticket würde analog der Kosten von „Schwarzfahren“ geahndet. Die Einnahmen sollten vollumfänglich dem öffentlichen Verkehr zugutekommen. Das Modell war angeblich verfassungsrechtlich geprüft worden und wäre umsetzbar gewesen.

8.2. INDIREKTE FINANZIERUNG

8.2.1. ALLGEMEINE NAHVERKEHRSABGABE VON UNTERNEHMEN (ARBEITGEBERABGABE) UND BESUCHERINTENSIVEN EINRICHTUNGEN (HOTEL- UND GASTSTÄTTENGEWERBE)

Bei der Nahverkehrsabgabe wird als Vorbild oft die französische Versement Transport (Einführung 1971) herangezogen. Dort ist in Städten ab 20.000 Einwohnern von allen Unternehmen mit zehn und mehr Mitarbeitern eine Transportabgabe zwischen 0,55 und 1,75 Prozent der Lohnsumme zur Förderung des ÖPNV zu entrichten. Von Gegnern dieses Ansatzes wird die Bindung an die Lohnsumme als problematisch angeführt, die die Arbeit und nicht den Kapitaleinsatz verteuere, anstatt über passendere Bemessungsgrundlagen nachzudenken. Außerdem muss die Abgabe eine Lenkungswirkung vom MIV zum ÖV bewirken.

Studien belegen, dass der Wert von Grundstücken und Immobilien sowohl im privaten als auch im gewerblichen Bereich durch eine gute ÖPNV-Erschließung steigt. Gerade in den Zentren der Ballungsräume wären heutige Standortqualitäten ohne ÖPNV nicht denkbar. Grundsätzlich ist hierbei jedoch die Neuerschließung (baulich und verkehrlich) sowie der Ausbau des ÖPNV in bereits bebauten Gebieten zu unterscheiden. So profitieren Grundstückseigentümer sowie Arbeitgeber bzw. Geschäfte und Betriebe mehr oder minder stark durch eine gute ÖPNV-Erschließung, sei es durch die günstige Erreichbarkeit für Kunden und Mitarbeiter, sei es durch Kosteneinsparungen aufgrund geringerer Aufwendungen für Parkraum. Allerdings orientiert sich ihre Finanzierungsbereitschaft vor allem daran, in welchem Maße durch die verbesserte ÖPNV-Erschließung für sie ein messbarer Vorteil, sozusagen im Bestand, erkennbar wird. Hier könnte sich ein laufend abzuschöpfender Vorteil ergeben, der einen Beitrag zur ÖPNV-Finanzierung liefert. Ein analoges Konzept existiert mit der sogenannten „Dienstgeberabgabe“ in Wien. Sie zwingt Unternehmen zur Mitfinanzierung der U-Bahn, einem entscheidenden Standortfaktor für die österreichische Landeshauptstadt. Wiener Unternehmen müssen für alle MitarbeiterInnen unter 55 und einer wöchentlichen Arbeitsstundenzahl über 10 einen Pauschalbetrag von 2 € pro MitarbeiterIn und Kalenderwoche entrichten.

Im ländlichen Raum ist nur eine Nahverkehrsabgabenstruktur denkbar, die Betriebe aus Klein- und Mittelstädten einbezieht.

8.2.2. GRUNDSTEUERERHÖHUNG (LAUFENDE GRUNDBESITZABGABEN)

Eine Art kommunale ÖPNV-Gebühr würde die Eigentümer besonders belasten, deren Grundstücke an den öffentlichen Verkehr angebunden sind. Generell wird die Grundsteuer ermittelt über den Einheitswert, der stichtagsbezogen den aktuellen Marktwert des Grundstücks bemisst. Die Grundsteuer verbleibt nach Art. 106 Abs. 6 GG in den Kommunen und fließt in den allgemeinen Haushalt. Da eine derartige Steuer auf die Miete umgelegt und damit lediglich ein Teil der Wohnbevölkerung besonders belastet würde, hat noch keine Stadt in Deutschland versucht, eine derartige Kommunalsteuer einzuführen.

8.2.3. ERWEITERUNG DES ERSCHLIESSUNGSBEGRIFFS IM BAUGB AUF DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR ALS EINMALIGE ZWECKGEBUNDENE ABGABE AN DEN AUFGABENTRÄGER ZUR HERSTELLUNG DER ENTSPRECHENDEN INFRASTRUKTUR

In Deutschland werden für die erstmalige Herstellung einer Erschließungsanlage Erschließungsbeiträge und für die Erneuerung, Verbesserung und Umgestaltung von Straßen Straßenbaubeiträge erhoben. In Analogie könnten für die Herstellung eines ÖPNV-Anschlusses bzw. die Verbesserung der Infrastruktur einmalige oder turnusmäßige ÖPNV-Beiträge erhoben werden.

8.2.4. ROAD PRICING

Als ideale Lösung wird häufig die entfernungsstarke Zuordnung der Wegekosten zu den jeweiligen Verursachern angeführt. Zusatzaspekte wie soziale, technische oder ökologische Kriterien könnten ebenso Berücksichtigung finden wie progressive oder degressive Kilometerkosten. Seit einigen Jahren sind auch die technischen Voraussetzungen gegeben. Andererseits bilden Datenschutz („gläserner Bürger“) und die Angst vor Manipulationen des Datenerfassungs- und Gebührensysteams gewichtige Gegenargumente. *(Selbstverständlich treffen diese Gegenargumente auch auf Nutzer öffentlicher Verkehrssysteme zu, etwa bei der Nutzung von SmartCards; dies soll an dieser Stelle allerdings nicht weiter erörtert werden.)*

8.2.5. CITY-MAUT

Zufahrtgebühren bestimmter Zonen setzen an der Internalisierung externer Kosten für Flächennutzung, Auswirkungen der Luftverschmutzung und Kosten für Immissionsschutz an. Gebührenkonzepte müssen Fragen der sozialen Gerechtigkeit und Umverteilungswirkungen wie Verkehrs- und Aktivitätsverlagerungen berücksichtigen. Außerdem muss festgeschrieben werden, dass die Einnahmen vollständig der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs zugutekommen, wobei die Gefahr besteht, dass die sinkende Kfz-Nutzung die finanzielle Ertragskraft derartiger Gebührensysteams gleichfalls sinken lässt. Eine Straßennutzungsgebühr kann auch von Bundesländern erlassen werden, sofern Bundesstraßen ausgenommen würden. Aktuell lässt Tübingen die Einführung einer derartigen Maut durch das Landesverkehrsministerium prüfen, das zudem eine gesetzliche Grundlage bereitstellen müsste. Erfahrungen aus London und Stockholm, wo seit 2003 bzw. 2006 Gebühren für die Einfahrt in die Innenstadt erhoben werden, zeigen, dass nach einer ersten Welle des Verkehrsrückgangs die Fahrtzahlen wieder steigen, ohne jedoch die Größenordnung vor Einführung der Maut zu erreichen.

8.2.6. OBJEKTMAUT

Anstelle einer Flächenmaut tritt eine streckenbezogene Mautregelung, etwa vor Brücken. Da Verkehrs- und Aktivitätsverlagerungen im Vergleich zur City-Maut-Regelung deutlich einfacher möglich sind kommt dieser Ansatz vor allem zur Finanzierung aufwändiger, häufig privatwirtschaftlich finanzierter Infrastruktur zum Tragen.

8.2.7. STELLPLATZVERORDNUNG / STELLPLATZ(ABLÖSE)SATZUNG

Bauherren eines Wohn- oder Geschäftsgebäudes verzichten auf den Stellplatznachweis und zahlen stattdessen eine individuell festlegbare Ablösesumme für den Bau von Parkhäusern oder für Nahverkehrsdauerkarten ihrer Mitarbeiter. Dieses Instrument erscheint vorwiegend in Großstädten anwendbar, da in Mittel- und Kleinstädten, unabhängig vom notwendigen hochwertigen ÖV-Angebot, genügend Alternativflächen zum Abstellen von Fahrzeugen vorhanden sind und damit eine Lenkungswirkung nicht erreicht wird. Außerdem sind die jeweils einmaligen Einnahmen nicht ausreichend für die dauerhafte Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur.

8.2.8. PARKPLATZEINSCHRÄNKUNGSSATZUNGEN MIT ABLÖSEVERPFLICHTUNGEN ZUR ÖPNV-FINANZIERUNG

In Hessen gab es bis Anfang des 21. Jahrhunderts die Möglichkeit, die Zahl der zu bauenden Parkplätze in stark verdichteten Zonen mit guter ÖPNV-Anbindung einzuschränken (im Innenstadtbereich auf bis zu 10%) und für die nicht errichteten Stellplätze Ablösezahlungen zu verlangen, die u.a. dem ÖPNV und dem Radwegebau zugutekamen. Diese Ablöseregelung wurde 2002 durch eine neue hessische Landesregierung gegen den Willen der Stadt Frankfurt am Main abgeschafft. Eine derartige Lösung wird aktuell in Nordrhein-Westfalen für Großstädte wie Dortmund angewendet. Rechtliche Auseinandersetzungen sind in den vergangenen Jahren nicht mehr bekannt geworden.

8.2.9. FLÄCHENDECKENDE PARKRAUMBEWIRTSCHAFTUNG IM STRASSENRAUM (UND DAMIT BEWIRTSCHAFTUNG ALLER ODER AUSGEWÄHLTER STRASSENRÄNDER)

Aus der Perspektive des Öffentlichen Personennahverkehrs können solche Ansätze zwei Effekte haben: Höhere Kosten im MIV haben eine Lenkungswirkung und ermöglichen den Transfer von Finanzmitteln zum ÖPNV. Da diese Maßnahme in die Aufgabenverantwortung jeder Kommune fällt wäre sie einfach und schnell realisierbar, wenn sich gesellschaftspolitische Mehrheiten finden.

Als Fazit kann festgehalten werden, dass alle Ansätze folgende grundsätzlichen Probleme aufwerfen:

- Differenzierung je nach Grad der ÖV-Erschließung vonnöten
- Vermeidung unerwünschter verkehrlicher Verlagerungseffekte
- Verhinderung sozial ungerechter Auswirkungen
- Gefahr von Verlagerungseffekten (Fehlallokationen) etwa zu autofreundlicheren Nachbarstädten

8.3. INVESTITIONSKOSTENAUSGLEICHSFINANZIERUNG

Demgegenüber sind Maßnahmen im Rahmen von Ausbau- oder Neubauvorhaben zu sehen. Hier ist das ÖPNV-System eventuell bereits Teil einer Erschließungsmaßnahme und kann durch geschickte vertragliche Rahmenbedingungen festgeschrieben und finanziert werden. Im Rahmen von Ausbaumaßnahmen erfahren die anliegenden Immobilien eine Aufwertung, die

ebenfalls (teilweise) abgeschöpft werden könnte. Bisher fehlen jedoch Untersuchungen, die diesen abschöpfbaren Mehrwert in den unterschiedlichen Fällen beziffern und ein entsprechendes Instrumentarium dazu bereitstellen.

