
BUS UND BAHN ZUSAMMEN GUT

**BESTEHENDEN ÖPNV DURCH
LANDESBEDEUTSAME
BUSLINIEN ERGÄNZEN**



Torsten Perner und Ingolf Berger

Gutachten der ETC Transport Consultants GmbH für die
Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag

IMPRESSUM

Torsten Perner und Ingolf Berger: Landesbedeutsame Buslinien für Brandenburg

Gutachten der ETC Transport Consultants GmbH für die 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 1700
Fax 0331-966 1702

info@gruene-fraktion.brandenburg.de
www.gruene-fraktion-brandenburg.de

Potsdam, Januar 2017

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.

ISBN-Nummer: 978-3-9817342-0-1

Icon/Titel: thenounproject.com

VORWORT



Foto: © Jan Wischniewski

Liebe Leserinnen und Leser,

stellen Sie sich vor, Sie möchten mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Oranienburg nach Bernau fahren. Obwohl die beiden Orte gerade einmal 25 Kilometer voneinander entfernt liegen, müssen Sie für diese Strecke mindestens eine Stunde Fahrtzeit einplanen. Außerdem müssen Sie wenigstens einmal umsteigen, und zwar in Berlin.

Woran das liegt? Die sogenannten Radialen, also die Verbindungen, die von Zielen in Brandenburg nach Berlin führen, sind vom Schienennetz recht gut abgedeckt. Will man aber mit Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zwischen den Radialen unterwegs sein, wird es schon schwieriger. Dass Bahnverbindungen, für die keine adäquaten Alternativen im Busverkehr geschaffen wurden, eingestellt wurden, hat die Verkehrsangebote in der Fläche oftmals verschlechtert. Davon betroffen sind auch solche Verbindungen, die über Kreis- oder Landesgrenzen führen.

Für die Bestellung des Busverkehrs sind die Landkreise zuständig, weshalb Buslinien in Brandenburg an der Landkreisgrenze enden. Auch deshalb kommen Sie mit dem Bus nicht direkt von Oranienburg im Landkreis Oberhavel nach Bernau im Landkreis Barnim. Einige Bundesländer (Rheinland-Pfalz, Saarland und Sachsen-Anhalt) bieten bereits Buslinien an, die Landkreisgrenzen überwinden – sogenannte landesbedeutsame Buslinien. In weiteren Bundesländern befinden sie sich in Umsetzung. Landesbedeutsame Buslinien zeichnen sich zusätzlich dadurch aus, dass sie in einem guten Takt fahren und der Übergang zur Schiene gewährleistet ist.

Busse in Brandenburg? Da haben die meisten nur den SchülerInnenverkehr vor Augen. Hier gilt es, umzudenken: Auch mit dem Bus kommt man verlässlich von A nach B. Für Pendlerinnen und Pendler, für Touristinnen und Touristen kann der Bus das Verkehrsmittel der Wahl darstellen. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ist bereits einen ersten Schritt in diese Richtung gegangen und bietet gemeinsam mit den Landkreisen sogenannte „PlusBusse“ an. Diese fahren in einem regelmäßigen Takt, gewähren einen zeitnahen Übergang zur Bahn und werden auch am Wochenende bedient.

Ich bin davon überzeugt, dass der Bahnverkehr das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs bilden muss. Busse sollten Bahnlinien sinnvoll ergänzen, aber nicht ersetzen. Nur so bekommen wir mehr Menschen in den ÖPNV.

Die von uns beauftragten Mobilitätsberater von ETC Transport Consultants haben deshalb die Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße daraufhin untersucht, wo in Brandenburg Handlungsbedarf besteht. Darüber hinaus zeigen sie anhand von vier Beispielen, wie das Angebot konkret aussehen könnte und welche Effekte sich damit erreichen ließen.

Das Ergebnis: In einem attraktiven, landkreisübergreifenden Busverkehrsnetz liegen große ungenutzte Potentiale. Wir fordern von der Landesregierung, auf Grundlage des Gutachtens ein Zielfeld für landesbedeutsame Buslinien zu entwickeln und sich auch finanziell zu engagieren, denn ohne eine auskömmliche Finanzierung durch das Land wird der Aufbau eines Landesbusnetzes nicht gelingen. Die Landesregierung muss endlich von ihrer straßenorientierten Verkehrspolitik wegkommen und attraktive ÖPNV-Angebote schaffen – der Bedarf ist definitiv vorhanden.

Eine bewegende Lektüre wünscht Ihnen

Michael Jungclauss
Verkehrs- und infrastrukturpolitischer Sprecher

BERICHT

für

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

im Brandenburger Landtag

Alter Markt 1

14467 Potsdam

Berlin,
Januar 2017

Gutachten Landesbedeutsame Buslinien für Brandenburg

Farb-Fassung

eingereicht von

ETC Transport Consultants GmbH

Martin-Hoffmann-Str. 18

12435 Berlin

INHALT

1	EINLEITUNG	6
2	RECHTLICHE UND ORGANISATORISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	7
2.1	BEGRIFF UND EINORDNUNG	7
2.2	SITUATION IN ANDEREN BUNDESLÄNDERN	8
2.2.1	Übersicht	8
2.2.2	Rheinland-Pfalz.....	9
2.2.3	Sachsen-Anhalt.....	10
2.2.4	Sachsen: PlusBusse im Mitteldeutschen Verkehrsverbund	11
2.2.5	Bewertung	12
3	SITUATION IN BRANDENBURG	14
3.1	RECHTLICHE UND ORGANISATORISCHE RAHMENBEDINGUNGEN	14
3.2	AKTUELLE PLANUNGEN	15
4	ANFORDERUNGEN UND POTENZIALE EINES LANDESBUSNETZES IN BRANDENBURG.....	17
4.1	ANGEBOTSNIVEAU	17
4.2	RAUMSTRUKTUR UND KORRIDORAUSWAHL.....	18
4.3	NACHFRAGEPOTENZIALE.....	21
5	BEISPIELKORRIDORE	24
5.1	BEISPIELKORRIDOR 1: BRANDENBURG – BAD BELZIG – TREUENBRIETZEN – JÜTERBOG	25
5.1.1	Korridorbeschreibung.....	25
5.1.2	Verflechtungen und Potenziale	26
5.1.3	Gegenwärtiges Verkehrsangebot und Zielkonzept	27
5.2	BEISPIELKORRIDOR 2: ORANIENBURG – WANDLITZ – BERNAU.....	31
5.2.1	Korridorbeschreibung.....	31
5.2.2	Verflechtungen und Potenziale	31
5.2.3	Gegenwärtiges Verkehrsangebot und Zielkonzept	33
5.3	BEISPIELKORRIDOR 3: COTTBUS – SPREMBERG – HOYERSWERDA	37
5.3.1	Korridorbeschreibung.....	37

5.3.2	Verflechtungen und Potenziale	37
5.3.3	Gegenwärtiges Verkehrsangebot und Zielkonzept	39
5.4	BEISPIELKORRIDOR 4: NEURUPPIN – RHEINSBERG – FÜRSTENBERG/NEUSTRELITZ	42
5.4.1	Korridorbeschreibung.....	42
5.4.2	Verflechtungen und Potenziale	43
5.4.3	Gegenwärtiges Verkehrsangebot und Zielkonzept	44
6	ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK.....	49

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Beispiel für ein integriertes Eisenbahn- und Landesbusnetz (Rheinland-Pfalz – Südlicher Teil).....	10
Abbildung 2: Beispiel für Vermarktung eines integrierten Eisenbahn- und Landesbusnetzes (Sachsen-Anhalt).....	11
Abbildung 3: Netz von Bahn- und PlusBus-Strecken im Mitteldeutschen Verkehrsverbund	12
Abbildung 4: PlusBus in Brandenburg – Realisierung und Planungsstände.....	16
Abbildung 5: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, Funktionales Verkehrsnetz	18
Abbildung 6: Potenzielle Korridore für ein Landesbusnetz in Brandenburg.....	20
Abbildung 7: Nachfragepotenziale auf Grundlage der Pendlerbeziehungen/Buskorridore	22
Abbildung 8: Nachfragepotenziale auf Grundlage der Pendlerbeziehungen/Bahnkorridore.....	23
Abbildung 9: Übersicht zur Lage der vier Beispielkorridore in Brandenburg.....	24
Abbildung 10: Beispielkorridor 1 – Lage.....	25
Abbildung 11: Pendlerverflechtungen im Beispielkorridor 1.....	26
Abbildung 12: Reisezeitverhältnisse im Beispielkorridor 1	28
Abbildung 13: Gegenwärtiges Angebot und Zielkonzeption im Beispielkorridor 1	29
Abbildung 14: Prognose für Nachfragezuwachs im Beispielkorridor 1 (Querschnitt und absolute Werte, Mo-Fr).....	30
Abbildung 15: Beispielkorridor 2 – Lage.....	31
Abbildung 16: Pendlerverflechtungen im Beispielkorridor 2	32
Abbildung 17: Reisezeitverhältnisse im Beispielkorridor 2	34
Abbildung 18: Gegenwärtiges Angebot und Zielkonzeption im Beispielkorridor 2	35
Abbildung 19: Prognose für Nachfragezuwachs im Beispielkorridor 2 (Querschnitt und absolute Werte, Mo-Fr).....	36
Abbildung 20: Beispielkorridor 3 – Lage.....	37
Abbildung 21: Pendlerverflechtungen im Beispielkorridor 3 (ohne Verflechtungen innerhalb Sachsens).....	38
Abbildung 22: Reisezeitverhältnisse im Beispielkorridor 3	39
Abbildung 23: Gegenwärtiges Angebot und Zielkonzeption im Beispielkorridor 3	41
Abbildung 24: Beispielkorridor 4 – Lage.....	42

Abbildung 25: Pendlerverflechtungen im Beispielkorridor 4	43
Abbildung 26: Reisezeitverhältnisse im Beispielkorridor 4	45
Abbildung 27: Gegenwärtiges Angebot und Zielkonzeption im Beispielkorridor 4	47
Abbildung 28: Prognose für Nachfragezuwachs im Beispielkorridor 4 (Querschnitt und absolute Werte, Sa/So)	48

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Planungs- und Angebotskriterien für landesbedeutsame Buslinien in anderen Regionen..	13
Tabelle 2: Einwohner im Beispielkorridor 1	26
Tabelle 3: Einwohner im Beispielkorridor 2	32
Tabelle 4: Einwohner im Beispielkorridor 3	38
Tabelle 5: Einwohner im Beispielkorridor 4	43

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

BRB	Brandenburg
DB	Deutsche Bahn
HVZ	Hauptverkehrszeit
LE	Low Entry (Niederflur)
MDV	Mitteldeutscher Verkehrsverbund
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NASA	Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt
NF	Niederflur-Fahrzeug
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr – hier im Land Brandenburg
ÖPNVFV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung – ÖPNVFV)
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StPNV	Straßenpersonennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen

1 Einleitung

Der öffentliche Verkehr (ÖV) im ländlichen Raum stellt sich derzeit oftmals in „zwei Welten“ dar. Während man mit der Eisenbahn schnell und häufig zu allen Tages- und Wochenzeiten reisen kann, bricht das Angebot abseits der Schiene oftmals ein und ist in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Für Berufspendler, Besorgungen oder Ausflüge sind die Busangebote meistens nicht geeignet. Eine grundlegende Verbesserung des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum ist daher nur dann möglich, wenn die einzelnen Verkehrsträger auf Schiene und Straße integriert betrachtet und enger miteinander vernetzt werden.

In Brandenburg wurde der SPNV in den vergangenen Jahren auf den nach Berlin ausgerichteten radialen Achsen erheblich ausgebaut. Auf diesen nachfragestarken Relationen sind sehr konkurrenzfähige Verkehrsangebote zum motorisierten Individualverkehr möglich. Der SPNV ist in diesen Relationen so erfolgreich, dass gegenwärtig auf einigen Korridoren bereits Kapazitätsengpässe aufgrund zunehmender Nachfrage zu verzeichnen sind.

Dahingegen wurde der SPNV auf ergänzenden tangentialen Strecken überwiegend reduziert bzw. ganz eingestellt. Durch diese zumeist rein wirtschaftlich begründeten Einstellungen des regionalen Bahnverkehrs ohne adäquate Alternativangebote im Busverkehr haben sich die Verkehrsangebote in der Fläche oftmals insgesamt verschlechtert. Dies betrifft in besonderem Maße solche Relationen, die über Kreis- oder sogar Landesgrenzen führen. Hier haben die Landkreise als Aufgabenträger und die dort verkehrenden Verkehrsunternehmen bisher nur ein geringes Interesse gezeigt, den Hauptachsen folgende Linien einzurichten, die auch Kreisgrenzen überschreiten. Oftmals orientiert sich die Angebotsplanung vordergründig am Schülerverkehr, der ja in der Regel innerhalb der Landkreise stattfindet.

Von gleichwertigen Lebensbedingungen bezüglich der Verkehrsanbindung kann im ländlichen Raum in Brandenburg derzeit nicht gesprochen werden, da im äußeren Entwicklungsraum zumeist nur Gemeinden mit Bahnanschluss über ein verlässliches ÖV-Angebot verfügen.

Mit diesem Gutachten soll aufgezeigt werden, wie das Land Brandenburg die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten in der Fläche sicherstellen kann. Eine Möglichkeit sind neue regionale Angebote entlang aufkommensstarker Verkehrsachsen, die abseits der SPNV-Achsen das Angebot im öffentlichen Verkehr verbessern und den Schienenverkehr sinnvoll ergänzen können. Hierfür werden in der vorliegenden Studie, aufbauend auf bestehenden Ansätzen in Brandenburg sowie Erfahrungen aus anderen Bundesländern, zunächst Angebotsmerkmale für landesbedeutsame Buslinien definiert und anschließend ein landesweites Zielnetz für die Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße entwickelt. Schließlich wird anhand von vier ganz unterschiedlichen Beispielen gezeigt, wie das Angebot auf diesen landesbedeutsamen Linien konkret aussehen könnte und welche Effekte sich damit erreichen ließen.

2 Rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen

2.1 Begriff und Einordnung

Unter dem Begriff „landesbedeutsame Buslinien“ wird ein Angebot im öffentlichen Straßenpersonenverkehr bezeichnet, welches sich vom üblichen Angebot des Busverkehrs in ländlichen Räumen bezüglich der Bedienungshäufigkeit, Verlässlichkeit und Reisegeschwindigkeit unterscheidet. Dies betrifft aus Sicht der Fahrgäste vor allem das Fahrplanangebot an allen Tagen und zum Teil bestimmte Ausstattungs- und Komfortmerkmale der eingesetzten Busse. Für die Aufgabenträger betrifft dies vor allem den Rechtsrahmen und die Finanzierung des Angebots.

Dabei gibt es allerdings keinen bundeseinheitlichen Standard, vielmehr finden sich in den Bundesländern jeweils eigene Lösungen – bis hin zur Bezeichnung der Angebote. Beispielsweise wird in Rheinland-Pfalz, wo beginnend mit dem Jahr 1996 als erstes ein solches System eingeführt wurde, der Begriff „Regiolinien“ verwendet, in Sachsen-Anhalt (eingeführt 2008) wird von „Landeslinien“ gesprochen. Aktuell findet der Begriff „PlusBus“ eine zunehmende Verbreitung.

Die Motivation zur Einführung von landesbedeutsamen Buslinien liegt vor allem im Bestreben, die „zweigeteilte“ ÖPNV-Welt in ländlichen Räumen auszugleichen. Abseits der SPNV-Korridore bricht das Angebot oftmals ein und ist in erster Linie auf den Schülerverkehr ausgerichtet. Ziel der landesbedeutsamen Linien ist die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs in der Fläche abseits der Hauptkorridore und Schienenstrecken. Die Nutzbarkeit des ÖPNV soll für mehr Bevölkerungsgruppen und deren Aktivitäten ermöglicht werden, wie z.B.

- Berufsverkehre (Pendlerbeziehungen)
- Erledigungsverkehre (Einkauf, Behördengänge, Arzt etc.)
- Freizeitverkehre (der Einwohner der Region)
- Ausflugsverkehre (Besucher aus anderen Regionen)

Neben den reinen verkehrlichen Aspekten kommt den landesbedeutsamen Linien eine raumstrukturelle Bedeutung zu. Sie folgen den räumlichen Achsen zwischen den Zentren und unterstützen deren Entwicklung. Diese Raumstruktur findet sich im öffentlichen Verkehrsangebot wieder. In ländlich geprägten Regionen wird ein verlässliches ÖPNV-System (wieder) etabliert, was auch ein Faktor zur Stabilisierung des ländlichen Raumes ist. Im Bundesland Sachsen-Anhalt wird dieser Effekt als „Haltefaktor“ für den ländlichen Raum bezeichnet.¹

¹ Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt 2010-2015/25, S.8

Aus verkehrlicher und raumstruktureller Sicht lassen sich die landesbedeutsamen Buslinien folgendermaßen charakterisieren:

- Verbindungen zwischen zentralen Orten (i.A. mindestens ein Mittelzentrum) abseits von SPNV-Achsen
- Direkte Linienführung zwischen den Zentren ohne größere Umwegfahrten zur Bedienung aufkommensschwacher Ziele (kleine Dorflagen)
- An mindestens einem Punkt Anbindung an das SPNV-Netz mit abgestimmten Anschlüssen
- Linienführung über lokale Verwaltungsgrenzen hinweg (insbesondere Kreisgrenzen)
- Vertaktetes Verkehrsangebot – Montag-Freitag mindestens alle zwei Stunden, sehr oft stündlich
- Verkehrsangebot auch an Wochenenden (mindestens einige vertaktete Fahrtenpaare)
- Zusätzliche Bedeutung bei Erschließung touristisch attraktiver Regionen

Aus rechtlicher und finanzieller Sicht sind folgende Kriterien prägend für landesbedeutsame Buslinien:

- Finanzielles Engagement des jeweiligen Bundeslandes: Im Allgemeinen wird ein Teil der zusätzlich entstehenden Kosten als Zuschuss gezahlt, die lokalen Aufgabenträger sind weiterhin ebenfalls an der Finanzierung beteiligt.
- Die landesbedeutsamen Linien sind entsprechend ihrer Bedeutung in entsprechenden Landesgesetzen und Richtlinien verankert – in einigen Fällen bis hin zur genauen Definition einzelner Korridore.
- In einigen Bundesländern erfolgen Koordination, Förderung und Projektbegleitung der landesbedeutsamen Buslinien durch die Aufgabenträger, die auch Besteller des SPNV sind und somit i.d.R. über die Zuständigkeit auf Landesebene verfügen.