8.4. DIVERSIFIZIERUNG DES ÖV-ANGEBOTSPORTFOLIOS

In diesem Segment hat sich in den vergangenen Jahren einiges verändert, da viele Verkehrsunternehmen bzw. deren Verbundzusammenschlüsse sich mittlerweile als Mobilitätsdienstleister verstehen, die mit Zusatzleistungen neue Kundengruppen gewinnen wollen. Am Beispiel von Fahrradverleihsystemen, die wie bei der Mainzer Verkehrsgemeinschaft (MVG) in das Portfolio des Verkehrsunternehmens integriert werden können, zeigt sich, dass damit nicht automatisch Gewinne generiert werden. Bessere Leistungen zu höheren Preisen wie eine 1. Klasse im Öffentlichen Strassenpersonenverkehr oder multimodale Haus-zu-Haus-Angebote scheitern zumeist an der schwachen Nachfrage.

8.5. SONSTIGE ANSÄTZE: FORSCHUNGS- UND INNOVATIONSFÖRDERUNG

Insbesondere die variablen Kosten des ÖPNV wie Material- und Kraftstoffkosten sollten durch entsprechende Förderungen weiter gesenkt werden.

9. FAZIT UND SCHLUSSFOLGERUNGEN

In diesem Teilgutachten wurde der Versuch unternommen, Möglichkeiten und Ansätze zur direkten wie indirekten ÖPNV-Finanzierung in der gebotenen Kompaktheit zu subsumieren. Andere, nicht aufgeführte Berichte und Veröffentlichungen (etwa Dr. Jürgen Gies: Unsichere Zukunft der ÖPNV-Finanzierung, difu 2/2010) konnten nicht mit weitergehenden Lösungsvorschlägen aus dem In- oder Ausland aufwarten - und schon gar nicht bezogen auf die Ebene eines Flächenbundeslandes.

Es bringt für die konkrete Diskussion kaum etwas, wenn nach ausgiebiger Analyse die Schlussfolgerung (wie so häufig) lautet, dass die Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs dringend reformbedürftig, die Finanzierungslandschaft unübersichtlich und intransparent ist. Die regelmäßig gut geheißenen Ansätze...

„Neben Anteilen an der Mineralölsteuer sowie am Mautaufkommen und aus der Parkraumbewirtschaftung benötigen die Kommunen Instrumente, die neben fiskalischen auch verkehrslenkende Aufgaben der Steuerung einer nachhaltigen Stadt- und Verkehrsentwicklung durch die Stärkung des ÖPNV erfüllen können. Vor diesem Hintergrund sollte auch über die Einführung von Nahverkehrsabgaben im ÖPNV als Finanzierungsmodell nachgedacht werden.“ (vgl. Kiepe / Mietsch 2009, S.540f).

... werden in den Mitgliedskommunen des Städtetages nicht umgesetzt.

Insofern kann die Schlussfolgerung nur lauten, ein Modellvorhaben wie von den Grünen in Baden-Württemberg angedacht (vgl. Kap. 8.1.3), juristisch wasserdicht erarbeiten zu lassen und anschließend in allen Städten Brandenburgs umzusetzen.

10. QUELLEN UND LITERATURANGABEN

- Allianz pro Schiene: Deutschland hinkt beim Netzausbau hinterher; Pressemitteilung vom 3. Juli 2014, Berlin
- Apel, Dieter; Holzapfel, Helmut; Kiepe, Folkert; Lehmbrock, Michael; Müller, Peter: Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung; Loseblattsammlung, Bonn
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.): Urbane Mobilität - Verkehrsforschung des Bundes für die kommunale Praxis, Bonn 2009
- Boltze, Manfred; Groer, Stefan: Drittnutzerfinanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs – Ein Leitfaden für Aufgabenträger, Darmstadt 2012
- Daehre-Kommission (Hrsg.): Zukunft der Verkehrsinfrastrukturfinanzierung, Bericht der Kommission, Berlin 2012
- Fridrich-Ebert-Stiftung, Arbeitskreis innovative Verkehrspolitik: Neuordnung der Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs - Bündelung, Subsidiarität und Anreize für ein zukunftsfähiges Angebot, Bonn 2010
- Hickmann, Gerd; Berschin, Felix; Schaafkamp, Christoph; Karwiese, Eckhard: Bundesland Brandenburg setzt die Reform der ÖPNV-Finanzierung fort, Anreizorientierte Bündelung der Fördermittel bei den kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgern und Integration von § 45a PBefG, in: Der Nahverkehr, 3/2008, S. 36 -41
- Kiepe, Volker; Motzkus, Arnd: Ausblick aus kommunaler Sicht. Urbane Mobilität von Morgen, in: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung 2009, S.535-541
- Klein, Angelika: Die ÖPNV-Grundgebühr - ein Instrument zur zukunftsorientierten Gestaltung und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs, Kassel 1998
- Lieb, Stefan: Fahrscheinfrei, umlagefinanziert, Bürgerticket oder?, in mobilogisch 2/14, S.6-10; Berlin 2014
- ÖPNV-Zukunftskommission NRW: Zukunft des ÖPNV in NRW – Weichenstellung für 2020/2050, Abschlussbericht, Düsseldorf/Berlin 2013
- Randelhoff, Martin: Die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs in Deutschland: Struktur, Probleme und Alternativen, in Zukunft Mobilität; veröffentlicht am 20.8.2013, (Internetzeitschrift)
- Schulze, Evelin: Reform der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg, Manuskript, Werkstattgespräch in Mecklenburg-Vorpommern am 3.6.2013, Schwerin / Potsdam 2013
- Schöller, Oliver; Canzler, Weert; Knie, Andreas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik; Berlin 2007
- Teufel, Dieter: Verkehrspolitische Steuerungsmöglichkeiten über den Preis, in: Apel, Dieter u.a. 4.6.1, S.1-26
- Werner, Jan: Zukunft der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland, Vortrag, Berlin 2011

Die 100 wichtigsten Kennzahlen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Nr.	Thema	GB	Kennzahl	Kategorie	Wert	Stand	Einheit	Erläuterung
1	VBB GmbH	GF	Gründung der Vorbereitungsgesellschaft		08.12.1994	31.05.2013	Datum	Gründungstag der Vorbereitungsgesellschaft (Gründung des VBB: 30.12.1996)
2	VBB	GF	Einführung des Verbundtarifes		01.04.1999	31.05.2013	Datum	Datum für den Start des Verbundtarifes
3	VBB	PF	Fläche VBB-Gebiet		30.376	31.05.2013	km ²	Größe/Ausdehnung Verbundgebiet
4	VBB GmbH	GF	Gesellschafter		20	31.05.2013	Anzahl	Anzahl am Verbund beteiligter Gesellschafter
5	VBB GmbH	GF	Gesellschafteranteil der großen Gesellschaftergruppen		33,33%	31.05.2013	Prozent	Länder und die Summe aller 14 Landkreise und 4 kreisfreien Städte
6	VBB	GF	Verkehrsunternehmen		40	31.05.2013	Anzahl	Anzahl mit dem VBB kooperierender Verkehrsunternehmen
7	VBB	GF	VBB-Verkehrserhebungen		6	31.05.2013	Anzahl	Anzahl derzeit noch laufender bzw. umgesetzter Verkehrserhebungen im VBB (inkl. Teilerhebung Südbrandenburg)
8	VBB	PF	Beschäftigte bei Verkehrsunternehmen des VBB		22.299	31.12.2012	Anzahl	Kopfzahl der Beschäftigten von dem Verbund angehörigen Verkehrsunternehmen
9	Demographie	PF	Einwohner im Verbundgebiet		6.0358	30.11.2012	Anzahl in Mio.	Berlin 3,5 Mio. Brandenburg 2,5 Mio.
10	Demographie	PF	Einwohner im Land Berlin		3.5437	30.11.2012	Anzahl in Mio.	2007:3.416 Mio. 2008:3.432 Mio. 2009:3.443 Mio. 2010:3.461 Mio. 2011:3.502 Mio.
11	Demographie	PF	Einwohner im Land Brandenburg		2.4921	30.11.2012	Anzahl in Mio.	2007:2.542 Mio. 2008:2.522 Mio. 2009:2.512 Mio. 2010:2.503 Mio. 2011:2.496 Mio.
12	Demographie	PF	Einwohnerdichte Berlin		3.974	30.11.2012	EW/km ²	Der "Speckgürtel" gehört größtenteils zu Brandenburg.
13	Demographie	PF	Einwohnerdichte Brandenburg		85	30.11.2012	EW/km ²	Vom "Speckgürtel" in die Peripherie abnehmend
14	Demographie	PF	Schüler an allgemeinbild.Schulen und Berufsschulen in Berlin		412.952	2012/2013	Anzahl	Gesamtzahl der Schüler im Land Berlin (Vorjahr: 416.954)
15	Demographie	PF	Schüler an allgemeinbild.Schulen und Berufsschulen im Land Brbg.		266.880	2012/2014	Anzahl	Gesamtzahl der Schüler im Land Brandenburg (Vorjahr: 270.106)
16	Demographie	PF	Anteil der Senioren in Berlin		18,9%	31.12.2011	Prozent	Anteil der Personen über 65 Jahre an der Gesamtbevölkerung in Berlin
17	Demographie	PF	Anteil der Senioren in Brandenburg		22,4%	31.12.2011	Prozent	Anteil der Personen über 65 Jahre an der Gesamtbevölkerung in Brandenburg
18	Demographie	PF	Anteil Schüler an allgemeinbild.Schulen und Berufsschulen in Berlin		11,7%	30.11.2012	Prozent	Anteil der schulpflichtigen Personen an der Gesamtbevölkerung in Berlin (Vorjahr: 11,9 %)
19	Demographie	PF	Anteil Schüler an allgemeinbild.Schulen und Berufsschulen im Land Brbg.		10,7%	30.11.2012	Prozent	Anteil der schulpflichtigen Personen an der Gesamtbevölkerung in Brandenburg (Vorjahr: 10,8 %)
20	Pendler	PF	Einpendler nach Berlin aus Brandenburg		186.205	30.06.2012	Anzahl/ Werktag	Einpendler nach Berlin (Δ 2011/12: +1,8 %)
21	Pendler	PF	Auspendler aus Berlin nach Brandenburg		76.226	30.06.2012	Anzahl/ Werktag	Auspendler von Berlin (Δ 2011/12: +3,8 %)
22	Linien	PF	Linien nach Verkehrsmittel im Verbund	Bus Tram RV S-Bahn U-Bahn O-Bus Fähre	845 45 42 15 10 2 8	17.04.2013	Anzahl	Anzahl der Linien nach Verkehrsmittel im Verbund
23	Linien	PF	Stadt-Umlandlinien		68	31.05.2013	Anzahl	Anzahl der Stadt-Umlandlinien (plus Nachtlinien)
24	Linien	PF	Rufbuslinien im Verbund		123	31.12.2012	Anzahl	Anzahl Rufbuslinien im Verbund (ohne Bürgerbus sowie räumlich oder voll flexible Rufbusse)
25	Linien	PF	Orte mit Stadtlinienverkehr		34	31.05.2013	Anzahl	Anzahl Orte mit Stadtlinienverkehr
26	Zugangsstellen	PF	Haltestellen im Verbund	Insgesamt Bus Tram RV-Fernbhf S-Bahn U-Bahn Fähre	12.544 11206 701 360 166 173 17	17.04.2013	Anzahl	Anzahl der Haltestellen im Verbund
27	Zugangsstellen	PF	Barrierefreie RV-Bahnhöfe		162	31.05.2013	Anzahl	Anzahl der barrierefreien RV-Zugstationen in Brandenburg
28	Zugangsstellen	PF	Anteil barrierefreier Bahnhöfe		48,4%	31.05.2013	Prozent	Anteil barrierefreier Bahnhöfe in Brandenburg in Prozent zu den Sonstigen (162 / 335)
29	Zugangsstellen	PF	Anteil stufenfreier Bahnhöfe		89,0%	31.05.2013	Prozent	Anteil stufenfreier Bahnhöfe in Brandenburg in Prozent zu den Sonstigen (298 / 335)
30	Zugangsstellen	PF	Barrierefreie S-Bahnhöfe		147	31.05.2013	Anzahl	Anzahl der barrierefreien S-Bahn-Zugstationen in Berlin und Brandenburg
31	Zugangsstellen	PF	Anteil barrierefreier Bahnhöfe		88,6%	31.05.2013	Prozent	Anteil barrierefreier Bahnhöfe in Prozent zu den Sonstigen (147 / 166)
32	Zugangsstellen	PF	Barrierefreie U-Bahnhöfe		94	30.11.2012	Anzahl	Anzahl der barrierefreien U-Bahn-Zugstationen
33	Zugangsstellen	PF	Anteil barrierefreier Bahnhöfe		54,3%	30.11.2012	Prozent	Anteil barrierefreier Bahnhöfe in Prozent zu den Sonstigen (94 / 173)
34	Infrastruktur	NQ	Geschwindigkeitseinbrüche im Schienennetz		515	31.05.2013	Anzahl	Gemäß Infrastrukturzustandsbericht (mit Trassierung)
35	Infrastruktur	PF	Verknüpfungspunkte Berlin-Brandenburg		175	31.05.2013	Anzahl	Gemäß Landesverkehrsplan Berlin und Brandenburg
36	Fahrzeuge	PF	Bestand an Fahrzeugen nach Verkehrsmittel	Bus Tram U-Bahn RV+S-Bahn	3.051 502 1.242 1.206	31.12.2012	Anzahl	Anzahl Fahrzeuge nach Verkehrsmitteln
37	Fahrzeuge	PF	Bestand an barrierefreien Fahrzeugen	Bus Tram U-Bahn RV+S-Bahn	2.109 266 372 1.084	31.12.2012	Anzahl	Bestand an barrierefreien Fahrzeugen (Bus:69%, Tram:53%, U-Bahn:30 %, SPNV:90%)