Im nachfolgenden Kapitel wird dargestellt, wie dies konkret in anderen Bundesländern ausgestaltet ist.

2.2 Situation in anderen Bundesländern

2.2.1 Übersicht

Mit Blick auf die anderen zwölf Flächenländer wird in Ergänzung zur Analyse der Situation in Brandenburg aufgezeigt, welche rechtlichen Grundlagen und Zuständigkeiten auf Landes- und kommunaler Ebene dort bestehen und wie die Planung und Finanzierung von landesbedeutsamen Linien gestaltet wird. Der Fokus richtet sich hierbei insbesondere auf die Bundesländer, in denen landesbedeutsame Buslinien bereits bestehen oder konkret geplant sind.

Gegenwärtig kann der Entwicklungsstand zu landesbedeutsamen Buslinien wie folgt grob eingeteilt werden:

- Bereits umgesetzt: Rheinland-Pfalz, Saarland und Sachsen-Anhalt
- In Umsetzung befindlich: Baden-Württemberg und Thüringen
- In Planung/Diskussion: Sachsen und Schleswig-Holstein
- Keine aktuelle Entwicklung: Bayern, Niedersachsen, Mecklenburg-Vorpommern, Hessen und Nordrhein-Westfalen

Zusätzlich sei jedoch darauf hingewiesen, dass in einigen Bundesländern auf der Ebene der regionalen Aufgabenträger/Verkehrsverbünde vergleichbare Entwicklungen zu beobachten sind, so dass sich das Bild bundesweit insgesamt etwas differenzierter darstellt. Verwiesen wird hier beispielsweise auf die seit Dezember 2016 eingeführten Schnellbuslinien im Bereich des Rhein-Main-Verkehrsverbundes (Hessen) oder das PlusBus-Konzept im Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) im Dreiländereck Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen. Im Folgenden werden drei Beispiele genauer vorgestellt – zwei bereits etablierte Modelle auf Landesebene (Rheinland-Pfalz und Sachsen-Anhalt) sowie ein noch recht neues Anwendungsbeispiel auf Ebene eines regionalen Aufgabenträgers (MDV).

2.2.2 Rheinland-Pfalz

Das Landesbusnetz in Rheinland-Pfalz („Regiolinien“) wurde im Zuge der Entwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes im SPNV initiiert. Neben die angebotsorientierte SPNV-Bedienung wurde mit den Regiolinien ein bahnergänzendes Netz für nicht schienenverbundene Relationen gestellt. Die Regiolinien sind dabei aber keine Bahnersatzverkehre, sondern zusätzliche regionale Angebote. Komplettiert wird in Rheinland-Pfalz die Verteilungshierarchie durch die fortgeschrittene Entwicklung und Unterstützung von Bürgerbusangeboten durch das Land.

Aufgabenträger für die Regiolinien sind die beiden kommunalen Zweckverbände, deren Gesellschafter neben den Landkreisen und kreisfreien Städten auch das Land ist. Die Zweckverbände bestellen die Verkehre im Umfang von ca. 4 Mio. Euro p.a. aus (vom Land weitergeleiteten) Mitteln nach dem Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz, RegG). Die Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Taktes und damit auch der Regiolinien wird stark durch das Land bzw. das Fachministerium gestaltet, z.B. in Form von Qualitätsvorgaben. Durch die Bündelung der Aufgabenträgerschaft für den SPNV und das Landesbusnetz bei den Zweckverbänden wird eine vergleichsweise gute Abstimmung der beiden Angebote in Rheinland-Pfalz erreicht. Gegenwärtig wird angestrebt, im Rahmen fälliger Neuvergaben lokale Buslinien und die landesbedeutsamen Regiolinien in gemeinsamen Linienbündeln auszuschreiben. Dies erfolgt im Rahmen einer verstärkten Kooperation zwischen den beiden ÖPNV-Aufgabenträgerebenen (Zweckverbände und Landkreise/Verkehrsverbünde).

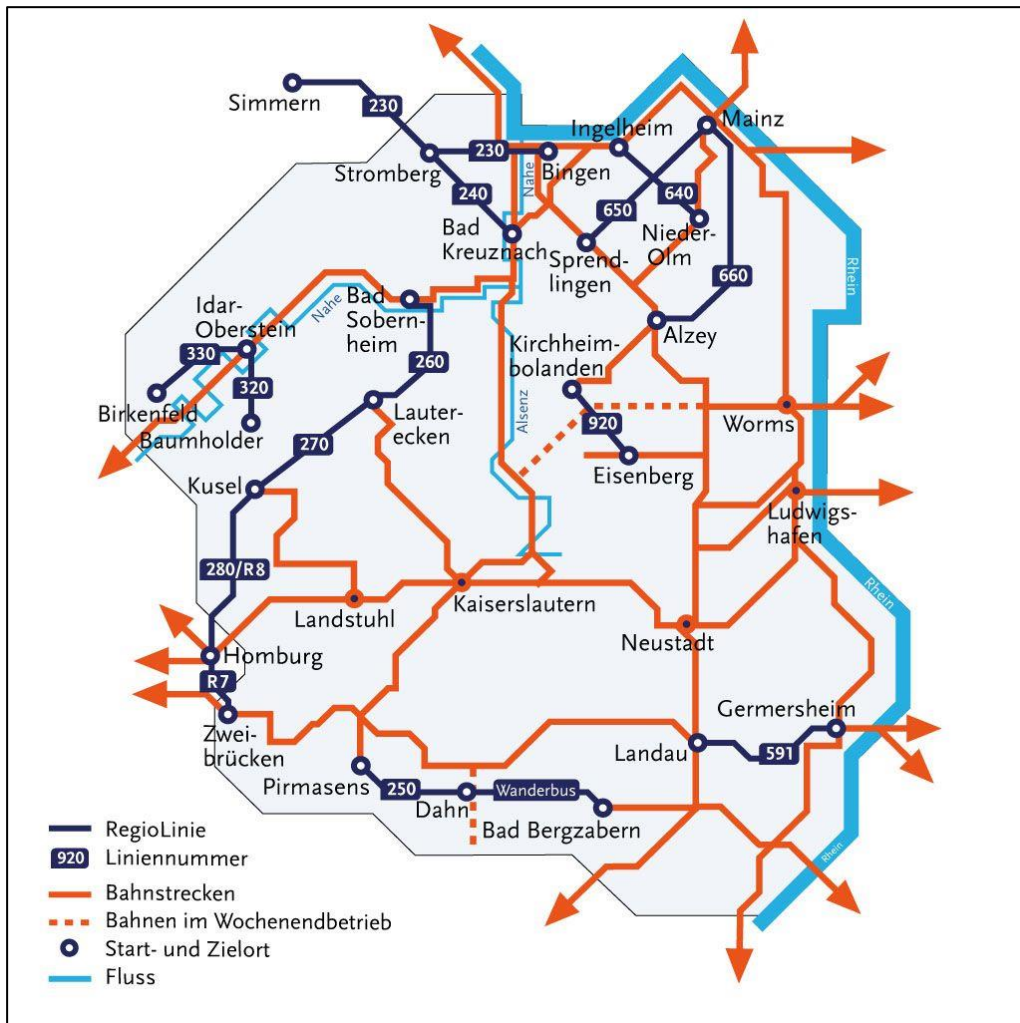


Abbildung 1: Beispiel für ein integriertes Eisenbahn- und Landesbusnetz (Rheinland-Pfalz – Südlicher Teil)²

2.2.3 Sachsen-Anhalt

Sachsen-Anhalt hat in größerem Umfang Bahnstrecken stillgelegt – es ist das einzige Bundesland, in dem die Betriebsleistung im SPNV seit der Bahnreform zurückgegangen ist. Die abbestellten Strecken wurden überwiegend durch Busleistungen substituiert, die heute den Kern des Landesbusnetzes bilden. Begleitet wurde diese Strategie im ländlichen Raum durch die Förderung von Rufbusangeboten durch das Land.

Aufgabenträger des Landesbusnetzes sind in Sachsen-Anhalt die Landkreise. Diese beziehen vom Land pauschalierte Zuweisungen für die ÖPNV-Gestaltung (ebenfalls aus Regionalisierungsgesetzmitteln).

² Quelle: Zweckverband SPNV Rheinland Pfalz Süd: <http://www.spnv-sued.de/themen-und-projekte/regiolinien.html>.
Abgerufen am 02.12.2016



Abbildung 2: Beispiel für Vermarktung eines integrierten Eisenbahn- und Landesbusnetzes (Sachsen-Anhalt)³

2.2.4 Sachsen: PlusBusse im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

Systematisch handelt es sich bei dem vertakteten, auf den SPNV zulaufenden Angebot des PlusBus im MDV auch um eine Art Landesbusnetz auf regionaler Ebene. Das Angebot hat teilweise den Ursprung ebenfalls in Bahnersatzverkehren, die aber inzwischen neu konzipiert wurden. Wurden die Bahnersatzverkehre früher ausschließlich durch weitergeleitete Regionalisierungsgesetzmittel finanziert, werden die PlusBusse heute im stärkeren Maße durch die Landkreise selbst finanziert. Die Kreise sind auch für die Bestellung zuständig. Die zusätzlichen Leistungen zur Aufwertung zu PlusBus-Linien werden aus folgenden drei Finanzierungsquellen gewonnen (Mischfinanzierung):

- Umschichtung zwischen den Linien
- Mittel der SPNV-Aufgabenträger (Bahnersatzverkehr)
- Mittel der ÖPNV-Verkehrsunternehmen in Erwartung neuer Fahrgäste

Die Marke PlusBus hat sich inzwischen in angrenzenden Ländern, insbesondere in Brandenburg, verbreitet. Wie oben beschrieben, werden im VBB derzeit zahlreiche PlusBus-Linien geplant bzw. wurden schon umgesetzt.

³ Quelle: Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH: www.starker-nahverkehr.de/de_DE/mein-takt/liniennetz.html. Abgerufen am 02.12.2016

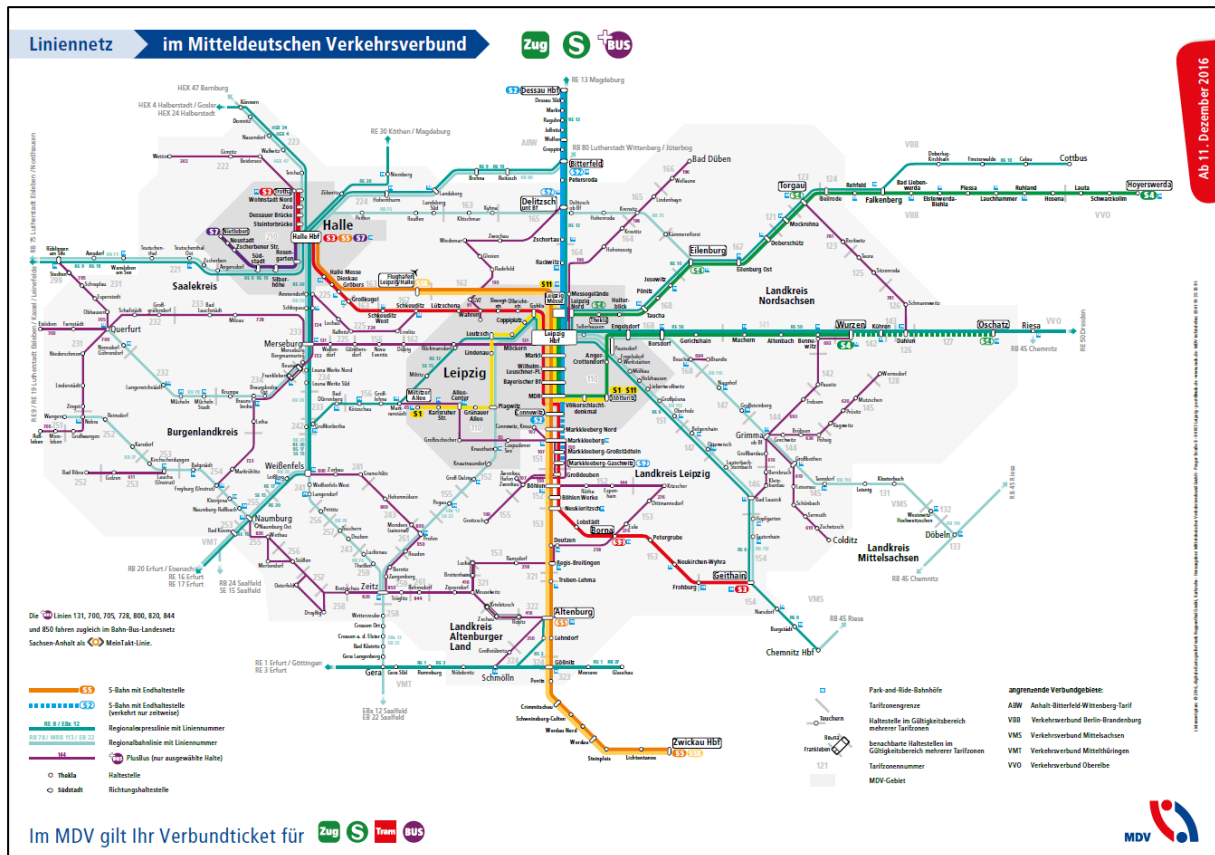


Abbildung 3: Netz von Bahn- und PlusBus-Strecken im Mitteldeutschen Verkehrsverbund⁴

2.2.5 Bewertung

Tendenziell kann festgestellt werden, dass das Konzept landesbedeutsamer Buslinien eine zunehmende Verbreitung findet und in immer mehr Bundesländern oder auf Ebene regionaler ÖPNV-Aufgabenträger eingeführt wird. Allen Netzen gemeinsam sind eine deutliche Ausweitung und Systematisierung (Taktfahrpläne, Wochenendverkehre) des Fahrplanangebotes und eine Entwicklung des Liniennetzes unabhängig der jeweiligen Gebietskörperschaftsgrenzen. Gemeinsam ist auch die (anteilige) Finanzierung über den Landeshaushalt – sei es über Weiterleitung von Mitteln nach dem Regionalisierungsgesetz oder durch zusätzliche Eigenmittel.

Die Festlegung der jeweils in Betracht kommenden Linien bzw. Korridore erfolgt jedoch je nach Bundesland unterschiedlich. Während in Thüringen eine sehr detaillierte Definition auf Ebene einer Richtlinie erfolgt, überträgt der Gesetzgeber in Sachsen-Anhalt die Planung des Landesnetzes auf die Ebene des Landesnahverkehrsplans, mit entsprechenden Anpassungs- und Abstimmungsmöglichkeiten.

⁴ Quelle: MDV: www.mdv.de/fahren/s-bahn-und-plusbus/plusbus/. Abgerufen am 02.12.2016

ten der daran beteiligten Akteure unter Federführung der Nahverkehrsgesellschaft Sachsen-Anhalt (NASA).⁵

Bezüglich der Bestell- und Organisationsstrukturen wird üblicherweise auf die auch für die lokalen Busverkehre zuständige Aufgabenträgerebene (i.A. Landkreise) zurückgegriffen, indem für die Einrichtung einer landesbedeutsamen Buslinie ein Zuschuss gewährt wird. Dieser Zuschuss kann sowohl in pauschaler Höhe als auch in Abhängigkeit vom jeweils gefahrenen Angebot erfolgen, ist jedoch an die in dem jeweiligen Bundesland geltenden Kriterien (wie Fahrplanangebot oder Fahrzeugausstattung) für landesbedeutsame Linien gekoppelt. Die Landkreise organisieren die Einrichtung und den Betrieb der Linien in Eigenregie.

Eine Ausnahme bezüglich der Bestell- und Organisationsstrukturen stellt das Land Rheinland-Pfalz dar, wo die für die Organisation und Bestellung des Schienenpersonennahverkehrs zuständigen Aufgabenträger diese Aufgabe auch für die landesbedeutsamen Buslinien übernehmen. Voraussetzung für dieses Modell ist eine starke Kooperationsbereitschaft und Abstimmung zwischen den jeweiligen Aufgabenträgerebenen. Die folgende Abbildung zeigt zusammenfassend die Zusammenstellung einiger Merkmale landesbedeutsamer Buslinien in anderen Bundesländern:

ÖPNV Netz (Bus/Bahn)	Landesnetz Sachsen-Anhalt <O> Mein Takt	PlusBus im MDV <+> PlusBus	Rheinland-Pfalz-Takt
Verkehrsträger	SPNV/StPNV	StPNV	SPNV/StPNV
Takt	1- oder 2-Stunden-Takt	1- oder 2-Stunden-Takt	1- oder 2-Stunden-Takt
Fahrzeuge	NF und LE vorgegeben	NF und LE vorgegeben	Keine Angaben
Tarifierkennung	DB Fahrscheinanerkennung	Gemäß MDV Bestimmungen	DB Fahrscheinanerkennung
Abstimmung Bus/Bahn	Vorgegeben durch die NASA	MDV koordiniert	Zweckverbände SPNV-Nord/Süd
Aufgabenträger (StPNV-Anteil)	Landkreise	Landkreise	Zweckverbände SPNV-Nord/Süd
Angebotsbeginn	2006	2013	1994
Zentralörtliche Verbindungen	Ja	Ja, gem. MDV Plan	Ja, ohne Vorgaben
Finanzierung	Bezuschussung NASA	Aufgabenträger	Zweckverbände SPNV-Nord/Süd