Die 100 wichtigsten Kennzahlen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Nr.	Thema	GB	Kennzahl	Kategorie	Wert	Stand	Einheit	Erläuterung
38	Fahrzeuge	PF	Fahrzeugalter im VBB	Bus Tram U-Bahn RV+S-Bahn	68% 10% 6% 12%	31.12.2012	Prozent	Anteil der Fahrzeuge mit Alter bis zu 8 Jahren (Basis Gesamtfahrzeugbestand)
39	Motorisierung	PF	Pkw-Dichte in Berlin		328	01.01.2013	Pkw/1000 EW	Motorisierungsgrad (nur Pkw) der Bevölkerung in Berlin
40	Motorisierung	PF	Pkw-Dichte in Brandenburg		536	01.01.2013	Pkw/1000 EW	Motorisierungsgrad (nur Pkw) der Bevölkerung in Brandenburg
41	Motorisierung	PF	Pkw-Dichte im Verbundgebiet		412	01.01.2013	Pkw/1000 EW	Motorisierungsgrad (nur Pkw) der Bevölkerung in Berlin-Brandenburg
42	Fahrgäste	PF	Verbundfahrgäste täglich		3,54	2012	Anzahl in Mio.	2006:3,44 Mio.; 2007:3,39 Mio.; 2008:3,40 Mio.; 2009:3,45 Mio.; 2010:3,47 Mio.; 2011:3,51 Mio.
43	Fahrgäste	PF	Verbundfahrgäste/ Jahr		1.293	2012	Anzahl in Mio.	Anzahl der Fahrgäste im Verbund im Kalenderjahr (2011: 1.282 Mio. → +0,8 %)
44	Fahrgäste	NQ	Einsteiger Bahn-Regionalverkehr / Jahr		54,5	2012	Mio.	Einsteiger verbundweit (SPNV ohne S-Bahn) (2010: 57,2 Mio.; 2011: 59,4 Mio.)
45	Reiseweite	NQ	Reiseweite/Fahrt (durchschnittlich)		40,0	2012	km	Durchschnittliche Reiseweite (SPNV ohne S-Bahn)
46	Reiseweite	NQ	Berlin Hbf. - Stettin Hbf.		143	2013	Kilometer	Berlin Hbf. (tief)-Angermünde-Stettin (RE3, RB66) (Kürzeste Strecke)
47	Reiseweite	NQ	Berlin Hbf. - Brandenburg a.d.H. Hbf.		63	2013	Kilometer	Berlin Hbf. (Stadtbahn)-Potsdam Hbf. - Brandenburg a.d.H. (RE1) (Kürzeste Strecke)
48	Reiseweite	NQ	Berlin Hbf. - Frankfurt(O.) Hbf.		86	2013	Kilometer	Berlin Hbf. (Stadtbahn)-Fürstenwalde-Frankfurt(O.) (RE1) (Kürzeste Strecke)
49	Reiseweite	NQ	Berlin Hbf. - Posen Hbf.		263	2013	Kilometer	Berlin Hbf. (Stadtbahn)-Fürstenwalde-Frankfurt(O.)-Rzepin-Posen Hbf. (Kürzeste Strecke)
50	Reiseweite	NQ	Berlin Hbf. - Breslau Hbf.		329	2013	Kilometer	Berlin Hbf. -Cottbus-Forst-Zagan-Legnica-Breslau Hbf. (Kürzeste Strecke)
51	Reiseweite	NQ	Berlin Hbf. - Cottbus Hbf.		125	2013	Kilometer	Berlin Hbf. (Stadtbahn)-Königs Wusterhausen-Cottbus (RE2) (Kürzeste Strecke)
52	Statistik	NQ	Personenkilometer/ Tag		6,0	2012	Mio. Pkm	Personenkilometer verbundweit (SPNV ohne S-Bahn)
53	Statistik	PF	Personenkilometer nach Verkehrsmittel	Bus Tram U-Bahn S-Bahn Eisenbahn	2,41 0,67 2,35 4,10 2,16	31.12.2012	Mrd. Pkm	Personenkilometer nach Verkehrsmittel
54	Statistik	PF	Platzkilometer im Verbund		53,28	31.12.2012	Mrd. Platz-km	Platzangebot Nwkm (2008:50,94 Mrd.; 2009:50,99 Mrd.; 2010:51,35 Mrd.; 2011:52,17 Mrd.)
55	Statistik	PF	Fahrplankilometer nach Verkehrsmittel	Bus Tram U-Bahn S-Bahn Eisenbahn	171,64 29,65 121,50 32,59 38,78	31.12.2012	Mio. Nwkm	Nutzwagenkilometer bzw. Zugkilometer nach Verkehrsmittel
56	Netz	PF	Linienlänge nach Verkehrsmittel	Bus Tram U-Bahn S-Bahn Eisenbahn	27.532 504 146 556 3.251	31.12.2012	Kilometer	Linienlänge nach Verkehrsmittel (RV ohne Ausflugslinien)
57	Netz	PF	Streckenlänge nach Verkehrsmittel	U-Bahn Tram S-Bahn Eisenbahn (RV)	146 310 330 2.377	31.12.2012	Kilometer	Streckenlänge nach Verkehrsmittel
58	Soll-Leistung	NQ	Soll-Leistung Regionalverkehr		38,69	2012	Mio. Zkm	Bestellte Zugkilometer für das Kalenderjahr gem. VV Anlage V (SPNV ohne S-Bahn - 2011: 36,61 Mio. Zkm)
59	Soll-Leistung	NQ	Soll-Leistung S-Bahn		33,18	2012	Mio. Zkm	Bestellte Zugkilometer je Kalenderjahr (S-Bahn) nach Verkehrsvertrag und Verkehrsvertrag Mehrleistungspaket beider Länder
60	Tarifeinheiten	TM	Tarifprodukte/ Tarifstufen Semestertickets/ Haustarife gesamt Anschlussstarifprodukte / Tarifstufen		40 / ~1200 46 ~70 10 / ~100	01.06.2013	Anzahl	Gesamtanzahl von Tarifprodukten
61	Tarifeinheiten	TM	Anzahl der Tarifeinheiten im Verbundgebiet (Waben)		~1300	01.06.2013	Anzahl (Waben)	Anzahl Tarifeinheiten im Verbundgebiet
62	Tarifeinheiten	TM	Größe der Tarifeinheiten im Verbundgebiet (km)		5	01.06.2013	Größe (km)	Größe Tarifeinheiten im Verbundgebiet (keine Stadtverkehrstarife z.B. Berlin A)
63	Tarifeinheiten	TM	Lokale Tarifstufen		5	01.06.2013	Anzahl	Anzahl lokale Tarifstufen im VBB-Tarif
64	Tarifeinheiten	TM	Regionale Tarifstufen		11	01.06.2013	Anzahl	Anzahl regionale Tarifstufen im Verbundgebiet
65	Tarifeinheiten	TM	Stadtstarifstufen		18	01.06.2013	Anzahl	Anzahl Stadtstarifstufen
66	Tarifeinheiten	EA	Semesterticketnutzer		180.000	01.06.2013	Anzahl	Gesamtanzahl der Semesterticket(nutzer)
67	Tarifierung	TM	Tarifanpassungsrate (bei letztem Tarifwechsel)		2,8%	01.08.2012	Prozent	Tarifanpassungsrate / Tarifwechsel
68	Tarifierung	TM	Aktueller Preisindex / letzte Tarifanpassungsrate		1	2011/2012	Verhältnis	Verhältnis aktueller Tarifanpassungsrate / letzten Tarifanpassungsrate (2,80% zu 2,80%)
69	Vertriebstechnik	TM	personalbediente Vorverkaufsstellen (PVS)		637	31.12.2012	Anzahl	Anzahl personalbedienter Vorverkaufsstellen im VBB-Gebiet (Berlin: 71%, BB: 29%)
70	Vertriebstechnik	TM	Stationäre Automaten		1.482	31.12.2012	Anzahl	Anzahl stationärer Automaten im VBB-Gebiet (Berlin: 80%, BB: 20%)
71	Vertriebstechnik	TM	Mobile Automaten		960	31.12.2012	Anzahl	Anzahl mobiler Automaten im VBB-Gebiet (Berlin: 44%, BB: 56%)
72	Vertriebstechnik	TM	Fahrausweisdrucker		4.049	31.12.2012	Anzahl	Anzahl der Fahrausweisdrucker im VBB-Gebiet (Berlin: 40%, BB: 60%)

Die 100 wichtigsten Kennzahlen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Nr.	Thema	GB	Kennzahl	Kategorie	Wert	Stand	Einheit	Erläuterung
73	Vertriebstechnik	TM	Entwerter		8.041	31.12.2012	Anzahl	Anzahl der Entwerter im VBB-Gebiet (Berlin: 68%, BB: 32%)
74	Einnahmen	EA	Anzahl der Einnahmenaufteilungspools 2012		5	2012	Anzahl	EA-Pools, für die der VBB die Abrechnung vornimmt (ohne Semester- und Sondertickets)
75	Einnahmen	EA	Anzahl der Unterpools (kreisfreie Städte)		4	2012	Anzahl	EA-Pools, für die die beteiligten VU die Abrechnung vornehmen (ohne bilaterale Aufteilungen)
76	Einnahmen	EA	Einnahmen aus den Unterpools 2008 (mit EA)		23,0	2009	Mio. Euro	Einnahmen die von den VU aufgeteilt werden (ohne bilaterale Aufteilungen)
77	Einnahmen	EA	Einnahmen Gesamtvolumen VBB 2009 (mit EA)		785	2009	Mio. Euro	Einnahmen die vom VBB aufgeteilt werden (ohne Semester- und Sondertickets)
78	Einnahmen	TM	Einnahmen (verbundweit)		1.133	2012	Mio. Euro	Verbundweite Einnahmen (gemeldete Gesamtsumme, 2010:1.071 Mio. €, 2011:1.092 Mio. €)
79	Einnahmen	TM	Einnahmen nach Ländern (Berlin)		922	2012	Mio. Euro	Einnahmen nach Ländern (Berlin Brandenburg)
80	Einnahmen	TM	Einnahmen nach Ländern (Brandenburg)		211	2012	Mio. Euro	Einnahmen nach Ländern (Berlin Brandenburg)
81	Einnahmen	TM	Einnahmen Berlin AB		64%	2012	Prozent	Anteil der Tarifeinnahmen Berlin AB im Verhältnis zu den verbundweiten Einnahmen
82	Einnahmen	TM	Einnahmen Berlin ABC		75%	2012	Prozent	Anteil der Tarifeinnahmen Berlin ABC im Verhältnis zu den verbundweiten Einnahmen
83	Einnahmen	TM	Einnahmen (verbundweit) nach Fahrausweisgruppe	Bartarif	34%	2012	Anteil	Verhältnis Fahrausweisgruppe/Einnahmen
				Zeitkarte Regeltarif	40%			
				Zeitkarte erm.	10%			
				Sonstige	9%			
				Semesterticket	4%			
VBB-Abo 65plus	3%							
84	Einnahmen	EA	Einnahmen Semestertickets Berlin (Volumen)		21.922	SS 2012	T Euro/Semester	Einnahmen aus Berliner Semestertickets je Semester (ohne HS-Ticket Berlin)
85	Einnahmen	EA	Einnahmen Semestertickets Brandenburg (Volumen)		5.320	SS 2012	T Euro/Semester	Einnahmen aus Brandenburger Semestertickets je Semester
86	Semestertickets	EA	Anzahl Semesterticketverträge Berlin		28	SS 2012	Anzahl	Anzahl Berliner Hochschulen, für die es ein Semesterticket gibt
87	Semestertickets	EA	Anzahl Semesterticketverträge Brandenburg		11	SS 2012	Anzahl	Anzahl Brandenburger Hochschulen, für die es ein Semesterticket gibt
88	Einnahmen	TM	Verkaufte Schülerferientickets		12.508	31.12.2012	Anzahl	Entspricht Einnahmen von rd. 364 TEUR
89	Einnahmen	TM	Einnahmensteigerung		3,7%	31.05.2013	Prozent	Mehreinnahmen 2012/2011 (Prozent)
90	Qualität	NQ	Kundenzufriedenheit Regionalverkehr (stationsbezogen)		1,95	2012	Schulnote	Bewertung subjektive Qualitätskriterien (SPNV ohne S-Bahn) (2011:2,19)
91	Qualität	NQ	Kundenzufriedenheit Regionalverkehr (zugbezogen)		1,77	2012	Schulnote	Bewertung subjektive Qualitätskriterien (SPNV ohne S-Bahn) (2011:1,91)
92	Qualität	NQ	Pünktlichkeit Regionalverkehr		87,9%	2012	Prozent	im SPNV (ohne S-Bahn) (2010:88,1%)
93	Qualität	NQ	Pünktlichkeit S-Bahn		87,0%	2012	Prozent	S-Bahn (vorläufig!) (2010:77,09%, 2011: 82,47%, 2012: 87,02%)
94	Qualität	NQ	Sauberkeit Regionalverkehr		88,0%	2012	Prozent	im SPNV (ohne S-Bahn) (2011:87%)
95	Qualität	NQ	Schadensfreiheit Regionalverkehr		93,0%	2012	Prozent	im SPNV (ohne S-Bahn) (2011:92%)
96	Qualität	NQ	Ausgefallene Leistung Regionalverkehr		1,69%	2012	Prozent	Anteil ausgefallene Leistung (SPNV ohne S-Bahn) (2010:2,97%)
97	Qualität	NQ	Ausgefallene Leistung RV (von EVU verursacht)		0,27%	2012	Prozent	Anteil ausgefallene Leistung (von EVU verursacht SPNV ohne S-Bahn) (2010:0,40%)
98	Qualität	NQ	Meldungen Q-Scouts		3.412	2012	Anzahl	Anzahl im Kalenderjahr (2010:3.311)
99	Vergabe	NQ	Verkehrsverträge Gesamt		14	31.05.2013	Anzahl	Gesamtzahl der Verkehrsverträge mit Controlling im VBB (Regionalverkehr ohne S-Bahn)
100	Vergabe	NQ	Verkehrsverträge aktuell		9	31.05.2013	Anzahl	Anzahl der aktuell laufenden Verkehrsverträge mit EVU (Regionalverkehr ohne S-Bahn)
101	Vergabe	NQ	Vergabeverfahren		12	31.05.2013	Anzahl	Anzahl der durch VBB abgeschlossenen, insgesamt durchgeführten Vergabeverfahren
102	Vergabe	NQ	Anteil Wettbewerb im Regionalverkehr [zukünftig]		92,0%	31.05.2013	Prozent	Anteil der im Wettbewerb vergebenen Leistungen an der Gesamtleistung in der Zukunft (abgeschlossene Vergaben)
103	Vergabe	NQ	Anteil Zugkm von Privatbahnen in Prozent [zukünftig]		37,8%	31.05.2013	Prozent	Anteil der NE-Bahnen (SPNV ohne S-Bahn und DB) zukünftig (abgeschlossene Vergaben)
104	Vergabe	NQ	Anteil Wettbewerb im Regionalverkehr [Fpl.periode]		73,6%	31.05.2013	Prozent	Anteil der im Wettbewerb vergebenen Leistungen an der Gesamtleistung (Wirksamkeit in Fahrplanperiode)
105	Vergabe	NQ	Anteil Zugkm von Privatbahnen in Prozent [Fpl.periode]		33,2%	31.05.2013	Prozent	Anteil der NE-Bahnen (SPNV ohne S-Bahn und DB) mit Wirksamkeit in Fahrplanperiode
106	Kommunikation	PF	Besuche auf Homepage		390.736	Jan. 13	Anzahl/Monat	Gezählte "visits" (01/2012: 345.759 → +13 %)
107	Kommunikation	PF	Besuche Fahrinfo		1.943.664	Jan. 13	Anzahl/Monat	Gezählte "visits" (01/2012: 1.339.864 → +45 %)
108	Kommunikation	PF	Anrufe VBB-Hotline am Tag		162	31.05.2013	Anzahl	Anrufe pro Tag (11/2012: 180)
109	Kommunikation	PF	Anrufe VBB-Hotline im Monat		4.883	31.05.2013	Anzahl	Durchschnittliche Anzahl der Anrufe/Monat im VBB-Infocenter (11/2012: 5.500)
110	Kommunikation	PF	mobile Fahrinfo-Angebote		486.392	30.04.2013	Anzahl	Anzahl der Downloads der mobilen Fahrinfo-Apps (11/2012: 327.877 → +48 %)
111	Kommunikation	PF	Kundenanfragen im Monat		590	31.05.2013	Anzahl	Durchschnittliche Anzahl der schriftl. Kundenanfragen/Monat im VBB-Infocenter (11/2012: 420)
112	Kommunikation	PF	darunter Anteil Beschwerden (tel. & schriftl.)	telefonisch schriftlich	1% 9%	31.05.2013	Prozent	Anteil Beschwerden (tel. & schriftl.) im VBB-Infocenter
113	Presse	GF	Pressemitteilungen der VBB GmbH		73	2012	Anzahl	Anzahl Pressemitteilungen im Kalenderjahr (Vorjahr: 95)
114	Presse	GF	VBB GmbH Erwähnungen in der Presse (Print) im Jahr		810	2012	Anzahl	Anzahl der Erwähnungen des VBB in der Presse im Kalenderjahr (Vorjahr: 688)
115	BB Panorama	TM	Auflage BB Panorama (vierteljährlich)		65.000	31.05.2013	Anzahl	Vollständig verteilte Auflage über Verkehrsunternehmen, Wirtschaft, Koop.partner & priv. Abo
116	Infopunkte	PF	Anzahl Infopunkte		70	31.05.2013	Anzahl	Infopunkte an Verknüpfungspunkten in Brandenburg

Bericht "Brandenburg bewegt sich - Mobilisierungstrategie für den ÖPNV"

team red Deutschland GmbH für Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Brandenburger Landtag, 07/2014



Anlage 7

Reisezeitvergleich Öffentlicher Verkehr <> MIV
für 30 ausgewählte Städte im Land Brandenburg



lfd. Nr.	Stadt	Landkreis	EW-Zahl	FV-Halt?	Öffentlicher Verkehr			MIV	Diff.-Faktor RZ ÖV : MIW*	Bemerkung
					Verkehrsmittel	Reisezeit / h : min/	Details	Reisezeit / h : min/		
Landeshauptstadt										
	Potsdam		159.456	nein						
Kreisfreie Städte										
1	Brandenburg a.d.H.		71.149	ja	RE1	00:19		00:46	242	RE1 Vr 96,3 km/h
2	Cottbus		99.913	ja	RE1 + RE2	02:04	Ustg. Bln Hbf 0:14	01:31	73	
3	Frankfurt (Oder)		58.537	ja	RE1	01:31		01:23	91	RE1 Vr 70,9 km/h
Große kreisangehörige Städte										
4	Bernau b. Bln.		36.020	ja	RE1 + RE3	00:57	Ustg. Bln Hbf 0:14	01:17	135	
5	Eberswalde	BAR	38.960	ja	RE1 + RE3	01:11	Ustg. Bln Hbf 0:14	01:35	134	
6	Eisenhüttenstadt		27.410	nein	RE1 + RB11	01:58	Ustg. FFO Hbf 0:08	01:45	91	
7	Falkensee		40.905	nein	RE1 + RE2	00:50	Ustg. Bln Zoo 0:17	00:39	78	
8	Oranienburg	OHV	41.621	nein	RB20	00:59	2-h-Takt	01:00	102	
9	Schwedt/Oder		31.042	nein	RE1 + RE3	02:01	Ustg. Bln Hbf 0:14	02:02	101	
Mittlere kreisangehörige Städte										
10	Fürstenwalde (Spree)		30.885	nein	RE1	01:10		01:04	91	
11	Guben		17.971	nein	RE1 + RB11	02:19	Ustg. FFO Hbf 0:08	02:06	91	
12	Hennigsdorf		25.904	nein	RB20	00:35		00:53	154	
13	Jüterbog		12.142	ja	V1: Tram91 + RB33	01:20	Ustg. Pdm Rehbr. 0:12	01:00	75	
				ja	V2: RE1 + RE4	01:32	Ustg. Bln Hbf 0:15		65	
14	Ludwigsfelde		23.852	nein	RE1 + RE4	01:07	Ustg. Bln Hbf 0:15	00:25	37	
	Ludwigsfelde Struveshof				RB22	00:38		00:17	45	
15	Nauen		16.491	nein	V1: BUS650	00:56		00:41	73	
					V2: RE1 + RE2	00:59	Ustg. Bln Zoolog. Gart. 0:17		69	
16	Neuruppin	OPR	30.162	nein	RB20 + RE6	01:24	Ustg. Hennigsdorf 0:15	01:16	90	
17	Rathenow	HVL	24.253	nein	RB21 + RE4	01:05	Ustg. Wustermark 0:19	01:22	110	
					RE1 + RB19	02:44:00	Ustg. Bln Hbf 0:11			
18	Senftenberg	OSL	25.061	nein			davon FZ RB19 = 1:51!	01:39	60	
19	Sprenberg		22618	nein	RE1 + RE2 + OE65	02:26:00	Ustg. Bln Hbf 0:14	01:50	75	
							Ustg. Cottbus Hbf 0:05			
20	Strausberg		25.594	nein	RE1 + S5	01:23	Ustg. Bln Zoo 0:05	01:00	72	
21	Wittenberge		17.476	ja	RE1 + RE2	01:54	Ustg. Bln Zoo 0:17	02:15	118	
Weitere Kreisstädte										
22	Bad Belzig	PM	11.119	nein	Tram93 + RE7	00:57	Ustg. Pdm Rehbr. 0:13	00:43	75	
23	Beeskow	LOS	7.996	nein	RE1 + RB36	02:29	Ustg. FFO Hbf 0:18	01:18	52	
							Ustg. Bln Hbf 0:14			
24	Forst (Lausitz)	SPN	19.312	nein	RE1 + RE2 + RB46	02:27	Ustg. Cottbus 0:05	01:43	70	
25	Herzberg	EE	9.345	nein	BUS750 + RE5	02:01	Ustg. Ludwigsfelde 0:30	01:38	81	