Tabelle 1: Planungs- und Angebotskriterien für landesbedeutsame Buslinien in anderen Regionen⁶

⁵ Thüringen: Richtlinie zur Förderung einer bedarfsgerechten Verkehrsbedienung im Straßenpersonennahverkehr in Thüringen (StPNV-Finanzierungsrichtlinie), veröffentlicht im Thüringer Staatsanzeiger 49/2015, Sachsen-Anhalt: Ministerium für Bau und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt: Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt, Zeitraum 2005 bis 2008/2015: Leitlinien zur Entwicklung des ÖPNV-Gesamtsystems Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt, Zeitraum 2005 bis 2008/2015 (S.32)

⁶ Quelle: VDV Landesgruppe Sachsen/Thüringen, Fischer: ThüringerRegioNetz, Konzept für ein zentralörtliches landesweites Bus-Bahn-Netz im Freistaat Thüringen, S. 18

3 Situation in Brandenburg

3.1 Rechtliche und organisatorische Rahmenbedingungen

In Brandenburg wurde der SPNV in den vergangenen Jahren auf den nach Berlin ausgerichteten radialen Achsen deutlich ausgebaut, während er auf ergänzenden tangentialen Strecken überwiegend reduziert bzw. ganz eingestellt wurde. Dadurch haben sich die Verkehrsangebote in der Fläche oftmals insgesamt verschlechtert, auch weil adäquate Ersatzangebote fehlen. Dies betrifft in besonderem Maße solche Relationen, die über Kreis- oder sogar Landesgrenzen führen. Hier haben die Landkreise als Aufgabenträger und die dort verkehrenden Verkehrsunternehmen bisher nur ein geringes Interesse gezeigt, den Hauptachsen folgende Linien einzurichten, die auch Kreisgrenzen überschreiten. Oftmals orientiert sich die Angebotsplanung vordergründig am Schülerverkehr, der ja in der Regel innerhalb der Landkreise stattfindet.

Mit ursächlich hierfür ist die Nichtnutzung der bereits 2005 ins Brandenburger ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) eingefügten Kompetenz des Landes für landesbedeutsame Buslinien (§ 3 Abs. 1 ÖPNVG). Lediglich die nur selten verkehrende Linie 618 Potsdam – Wünsdorf wird derzeit als landesbedeutsame Buslinie geführt. Ansonsten oblagen und obliegen kreisgrenzüberschreitende Linien den Landkreisen, auch bei Einstellung von SPNV-Linien. Zwar hat das Land in § 3 Abs. 1 Nr. 4 FinVO zum ÖPNVG ausdrücklich niedergelegt, dass kreisgrenzüberschreitende Linien mindestens genauso gut bedient werden müssen wie Linien innerhalb eines Kreises – andernfalls wird die Finanzierung seitens des Landes gekürzt. Praktische Auswirkungen scheint dies jedoch nicht zu haben. So verkehren z.B. von Rathenow Richtung Neustadt/Dosse auf der Linie 684 immer noch Schienenverkehrsersatzbusse im Zweistundentakt, die aber zum größten Teil an der Kreisgrenze kurz vor Neustadt umkehren, da offenbar der Landkreis Ostprignitz-Ruppin die Bestellung ablehnt.

Nach dem Brandenburger ÖPNV-Gesetz ist die Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV Aufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte, während dem Land selbst die Zuständigkeit für landesbedeutsame Buslinien zukommt. Jedoch erwächst aus der optionalen Möglichkeit nach dem Brandenburger ÖPNV-Gesetz keine Verpflichtung zur Einrichtung und Finanzierung landesbedeutsamer Buslinien. Hierfür wären auf Ebene des Landes ergänzende Regelungen in Form von entsprechenden Finanzierungsrichtlinien oder -regelungen erforderlich.

Zudem ist die Festlegung der jeweils in Betracht kommenden Linien bzw. Korridore für ein landesbedeutsames Busnetz auch für das Land Brandenburg anzustreben. Aus Sicht des Gutachters stellt der Ansatz des Landes Sachsen-Anhalt (siehe Kapitel 2.2.5) mit der Übertragung der Planung des Landesnetzes auf die Ebene des Landesnahverkehrsplans und Einbeziehung der regionalen Akteure (VBB) und lokalen Aufgabenträger (Landkreise) eine langfristig stabilere Basis dar. Die Einbeziehung der Akteure stellt zudem eine höhere Akzeptanz der Beteiligten sicher.

3.2 Aktuelle Planungen

Der Ansatz der landesbedeutsamen Buslinien zielt aus übergeordneter Sicht des Landes auf die Schaffung attraktiver Reiseketten mit einer intelligenten Verzahnung von Bahn- und Busangeboten auch abseits des SPNV-Netzes. Durch die geringeren Betriebskosten des Busverkehrs kann auf nachfrageschwächeren Strecken bei gleichem Mitteleinsatz sogar ein umfassenderes Verkehrsangebot als mit dem SPNV sichergestellt werden. Um den Fahrgästen ein Verkehrsangebot aus einem Guss anzubieten, sind dabei beide Verkehrsträger optimal miteinander zu vernetzen durch:

- attraktive Schnittstellen mit kurzen Übergangswegen zwischen Bahn und Bus
- abgestimmte (Takt-)Fahrpläne mit kurzen und gesicherten Anschlüssen zwischen Bahn und Bus und auch zwischen verschiedenen Buslinien
- Fahrtmöglichkeiten zu allen Tages- und Wochenzeiten (auch in den Abendstunden und am Wochenende)
- durchgehende Tarife und Fahrplaninformationen (im VBB weitestgehend gegeben)

Genau dieser Ansatz wird nun im VBB mit den PlusBus-Linien, die in einem festen Takt die Aufkommensschwerpunkte abseits der Schiene bedienen, verfolgt. Bereits in zwei Landkreisen (Teltow-Fläming und Ostprignitz-Ruppin) haben die dortigen Verkehrsunternehmen PlusBus-Linien eingerichtet, die die Aufkommensschwerpunkte in gestraffter Linienführung und im Stundentakt (Montag-Freitag) verbinden. An Wochenenden werden zumindest einzelne Fahrten angeboten. Eine Ausweitung in den beiden Landkreisen und neue PlusBusse in weiteren Landkreisen sind in Planung.

Die PlusBusse verkehren aber weiterhin nur innerhalb der Landkreise. Der Ansatz der PlusBusse beruht auf einer freiwilligen Kooperation der lokalen Verkehrsunternehmen bzw. Aufgabenträger mit dem VBB. Der VBB unterstützt dieses Konzept – neben fachlicher Beratung – vor allem in den Bereichen Vermarktung und Kommunikation; eine finanzielle Unterstützung der Verkehrsangebote erfolgt jedoch nicht.

Die ersten Erfahrungen mit den Plusbussen im VBB oder auch im MDV belegen die Potenziale durch die Aufwertung regionaler Buslinien. Im Schnitt konnten die Fahrgastzahlen dort bereits im ersten Jahr nach der PlusBus-Einführung um rund 10% gesteigert werden.⁷

Um diesen positiven Entwicklungsansatz fortzuführen und zu verstetigen, besteht aber weiterhin Handlungsbedarf, Hauptachsen und Aufkommensschwerpunkte in Brandenburg und der benachbarten Regionen auch dort zu verbinden, wo kein die Grenzen der Gebietskörperschaften (insbesondere zwischen Landkreisen) überschreitendes Verkehrsangebot besteht.

⁷ Zusammenfassende Präsentation auf Konferenz „Erfahrungsaustausch zum PlusBus“ zwischen Verkehrsverbünden, Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen, Leipzig, 16.03.2016, <http://images.vbb.de/assets/downloads/file/384559.pdf>. Abgerufen am 02.12.2016

So gibt es im Landesentwicklungsplan zahlreiche überregionale Verbindungen ohne SPNV-Angebot, die jedoch für den öffentlichen Verkehr von Bedeutung sind. Ziel einer landesweiten ÖV-Planung muss es daher sein, für diese Achsen ein integriertes Bahn- und Bus-Angebot zu schaffen, um möglichst gleichwertige Verkehrsangebote in allen Landesteilen herzustellen.



Abbildung 4: PlusBus in Brandenburg – Realisierung und Planungsstände⁸

⁸ Quelle: VBB-Regionalkonferenz Prignitz-Oberhavel 12.07.2016:
<http://images.vbb.de/assets/downloads/file/547302.pdf>. Abgerufen am 02.12.2016

4 Anforderungen und Potenziale eines Landesbusnetzes in Brandenburg

4.1 Angebotsniveau

Die im Folgenden vorgestellten Angebotsstandards für ein künftiges Landesbusnetz in Brandenburg orientieren sich an den bereits etablierten Netzen in anderen Bundesländern sowie am PlusBus-Ansatz in Brandenburg.

Dabei wird das Angebot jeweils auf die regionalen Besonderheiten in der Raumstruktur im Land Brandenburg sowie die wichtigsten potenziellen Fahrgastgruppen ausgerichtet. So dürften beispielsweise die Erwartungen der Fahrgäste an das Wochenendangebot einer Landesbuslinie in einer eher peripheren ländlich geprägten Region deutlich anders sein, als in einem Gebiet mit hoher touristischer Bedeutung. Angestrebt wird jedoch ein Mindeststandard für alle landesbedeutsamen Buslinien, der durch folgende Kriterien gekennzeichnet ist:

- Möglichst direkte Linienführung ohne größere Umwegfahrten
- Ausrichtung auf Anschlüsse zu übergeordnetem ÖPNV-Netz – maximal 15 Minuten Übergang (SPNV, andere wichtige Buslinien)
- Standardangebot (Regelfall)
 - Mo-Fr: 1h-Takt, Zeitraum: Mindestens 06:00 – 20:00 Uhr
 - Sa/So: 2h-Takt, Zeitraum: 08:00 (Sa) / 10:00 (So) – 20:00 Uhr
 - Auf Korridoren mit starker Bedeutung als Zu-/Abbringer für den SPNV: optionale Spätfahrten in Lastrichtung zwischen 22:00 und 23:00 (ggfs. auch durch alternative Bedienformen)
- Sonderfall: Linien mit Hauptausrichtung Tourismus
 - Mo-Fr: 2-4h-Takt, Zeitraum: 06:00 – 20:00 Uhr
 - Sa/So: Saison: 2h-Takt, Zeitraum: 08:00 (Sa) / 10:00 (So) – 20:00 Uhr
 - Sa/So: Winter: 4h-Takt (ggfs. alternative Bedienformen)

Ergänzend sollten weitere Merkmale, wie z.B. Barrierefreiheit, Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme (insbesondere auf touristisch bedeutsamen Linien), Komfortanforderungen (z.B. Sitzabstand), Anforderungen bezüglich Haltestellenausstattung und Fahrgastinformation in die Anforderungen zu landesbedeutsamen Linien Eingang finden.

4.2 Raumstruktur und Korridorauswahl

Ein weiterer wesentlicher Planungsansatz für ein landesweites Busnetz ist neben den Vorgaben zu Taktzeiten und maximaler Übergangszeit die Ausrichtung an den überregionalen Verbindungsachsen. Diese stellen auch die Grundlage für die Auswahl der potenziellen Korridore für landesbedeutsame Buslinien dar.

Im Landesentwicklungsplan sind hierzu entsprechende Schienen- (blaue Strichlinie in der nachfolgenden Grafik) und Straßenverbindungen (hellbraune durchgehende Linien) aufgeführt:

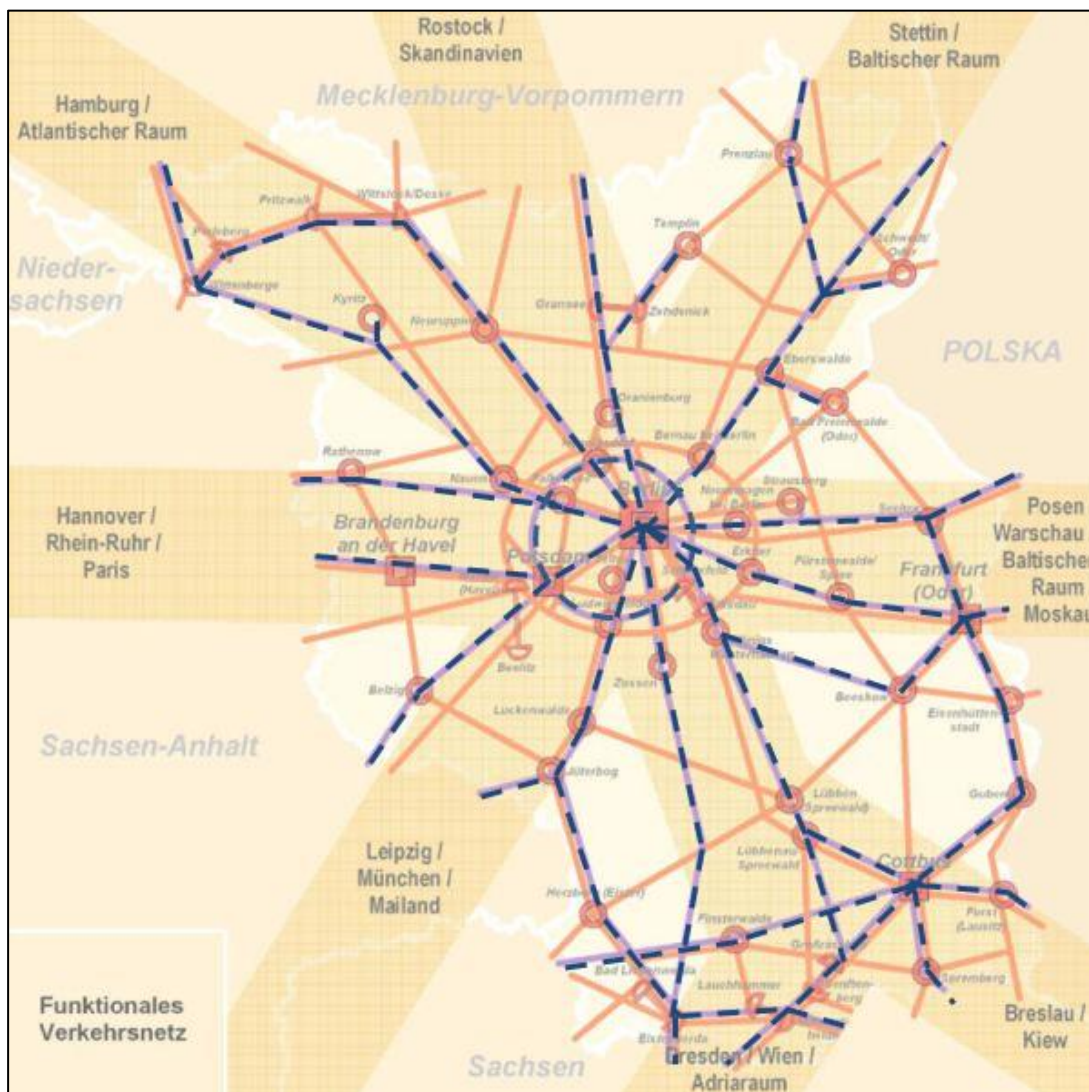


Abbildung 5: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, Funktionales Verkehrsnetz⁹

⁹ Quelle: <http://gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplan-berlin-brandenburg>.
Abgerufen am 02.12.2016 (grafisch bearbeitet)

In einem ersten Schritt wurden alle nicht durch den Schienenverkehr (sowohl im Landesentwicklungsplan verzeichneten als auch weitere vom SPNV bediente Strecken) abgedeckten Korridore identifiziert. Diese Straßenkorridore wurden dann auf ihre Relevanz für landesbedeutsame Buslinien überprüft. So entfallen alle entlang von Autobahnen geführten Achsen, da diese großräumige räumliche Verflechtungen – zumeist parallel zu den überregionalen Eisenbahnstrecken – abbilden und in der Regel nicht relevant für das Landesbusnetz sind.

Ein weiteres Kriterium ist die direkte Verbindung von Mittelzentren. Einige räumliche Korridore sind nicht deckungsgleich mit den überregionalen Straßenverbindungen aus dem Landesentwicklungsplan, da sich diese überwiegend am Individual-, anstatt am öffentlichen Verkehr orientieren. So ist beispielsweise die Achse Rathenow – Nauen – Falkensee – Berlin mit Ausnahme von Nauen durch den SPNV (RE 4) bedient, so dass kein Bedarf für eine durchgehende landesbedeutsame Linie besteht. Vielmehr wäre in diesem Beispiel zu prüfen, wie Nauen an die Achse Rathenow – Berlin anzuschließen ist bzw. welches Potenzial eine eigene Linie Nauen – Rathenow hat (auf Basis der bestehenden Buslinien 650 und 663).

Diese Betrachtung der überregionalen Verbindungsachsen endet zudem nicht an den Landesgrenzen, sondern führt mindestens bis zum nächsten zentralen Ort des benachbarten Bundeslandes bzw. der Wojewodschaft in Polen. Gerade hier bestehen oftmals erhebliche Defizite im Verkehrsangebot. So reichen laut Landesentwicklungsplan im nördlichen Bereich drei Verbindungsachsen nach Neustrelitz in Mecklenburg-Vorpommern, neben dem SPNV (RE 5) besteht aber keinerlei die Landesgrenze überschreitendes ÖPNV-Angebot. Auch von Prenzlau oder Templin besteht keine direkte ÖPNV-Verbindung. Die Achse Neustrelitz – Feldberg– Prenzlau verdeutlicht, dass hier im Zuge der SPNV-Einstellung zwischen Neustrelitz und Feldberg sowie in der Uckermark Spielräume für ein verbessertes ÖPNV-Angebot in dieser Region mit hohem touristischem Nachfragepotenzial nicht genutzt wurden.