26	Luckenwalde	TF	20.154	(ja)	BUS618 + RE5	01:19	Ustg. Ludwigsfelde 0:27	00:49	62	
27	Lübben (Spreewald)	LDS	13.815	ja	RE1 + RE2	01:36	Ustg. Bln Hbf 0:14	01:05	68	
28	Perleberg	PR	12.059	nein	V1: RE1 + RE2 + RE6 V2: RB20 + RE6	V1: 2:13 V2: 2:38	V1: Ustg. Bln Zoo 0:17 Ustg. Wittenberge 0:09	02:03	V1: 92 V2: 78	
29	Prenzlau	UM	19.045	ja	RE1 + RE3	02:05	Ustg. Hennigsdorf 0:15	02:03	98	
30	Seelow	MOL	5.464	nein	RE1 + RB60	02:10	Ustg. Bln Hbf 0:14 Ustg. FFO Hbf 0:17	02:02 01:36	74	

Zum Vergleich: Ziele in Brandenburg < > Ziele in Sachsen

Anbindung nach Potsdam										
25	Herzberg	EE	9.345	nein	BUS750 + RE5	02:01	Ustg. Ludwigsfelde 0:30	01:38	81	99 Straßen-km
Anbindung nach Leipzig Hbf										
25a	Herzberg	EE	9.345	nein	nicht sinnvoll möglich!			01:25		74 Straßen-km
Anbindung nach Dresden (Bhf. DD-Neustadt)										
25b	Herzberg	EE	9.345	nein	nicht sinnvoll möglich!			01:40		100 Straßen-km
Anbindung nach Potsdam										
18	Senftenberg	OSL	25.061	nein	RE1 + RB19	02:44	Ustg. Bln Hbf 0:11 davon FZ RB19 = 1:51!	01:39	60	148 Straßen-km
Anbindung nach Dresden (Bhf. DD-Neustadt)										
18a	Senftenberg	OSL	25.061	nein	RE18 + 17075	01:43	Ustg. Coswig 0:25	00:54	52	69 Straßen-km
Anbindung nach Potsdam										
19	Spremberg		22.618	nein	RE1 + RE2 + OE65	02:26	Ustg. Bln Hbf 0:14 Ustg. Cottbus Hbf 0:05	01:50	75	170 Straßen-km
Anbindung nach Dresden (Bhf. DD-Neustadt)										
19a	Spremberg		22.618	nein	OE65 + RE18 + 17079	02:49	Ustg. Cottbus Hbf 0:20 Ustg. Coswig 0:25	01:34	56	112 Straßen-km

Kreisstädte

* Differenz-Faktor Reisezeit ÖV : MIV

ÖV-Reisezeit um 10% oder mehr kürzer als MIV

ÖV- und MIV - Reisezeit in etwa vergleichbar

ÖV-Reisezeit um 10% oder mehr länger als MIV

Ermittlung Reisezeit ÖV m.H. www.fahrinfo.vbb.de

Ermittlung Reisezeit MIV m.H. www.here.com

Zu Vergleichszwecken ist immer die Route von Bahnhof zu Bahnhof ausgewählt worden.

Datenbasis auf Stand 04/2014

„Brandenburg bewegt sich – Mobilitätsstrategie für den ÖPNV“

für

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Brandenburger Landtag

Anlage 8

Vertiefende Betrachtungen zur Thematik „ÖPNV & Tourismus“

Volkmar Wagner, team red Deutschland GmbH. 07/2014





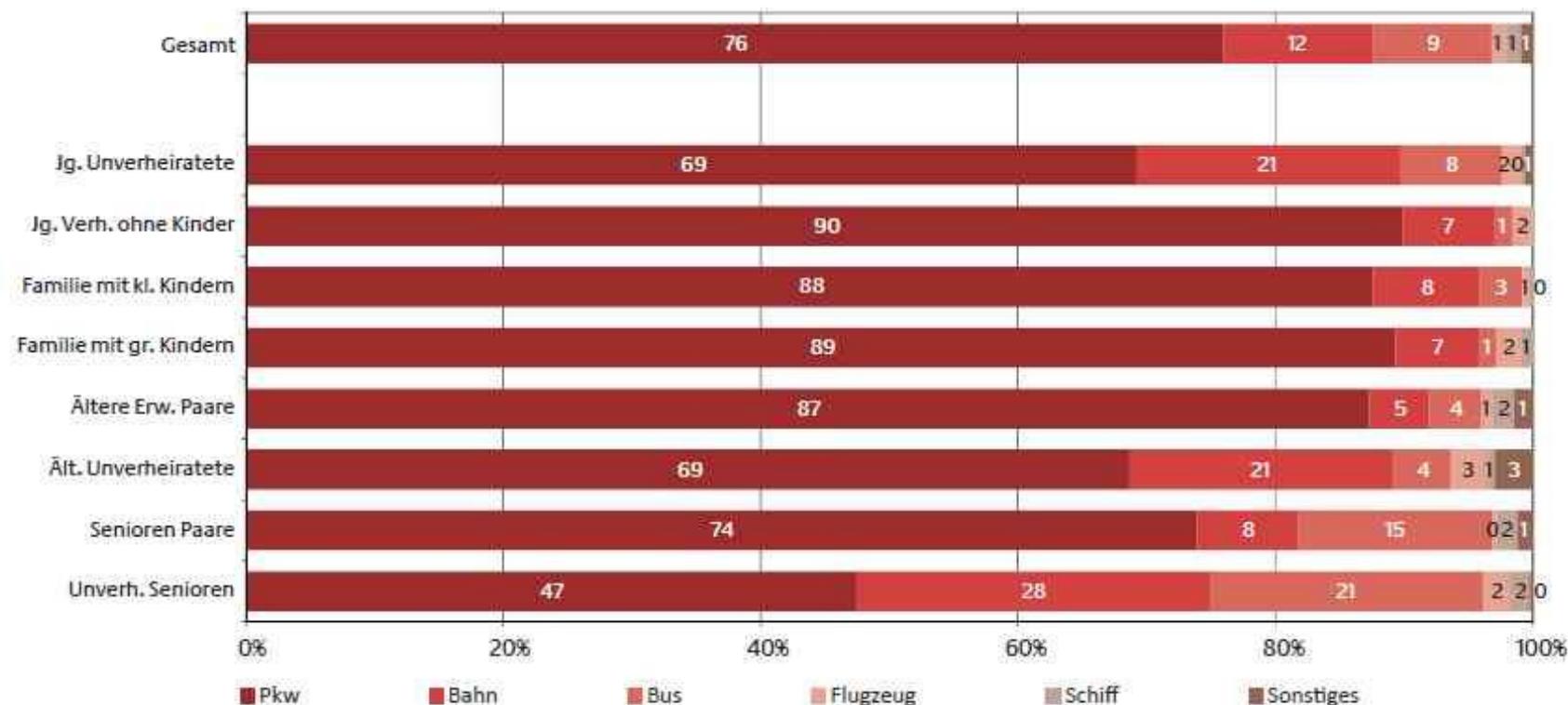
 MiD-Studie 2008
 DZT Incoming Tourismus Deutschland 2009/ 2011





Unterschiedliche Nutzung der Mobilitätsangebote - aber durchaus interessantes Potenzial

Abb. 56: Verkehrsmittelnutzung bei Inlandsreisen nach Lebensphasen

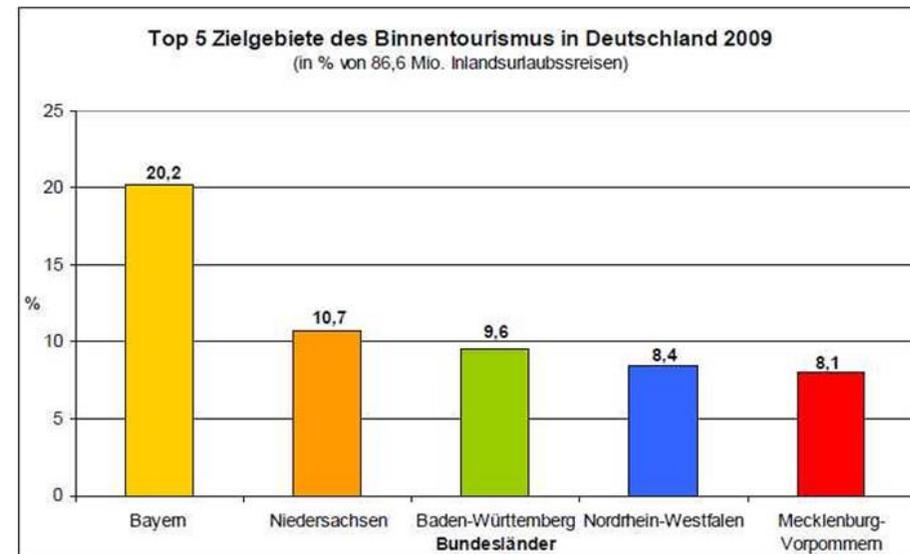


Pkw inkl. Pkw mit Wohnwagen oder Wohnmobil
 Definition Lebensphasen s. S. 28
 Basis: Inlands-Urlaubsreisen der Deutschen ab fünf Tagen Dauer
 Quelle: RA 2011 face-to-face (eigene Darstellung)