Zuletzt fanden noch einzelne Korridore Eingang in das potenzielle Landesbusnetz, die zwar keinen räumlichen Hauptachsen nach dem Landesentwicklungsplan folgen, für die jedoch aufgrund ihrer regionalen Potenziale eine vertiefende Betrachtung erfolgen sollte.

Die folgende Karte zeigt eine Übersicht der potenziellen Korridore für landesbedeutsame Buslinien unabhängig von Verwaltungsgrenzen. Diese Korridore stellen eine Gesamtübersicht (nahezu) aller möglichen landesbedeutsamen Buslinien dar. Die tatsächlich realisierbaren Buslinien hinsichtlich Nachfragepotenzialen, Streckenführung und Wirtschaftlichkeit sollten im Rahmen weiterführender Detailstudien ermittelt werden.

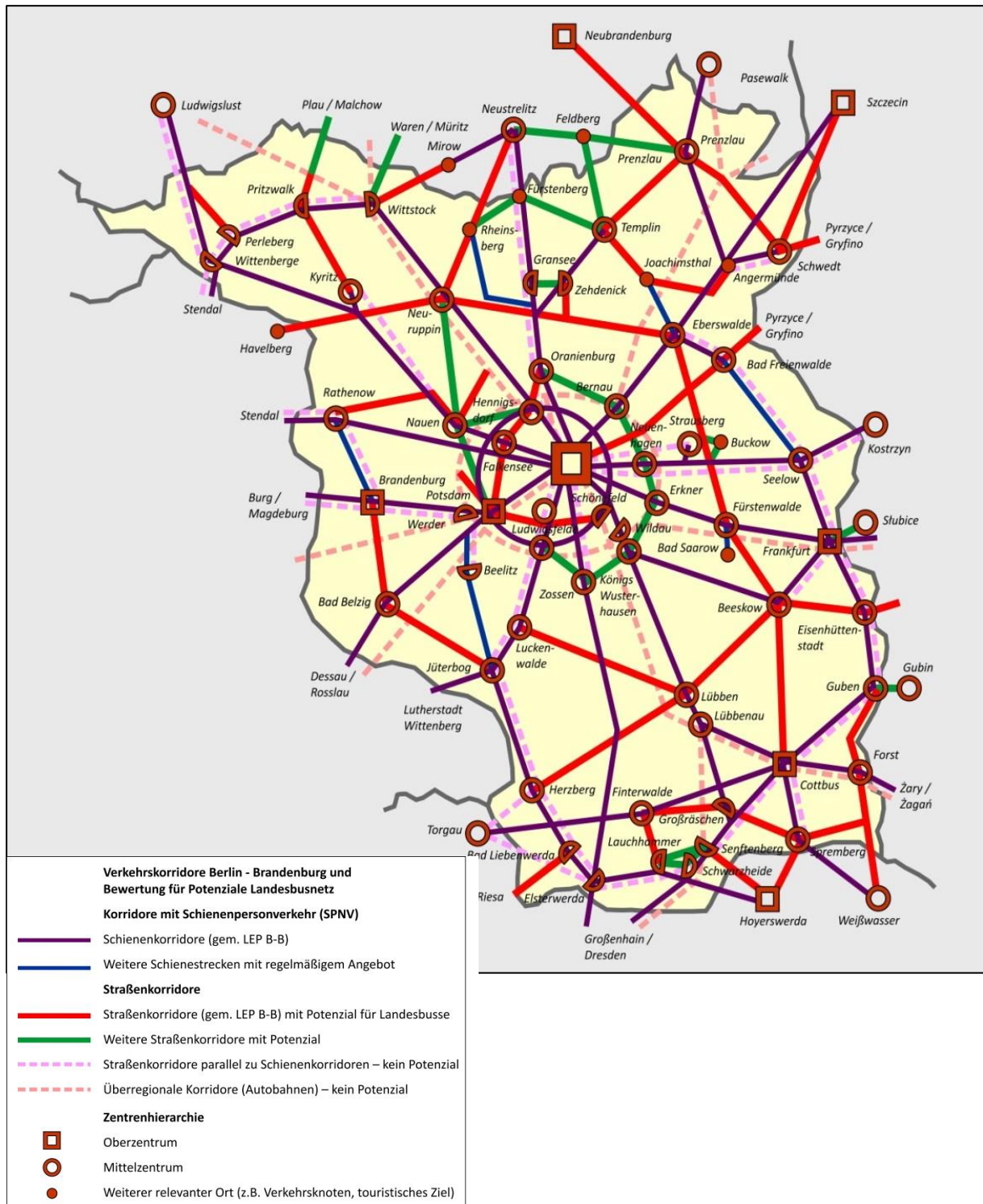


Abbildung 6: Potenzielle Korridore für ein Landesbusnetz in Brandenburg

4.3 Nachfragepotenziale

Für eine Ermittlung der Nachfragepotenziale bietet sich die Auswertung der Statistik der Bundesagentur für Arbeit an, die jeweils gemeindescharf alle sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten je nach Wohn- und Arbeitsort erfasst. In dieser Statistik sind zwar nicht alle Beschäftigten (z.B. Selbstständige und Beamte) sowie andere räumliche Verflechtungen (z.B. Schüler- und Einkaufsverkehre, private Kontakte, Freizeitaktivitäten) zwischen den Gemeinden enthalten, doch erfahrungsgemäß eignen sich die vorhandenen Daten gut zur Abbildung der Größenordnung von Verkehrsströmen bzw. Bedeutung der jeweiligen Gemeinden in der Region (zentralörtliche Funktion). Eine Ausnahme bilden Regionen, die eine hohe Bedeutung im lokalen und überregionalen Tourismus haben – die hier auftretenden verkehrlichen Verflechtungen gehen deutlich über die in der Pendlerstatistik abgebildeten hinaus.

Eine Auswertung der Pendlerbeziehungen zwischen den Mittelzentren innerhalb Brandenburgs zeigt, dass die wichtigsten Relationen bereits vom Schienennetz abgedeckt werden. Dies betrifft insbesondere die radialen Achsen nach Berlin, von denen mehrere starke Pendlerströme auch innerhalb des Landes Brandenburg abgedeckt werden, wie z.B. Brandenburg – Werder – Potsdam, Fürstenwalde – Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt oder Bernau – Eberswalde – Angermünde – Schwedt. Starke Pendlerbeziehungen entlang von Bahnachsen können zudem zwischen Cottbus und den benachbarten Mittelzentren (z.B. Guben, Forst, Spremberg, Lübbenau, Senftenberg) verzeichnet werden.

Die Pendlerverflechtungen außerhalb der Schienenkorridore sind insgesamt deutlich schwächer ausgeprägt. Vergleichsweise starke Verflechtungen zeigen sich im engeren Verflechtungsraum um Berlin und innerhalb der Lausitz. Sie erreichen im Umland der Oberzentren (Potsdam, Cottbus) und in der Lausitz (Bereich Lauchhammer – Großräschen – Senftenberg) Werte von über 1.000 Pendlern/Relation. Bedeutende Verflechtungen (ca. 500 Pendler) finden sich auch im Zulauf auf die Mittelzentren (z.B. Neuruppin, Spremberg, Fürstenwalde, Prenzlau) sowohl in radialen als auch tangentialen Relationen innerhalb des Landes.

Die hier identifizierten Verflechtungen geben einen wichtigen Anhaltspunkt für die Auswahl von potenziell für landesbedeutsame Buslinien relevanten Korridoren.

Die folgenden Abbildungen zeigen die Pendlerströme zwischen Mittelzentren im Land Brandenburg (ohne Verflechtungen von/nach Berlin) entlang potenzieller Buskorridore und – zum Vergleich – entlang bestehender Bahnkorridore.