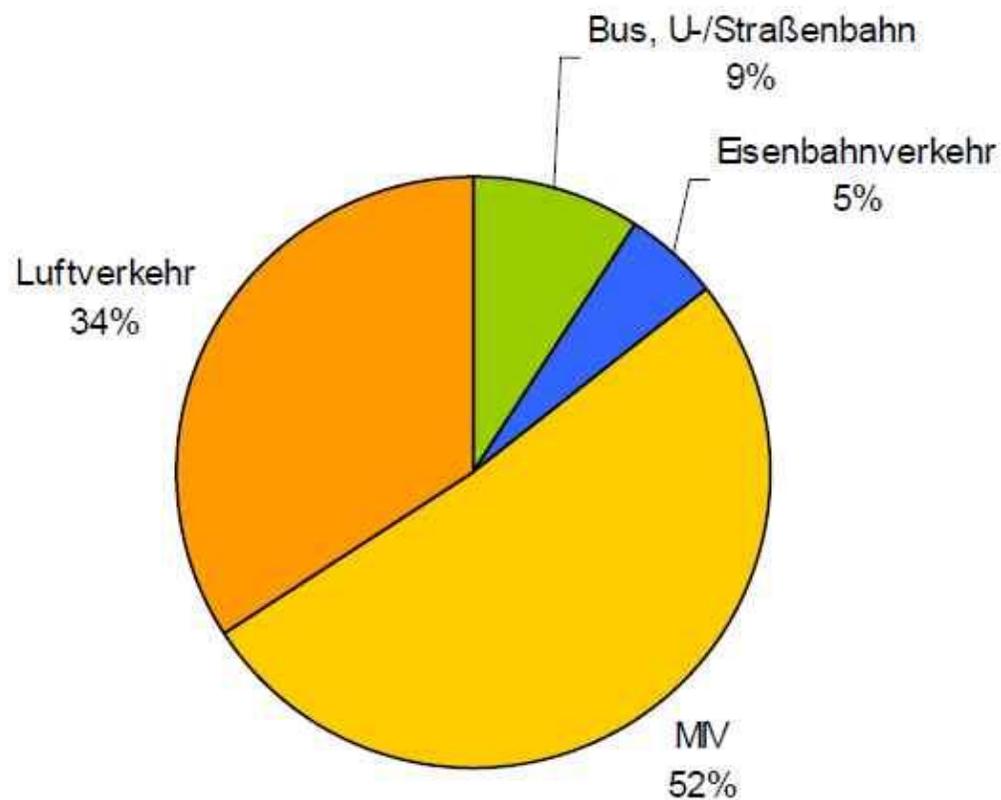
Nicht-alltäglicher Freizeitverkehr

- Aktivitäten, die eher gelegentlich und außerhalb des näheren Wohnumfeldes stattfinden
 - Urlaubsverkehr
 - Kurzreisen (1-3 Übernachtungen)
 - Tagesausflugsverkehr
- 77% aller Reisen sind Kurz- und Langurlaube innerhalb von Deutschland = 236,3 Mio. Reisen p.a.*
- „top 5“ der innerdeutsche Reiseziele:
 - Bayern
 - Niedersachsen
 - Baden-Württemberg
 - Nordrhein-Westfalen
 - Mecklenburg

- Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie
Studie „Das Reiseverhalten der Deutschen im Inland“, 02/2013



Verkehrsleistung der Deutschen nach Verkehrsarten bei Urlaubsreisen (91,5 Mrd. PKm in 2008)



Goldene Zeiten - Schwierige Zeiten?



➤ Nahverkehr und Tourismus mit unterschiedlichen Ausgangsbedingungen

- **Tourismus in Deutschland boomt**
- **Öffentlicher Verkehr – vor allem in der Fläche – vor dem Scheideweg**



Die drei bekannten Megatrends beeinflussen auch die Tourismusedwicklung

- Demographischer Wandel
- Flexibilisierung
- Globalisierung



Spezifische Trends für Urlaubsreisen

- Urlaubsreise-Intensität steigt kontinuierlich
Anzahl der Urlaubsreisen wächst deutlich, die Anzahl der Urlaubsreisenden dagegen weniger
→ Trend zur Zweit- und Drittreise
- Kontinuierlicher Rückgang der durchschnittlichen Reisedauer
→ verstärkter Trend zu Kurzurlaube (2 – 4 Tage) als Ergänzung zum Haupturlaub
- Zunahme von Veranstalterreisen, Zahl der Individualreisen nimmt ab
- Kontinuierlicher Anstieg von Auslands- und Fernreisen





„Alles ist erreichbar“ *

- Alle brandenburgischen Reiseregionen sind mit dem SPNV prinzipiell gut bis sehr gut erreichbar – oft auch im Vergleich zum MIV!

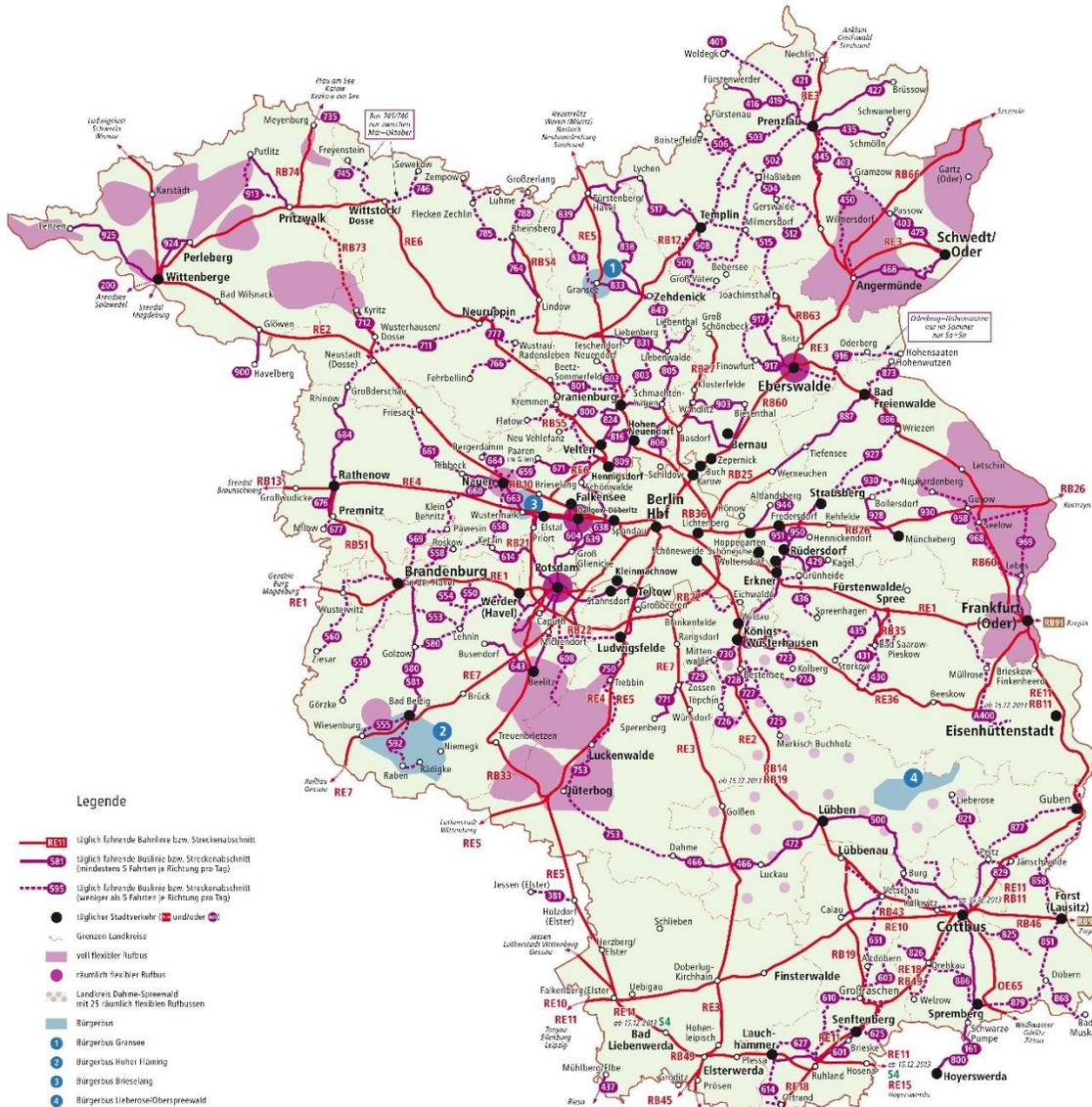
aber

- Regionale Ziele, die nicht an einer Bahnstation liegen, erfordern „zum Überwinden der letzten Meile“ die Nutzung weiterer Verkehrsmittel des Umweltverbundes

→ hier bestehen noch große Defizite



* Slogan des VBB



• In vielen touristisch relevanten Regionen sind Bahn- und Bus-Angebote vorhanden, die auch touristisch genutzt werden können

aber

• Vorhandene Angebote werden vielerorts nur unzureichend kommuniziert.

Defizite vor allem bei:

- Verkehrsunternehmen selbst
 - Touristischen Leistungsträgern
 - Verwaltungen
- Aber auch gebietsübergreifend
- VBB



In den Ländern Berlin und Brandenburg gibt es außerdem eine Vielzahl von linienübergreifenden Rufbusangeboten.

...zuerst ein paar Fakten zur Tourismusdestination *Reiseland Brandenburg*



- Besonders positive Entwicklung in den letzten Jahren
 - Entwicklung zu einem wichtigen Wirtschaftsfaktor
 - weist gegenüber anderen Wirtschaftszweigen größte Steigerungsraten auf
 - forcierte Bemühungen bei der Entwicklung und Vermarktung der Angebot.
Große Auswahl an attraktiven Zielen: Breite Palette von Natur- und Kulturräumen, historischen Stadtkernen und Angeboten für Aktivurlauber
- Brandenburgische Reisegebiete besonders für Tages- und Kurzzeitgäste aus Berlin und den größeren Städten in Brandenburg attraktiv
- Regionen des Landes immer häufiger Ziel von Gästen aus den angrenzenden Bundesländern und aus Polen sowie Besuchern der deutschen Hauptstadt
- Gäste kommen nicht nur als Tagestouristen, sondern zunehmend auch als Langzeittouristen.



→ **Brandenburg ist im touristischen Wettbewerb bestens positioniert.**



...dann die Tourismusdestination *Reiseland Brandenburg* in Zahlen*

- 4,1 Mio. Gästeankünfte
- 11,1 Mio. Übernachtungen inkl. Camping
- über 17 % Übernachtungswachstum im Zeitraum 2006 – 2011
- 115 Mio. Tagesreisen

Woher kommen die Gäste im Land Brandenburg?

- Berlin (16%)
- Sachsen (12%)
- Nordrhein-Westfalen (11%)
- aus dem Land selbst (10%)

Eine Zahl zur wirtschaftlichen Bedeutung

- Bruttoumsatz des Tourismusgewerbes im Land Brandenburg 4,3 Mrd. € (2009)
- 58% des Umsatzes durch Tagestouristen, 42% durch Übernachtungsgäste

→ ein großes Potenzial... Kann der Öffentliche Verkehr davon profitieren?



* Amt für Statistik Berlin-Brandenburg in: Tourismus-Marketing Brandenburg, Brandenburgs Tourismus in Zahlen 2011



Einige Grundsatzfragen...

- Wieviel Öffentlichen Verkehr kann / will sich die Gesellschaft leisten?
- Wer finanziert was und in welcher Größenordnung?
- Gehört Mobilität als Bestandteil zur Daseinsvorsorge – auch auf dem flachen Land?
- Wer profitiert von der guten Erreichbarkeit infrastruktureller und touristischer Ziele?

Viele Fragen, viele Antworten

– manche aus Sicht der VU zufriedenstellend beantwortet, viele derzeit noch nicht...

Aber immer aktuell:

Die ÖV- Unternehmen sind gezwungen dauerhaft und nachhaltig ihre Wirtschaftlichkeit zu verbessern.

Wege zum Ziel:

- Rationalisierung im Unternehmen
- Optimierung bestehender Verkehre
- **Erschließung neuer Märkte**
- **Entwicklung strategischer Partnerschaften (PPP)**



Ist der ländliche Raum mit dem ÖV überhaupt (noch) erreichbar?

- vor allem in den peripheren und ländlich geprägten Räumen, die vom naturnahen Tourismus besonders profitieren

- Geringe Bevölkerungsdichte (teilweise < 20 EW/km²)
 - konventionelles ÖPNV-Angebot aus Bahn und Bus unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten immer seltener aufrecht zu erhalten
 - Mehrheit der Gäste kommt aus Berlin
 - + ÖPNV in der Hauptstadt ist sehr gut ausgebaut
 - + ÖPNV-Nutzung ist „normal“ und „gelernt“
- aber
- 2/3 der Berliner besitzen keinen eigenen Pkw oder ein Motorrad
 - sind daher auch im Umland auf den Nahverkehr angewiesen
 - haben bzgl. Angebotsstandard u. –qualität hohe Ansprüche



Der „Brandenburger Weg“



Unterstützung für VBB und Verkehrsunternehmen durch MIL* und IHK** bei der

- **Konzeption von**

- maßgeschneiderten und finanzierbaren Mobilitätslösungen für urbane Räume
- maßgeschneiderten und finanzierbaren Mobilitätslösungen für ländliche Räume

- **Ziele dieser Lösungen:**

- Weitere Unterstützung des Wirtschaftsfaktors Tourismus
- Umweltgedanken weiter zu tragen
- Sicherung der Daseinsvorsorge im ÖPNV

Für den ländlichen Raum ist formuliert:

„Die Erreichbarkeit touristischer Ziele muss langfristig gesichert sein, und zwar sowohl bei der An- und Abreise als auch beim Reisen innerhalb der Region.“



* Brandenburgische Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

** Landesarbeitsgemeinschaft der Industrie- und Handelskammern (IHKs) im Land Brandenburg



ÖPNV-Linienverkehr als Mobilitätsangebot des Freizeitverkehrs?!

Besondere Busangebote – z.B. „Ausflugslinien“

- Im ursprünglichen Sinn:
(Regionale) Buslinien, die i.d.R. saisonal, ganztägig oder auch nur am Wochenende, in Ausflugsregionen verkehren. Besonders vermarktet, zum Teil mit Fahrrad-Beförderung, i.d.R. Sondertarif = „traditioneller“ Ansatz

Ja, ein vielerorts seit Jahren erfolgreich praktiziertes Angebot.
Aber: Wer kann/will das Angebot dauerhaft finanzieren?

- Im erweiterten Sinn:
„Normale“ Buslinien, die – ein geeignetes Angebot vorausgesetzt – mit Maßnahmen des Marketing-Mix für die Nutzung im Freizeit- und Ausflugsverkehr aufgewertet werden = team red – Ansatz

Nutzbar im Jedermann-Verkehr und im Freizeit- und Ausflugsverkehr.
Finanzierung unter Einbeziehung externer Partner?!



„Philosophie“

- **Gemeinsames Handeln von Verkehrsunternehmen und Tourismuswirtschaft**
- **Ganzheitlicher Ansatz – ökonomisch und ökologisch – zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Region durch Stärkung des Öffentlichen Verkehrs**



Akteure

- **Verkehrsunternehmen** (Busunternehmen, Bahnen, andere Mobilitätsanbieter - zum Beispiel Fahrgastschiffahrt, Fahrrad-Verleih-Systeme)
- **Tourismuswirtschaft + Tourismusstrukturen** (einzelne Akteure, Tourismusvereine)
- **Verwaltungen**



Wirkungsgebiet

In einer 1. Stufe Konzentration auf „überschaubares“ Gebiet

- **Stadt**
- **Region mit innerer und/oder organisatorischer Bindung**
 - Landkreis,
 - Tourismusregion
 - beim potenziellen Nutzer bekanntes Reisegebiet

„Bahn & Bus aus einem Guss“, gepaart mit einer gemeinsamen Vermarktung von ÖPNV + Tourismus

Beispiel „Rheinsberger Seenbus“



Ausgangslage

- Bahnanbindung von Rheinsberg (überregional bekannter Kurort, 80 km nördlich von Berlin) aufgrund zu geringer Fahrgastzahlen 2009ff. von der Einstellung bedroht.

Lösung

„**Rheinsberg mobil**“ = Ganzheitlicher Ansatz – ökonomisch und ökologisch – zur Verbesserung der Verkehrssituation in und um Rheinsberg durch Stärkung des ÖV

Ziele

- Erschließungsqualität + Angebot für Gäste u. Einheimische verbessern
- Deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen
- Aufwand reduzieren
- Stärkung der Bahnverbindung durch strikte Ausrichtung der Zu- und Abbringer- Verkehre auf den SPNV
 - >>> Dauerhafte Sicherung der Bahnanbindung Rheinsbergs
- Beschreiten neuer Wege im Marketing: Herstellung von Public Privat Partnerschaften (PPP) um Realisierung zu unterstützen → „Miteinander für Rheinsberg!“





Volkmar Wagner, Büro.03307.3020.47, Mobil.0171.5648.721, volkmar.wagner@team-red.net

www.team-red.net

team red Deutschland GmbH

Geschäftsführer: Dr.-Ing. Bodo Schwieger

Almstadtstr. 7, 10119 Berlin

Tel: 030.138 986-35, Fax: 030.138 986-36

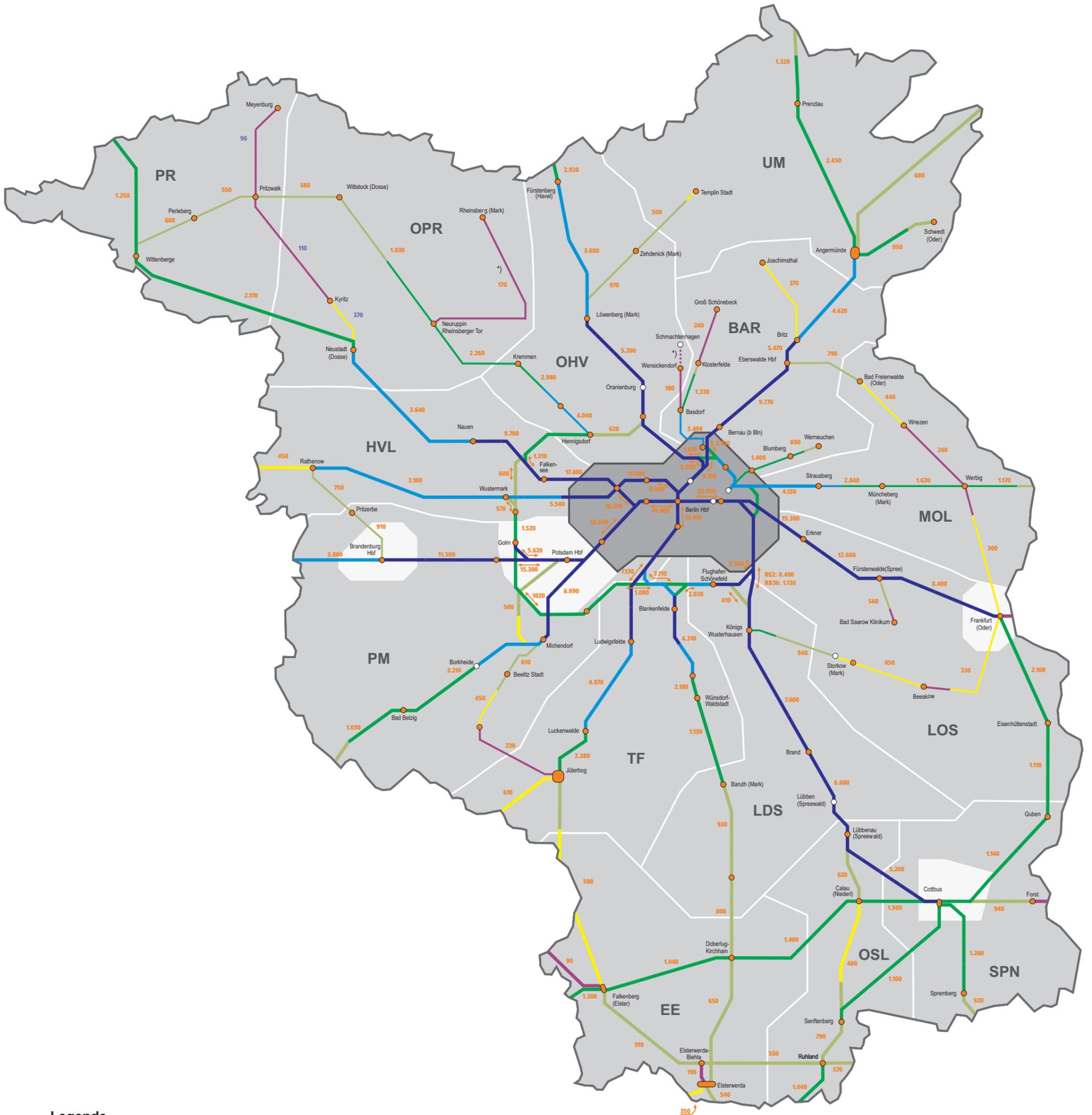


Stationen im Land Brandenburg ^{*)}
Frequentierung

lfd. Nr.	mehr als 1.000 (E+A) / d	lfd. Nr.	501 ... 1.000 (E+A) / d	lfd. Nr.	101 ... 500 (E+A) / d	lfd. Nr.	51 ... 100 (E+A) / d	lfd. Nr.	bis 50 (E+A) / d
1	Angermünde	1	Bad Belzig	1	Ahrensfelde Friedhof	1	Altdöbern	1	Alt Rosenthal
2	Baruth (Mark)	2	Beelitz Stadt	2	Ahrensfelde Nord	2	Altranft	2	Bad Wilsnack
3	Beetz-Sommerfeld	3	Beelitz-Heilstätten	3	Bad Freienwalde (Oder)	3	Blönsdorf	3	Bagenz
4	Berlin-Schönefeld Flughafen (alt)	4	Bestensee	4	Bad Liebenwerda	4	Buckow (Beeskow)	4	Bergsdorf
5	Bernau (b Bln)	5	Biesenthal	5	Bad Saarow Klinikum	5	Buschow	5	Beutersitz
6	Blankenfelde (Kr. Teltow/Fläming)	6	Brand	6	Bad Saarow-Pieskow	6	Coschen	6	Blumberg-Rehhahn
7	Brandenburg Hbf	7	Brück (Mark)	7	Bahnsdorf	7	Döberitz	7	Blumenthal (Mark)
8	Brieselang	8	Calau	8	Baltz	8	Dossow (Prignitz)	8	Bölzke
9	Cottbus	9	Dabendorf	9	Bärenklau	9	Gorgast	9	Brügge (Prignitz)
10	Dallgow-Döberitz	10	Dahlewitz	10	Basdorf	10	Groß Pankow	10	Buchholz (Zauche)
11	Eberswalde Hbf	11	Doberlug-Kirchhain	11	Beeskow	11	Hammelspring	11	Caputh-Geltow
12	Eisenhüttenstadt	12	Fangschleuse	12	Berkenbrück	12	Heiligengrabe	12	Casekow
13	Elsterwerda	13	Finsterwalde (NL)	13	Birkengrund	13	Hohen Neuendorf West	13	Cottbus-Merzdorf
14	Erkner	14	Forst (Lausitz)	14	Birkenwerder (b Bln)	14	Jänschwalde	14	Cottbus-Wilmersdorf Nord
15	Falkenberg (Elster)	15	Fürstenberg (Havel)	15	Blumberg	15	Kerkwitz	15	Drahnsdorf
16	Falkensee	16	Götz	16	Borkheide	16	Kraftwerk Finkenheerd	16	Elscholz
17	Finkenkrug	17	Gransee	17	Brandenburg Altstadt	17	Kummersdorf (Storkow)	17	Falkenhagen (Prignitz)
18	Frankfurt (Oder)	18	Guben	18	Breddin	18	Letschin	18	Ferch-Lienewitz
19	Fürstenwalde (Spree)	19	Kirchmöser	19	Briesen	19	Lindenberg (Mark)	19	Fermerswalde
20	Goim	20	Kremmen	20	Britz	20	Mixdorf	20	Fretzdorf
21	Griebnitzsee	21	Löwenberg (Mark)	21	Chorin	21	Mögelin	21	Gollmitz (Niederlausitz)
22	Hennigsdorf (b Bln)	22	Müncheberg (Mark)	22	Cottbus-Sandow	22	Neuhausen (Cottbus)	22	Goßßen (Niederlausitz)
23	Jüterbog	23	Neuruppin West	23	Drebkau	23	Neutrebbin	23	Golzow (Eberswalde)
24	Königs Wusterhausen	24	Prenzlau	24	Elstal	24	Niederfinow	24	Golzow (Oderbruch)
25	Lübben	25	Pritzwalk	25	Elsterwerda-Biehla	25	Niedergörsdorf	25	Großwudicke
26	Lübbenau	26	Rehfeide	26	Falkenberg (Mark)	26	Oehna	26	Grunow (NL)
27	Luckenwalde	27	Schönwalde (Barnim)	27	Finkenheerd	27	Peltz Ost	27	Hélenesee
28	Ludwigsfelde	28	Schwedt (Oder)	28	Fohrde	28	Prösen Ost	28	Herzberg (Mark)
29	Michendorf	29	Schwedt (Oder) Mitte	29	Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen	29	Ruhlsdorf - Zerpenschleuse	29	Hohenleipisch
30	Nauen	30	Seddin	30	Frankfurt (Oder)-Rosengarten	30	Schönwalde (Spreewald)	30	Hubertushöhe
31	Neuruppin Rheinsberger Tor	31	Seegefeld	31	Friedersdorf	31	Seehausen (Uckermark)	31	Jänschwalde Ost
32	Neustadt (Dosse)	32	Spremberg	32	Friesack (Mark)	32	Tantow	32	Joachimsthal Kaiserbahnhof
33	Oranienburg	33	Trebbin	33	Fürstenwalde (Spree) Süd	33	Trebnitz (Mark)	33	Klandorf
34	Potsdam Charlottenhof	34	Wandlitz	34	Ludwigsfelde-Struveshof	34	Treuenbrietzen Süd	34	Klasdorf
35	Potsdam Hbf	35	Wandlitzsee	35	Glöwen	35	Vogelsang (Gransee)	35	Klinge
36	Potsdam Medienstadt Babelsberg	36	Werneuchen	36	Gärden	36	Warnitz (Uckermark)	36	Kolkwitz
37	Potsdam Park Sansoucci	37	Wilhelmshorst	37	Groß Kéris	37	Wellmitz	37	Kolkwitz Süd
38	Potsdam-Rehbrücke	38	Wittstock (Dosse)	38	Groß Kreuzt	38	Werbig	38	Kunersdorf
39	Rangsdorf	39	Wünsdorf-Waldstadt	39	Groß Schönebeck	39	Wiesenuau	39	Leuthen (b Cottbus)
40	Rathenow	40	Wusterwitz	40	Großbeeren	40	Wilmersdorf (Angermünde)	40	Liebenthal (Prignitz)
41	Ruhland	41	Zehdenick (Mark)	41	Großräschen	41	Woltersdorf (b Luckenwalde)	41	Lindow (Mark)
42	Senftenberg	42	Zossen	42	Grüneberg	42	Wustrau-Radensleben	42	Lottschesee
43	Strausberg			43	Halbe	43	Zehdenick-Neuhof	43	Lubolz
44	Velten (Mark)			44	Hangelsberg	44	Ziltendorf	44	Medewitz (Mark)
45	Werder (Havel)			45	Herrensee			45	Nechlin
46	Wittenberge			46	Herzberg (Elster)			46	Netzeband
47	Wustermark			47	Hosena			47	Neuhof (b Zossen)
				48	Jacobsdorf (Mark)			48	Obersdorf
				49	Joachimsthal			49	Oderin
				50	Altes Lager			50	Oegeln
				51	Kablow			51	Passow (Uckermark)
				52	Karstädt			52	Petershagen (Uckermark)
				53	Klosterfelde			53	Pritzwalk Hainholz
				54	Küstrin-Kietz			54	Prösen
				55	Kyritz			55	Prösen West
				56	Lauchhammer			56	Rehfeld (Falkenberg)
				57	Luckau-Uckro			57	Rosenwinkel
				58	Marquardt			58	Rückersdorf
				59	Melchow			59	Samow
				60	Meyenburg			60	Schneeberg (Mark)
				61	Müllrose			61	Luckaitztal
				62	Nassenheide			62	Schönborn
				63	Nennhausen			63	Schönfließ Dorf
				64	Neupetershain			64	Schönow
				65	Neuzelle			65	Schwarzheide Ost
				66	Niederlehme			66	Teichland
				67	Ortrand			67	Uebigau
				68	Paulinenaue			68	Walddrehna
				69	Perleberg			69	Walsleben
				70	Pillgram			70	Weisen
				71	Pinnow (Uckermark)			71	Wutike
				72	Potsdam-Pirschheide			72	Zehlendorf
				73	Premnitz Nord				
				74	Premnitz Zentrum				
				75	Priort				
				76	Pritzerbe				
				77	Raddusch				
				78	Rheinsberg (Mark)				
				79	Rüdnitz				
				80	Saamund				
				81	Sachsenhausen (Nordb)				
				82	Schmachtenhagen				
				83	Schönerlinde				
				84	Schwante				
				85	Caputh Schwielowsee				
				86	Sedlitz Ost				
				87	Seefeld (Mark)				
				88	Seelow (Mark)				
				89	Seelow-Gusow				
				90	Storkow (Mark)				
				91	Teltow				
				92	Templin				
				93	Templin Stadt				
				94	Thyrow				
				95	Treuenbrietzen				
				96	Vehlefan				
				97	Vetschau				
				98	Wendisch-Rietz				
				99	Wensickendorf				
				100	Wiesenburg (Mark)				
				101	Wriezen				
				102	Wusterhausen (Dosse)				
				103	Zeessen				
				104	Zernsdorf				
				105	Zühlsdorf				
Summe	47	Summe	42	Summe	105	Summe	44	Summe	72
							gesamt:	310	

*) : Berücksichtigt alle Stationen im Zeitraum 2006 -2012

Querschnittsnachfrage im SPNV der Länder Berlin und Brandenburg Fahrplanjahr 2013, Montag - Freitag



Legende

- über 5000
 - 3000 - 5000
 - 1000 - 3000
 - 500 - 1000
 - 300 - 500
 - unter 300
- } Fahrgäste im Querschnitt pro Tag (Mo-Fr)
- Zugangsstelle

Außerhalb des Landes Brandenburg sind nur ausgewählte Zugangsstellen dargestellt
Regelfahrplan ohne Bauarbeiten



**Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg**
Alles ist erreichbar.

Bericht "Brandenburg bewegt sich - Mobilisierungsstrategie für den ÖPNV"

team red Deutschland GmbH für Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Brandenburger Landtag, 07/2014



Anlage 11

Stationspreise DB Station & Service

Bundesländer-Vergleich

Basis: Stationspreisliste 2014 (gültig ab 01.01.2014)



fd. Nr.	Bundesland	Stationspreis / € / nach Kategorie							Verbund	Bemerkung	
		1	2	3	4	5	6	7			
1	Baden-Württemberg	21,69		7,95		3,49	1,26				
				2,64		2,39					
			15,49	7,96	4,59		2,89	1,97			
2	Bayern	19,99	13,31	5,19	3,82	3,07	3,34	2,24			
3	Berlin			3,39	1,64	1,89	2,53				
	Bln (Fern-, Regional- u. S-B)		18,01								
			8,65								
4	Brandenburg		46,41	12,62	6,28	4,10	4,88	3,06			
5	Bremen										
6	Hamburg				2,79		2,38				
7	Hessen	23,64		4,12	2,83	3,53					
					3,62	3,13					
					3,58						
8	Mecklenburg-Vorpommern				5,48	6,06	4,40	3,68			
9	Niedersachsen						4,29	3,20			
				5,53							
				8,86		5,13					
							4,55	3,35			
							4,82				
10	Nordrhein-Westfalen		11,00	3,61	3,57	2,66	3,38				
10a			19,05				4,11				
		14,79		6,95	3,67	3,56	4,66				
11	Rheinland-Pfalz				5,35	2,85	2,10	1,67			
11a			19,95		5,47	4,28					
11b						5,47					
							2,45	1,73			
11c		18,93	5,17	4,51	2,85		2,10	1,67			
12	Saarland										
13	Sachsen						2,46	1,83			
13a							2,21	2,64			
13b								3,88			
13c							3,91				
14	Sachsen-Anhalt		29,44	7,30	4,45	3,85	3,99	2,77			
15	Schleswig-Holstein		28,65		6,32		4,26	2,26			
16	Thüringen			16,05			3,92	3,05			

Bericht „Brandenburg bewegt sich – Mobilisierungsstrategie für den ÖPNV“

Anlage 12

Übersicht über Eisenbahninfrastruktur der RIN RegioInfra Gesellschaft mbH & Co. KG

team red Deutschland GmbH, Stand 07/2014

Bahnstrecken und Stationen

- Rathenow – Rathenow Nord (seit 09/2011, 3 km)
- Neustadt (Dosse) – Herzberg (Mark) (außer Neuruppin West – Neuruppin Rheinsberger Tor, seit April 2011, 41 km)
- Löwenberg – Herzberg (Mark) – Rheinsberg (seit April 2012, 38 km)
– **3 Stationen**
- Meyenburg – Neustadt (Dosse) (seit Januar 2012, 64 km) – **10 Stationen**
- Wittstock (Dosse) – Starsow (seit Ende 2010, stillgelegt, 25 km)
- Mirow – Neustrelitz (seit Dezember 2012, 22 km)^[7]
- Bahnstrecke Ganzlin–Röbel mit dem noch betriebenen Abschnitt Ganzlin – Stuer (7 km) und dem in Stilllegung befindlichen Abschnitt Stuer – Röbel (20 km)^[10]
- Priemerburg – Meyenburg (seit Januar 2012, 56 km)
- Karow (Meckl) – Waren (Müritz) (seit Januar 2012, 35 km)
- Pritzwalk – Putlitz (seit Januar 2012, 17 km) – **5 Stationen**
- Wismar-Karower Eisenbahn mit den Streckenabschnitten Blankenberg (Meckl) – Dabel (seit Januar 2012, 19 km) und Damerower Forst – Karow (Meckl) (4 km)