Abbildung 7: Nachfragepotenziale auf Grundlage der Pendlerbeziehungen/Buskorridore

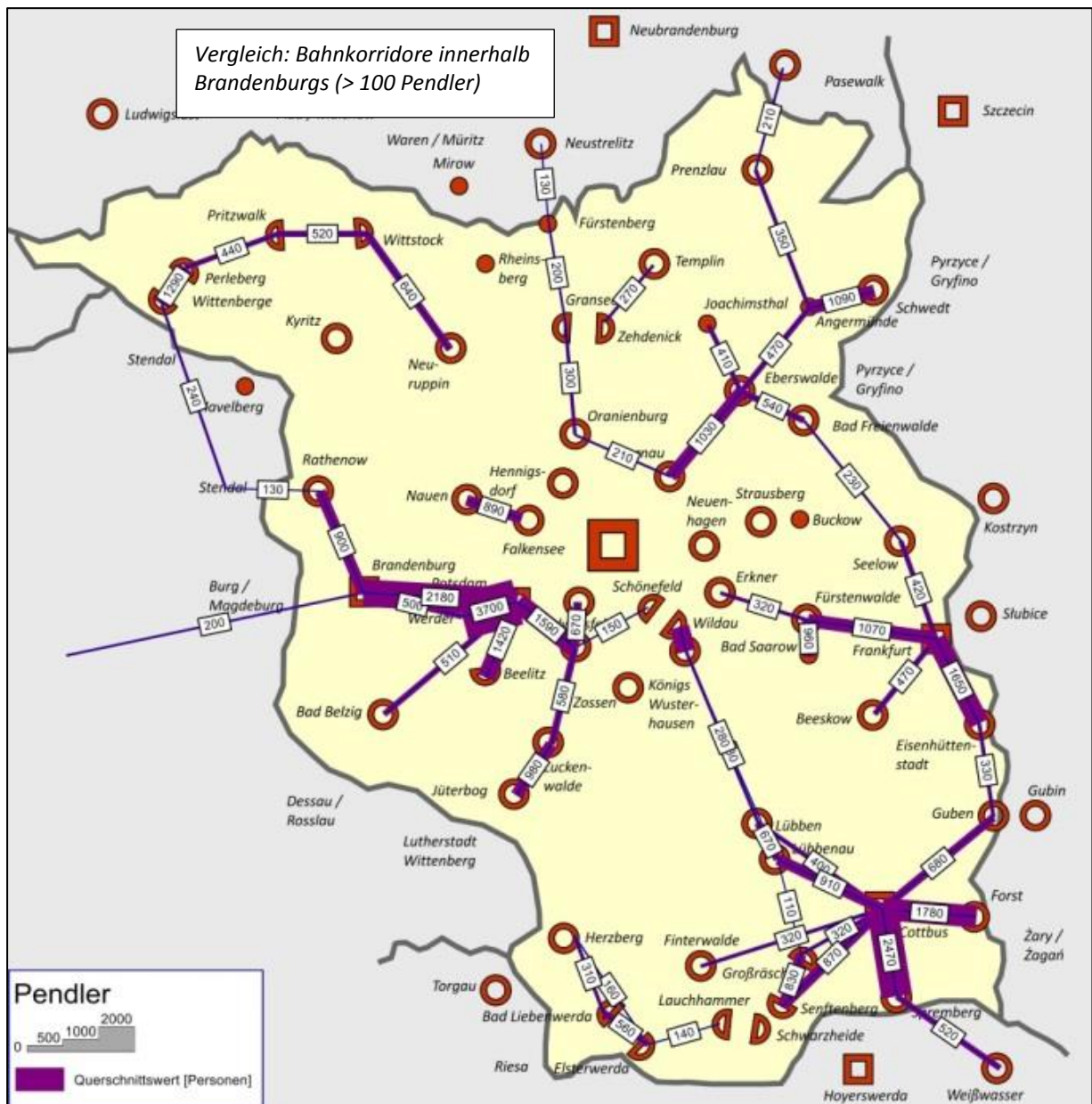


Abbildung 8: Nachfragepotenziale auf Grundlage der Pendlerbeziehungen/Bahnkorridore

5 Beispielkorridore

Zur Verdeutlichung sowohl der verkehrlichen Bedeutung und Wirksamkeit möglicher landesbedeutsamer Buslinien als auch ihrer Potenziale für die Verknüpfung und Entwicklung der Regionen wurden im Rahmen dieser Studie vier Beispielkorridore ausgewählt. Die ausgewählten Korridore sollen dabei exemplarisch die Bandbreite der Anwendungsfälle für landesbedeutsame Buslinien aufzeigen. Dabei erfolgt eine Analyse der gegenwärtigen ÖPNV-Angebote und raumstrukturellen Rahmenbedingungen und ein Vorschlag für die künftige Ausgestaltung (Linienführung und Fahrtangebot) der landesbedeutsamen Buslinie sowie eine Abschätzung der zusätzlichen Nachfragepotenziale. Dabei handelt es sich jeweils um erste Planungsideen und grobe Abschätzungen, die im Falle einer anstehenden Realisierung des landesweiten Buskonzepts im Rahmen vertiefender Studien untersetzt werden sollten.

Im Folgenden werden die vier Beispielkorridore ausführlich vorgestellt:

- Korridor 1: Brandenburg – Bad Belzig – Treuenbrietzen – Jüterbog
- Korridor 2: Oranienburg – Wandlitz – Bernau
- Korridor 3: Cottbus – Spremberg – Hoyerswerda
- Korridor 4: Neuruppin – Rheinsberg – Fürstenberg/Neustrelitz

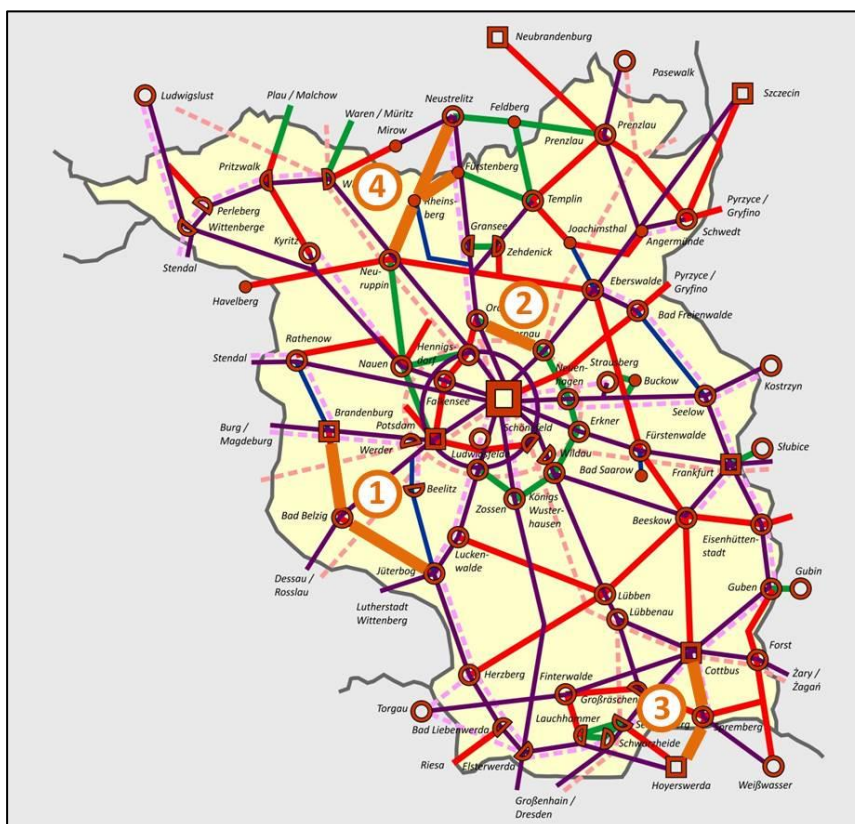


Abbildung 9: Übersicht zur Lage der vier Beispielkorridore in Brandenburg

5.1 Beispielkorridor 1: Brandenburg – Bad Belzig – Treuenbrietzen – Jüterbog

5.1.1 Korridorbeschreibung

Der Korridor 1 ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Lage im Äußeren Entwicklungsraum
- Verknüpfung von zwei Landkreisen (Potsdam-Mittelmark und Teltow-Fläming) und einer kreisfreien Stadt (Brandenburg)
- Tangentiale Verbindung von Ober- und Mittelzentren im Brandenburger Städtekrans (Brandenburg, Bad Belzig und Jüterbog)
- Anbindung an folgende radiale Schienenkorridore
 - Brandenburg: RE 1
 - Belzig: RE 7
 - Jüterbog: RE 3
- Zwischen Treuenbrietzen und Jüterbog paralleler Verlauf des Korridors zur RB 33 (Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz – Berlin-Wannsee)



Abbildung 10: Beispielkorridor 1 – Lage

5.1.2 Verflechtungen und Potenziale

Die wichtigsten regionalen Verflechtungen (auf Basis der Pendlerbeziehungen) bestehen zwischen den regionalen Zentren bzw. im Zulauf auf diese:

- Brandenburg und Bad Belzig
- Bad Belzig und östliches Umland (Niemegk, Brück, Treuenbrietzen)
- Treuenbrietzen und Jüterbog

Über den Gesamtkorridor Brandenburg – Jüterbog ergeben sich keine starken Verflechtungen.

Die wichtigsten Potenziale dieses Korridors liegen in der Bedienung (tangentialer) Verkehrsströme im Raum Fläming – Havelland zwischen den Zentren Brandenburg, Bad Belzig und Jüterbog jeweils über Kreisgrenzen hinweg. Zudem kann die Erreichbarkeit der Tourismusregion Fläming aus dem westlichen Teil des Landes mit dem Oberzentrum Brandenburg verbessert werden.

Durch die Anbindung an drei nachfragestarke Radialen kann der Korridor eine wichtige Funktion als Zubringer zu bedeutenden Schienenachsen erfüllen. Das Gesamtsystem ÖPNV wird damit gestärkt, da ein vernetztes Angebot mit den Elementen Bahn und Bus entsteht. Die Einwohnerzahlen sowie die Pendlerbeziehungen im Korridor sind in der folgenden Tabelle und Abbildung dargestellt:

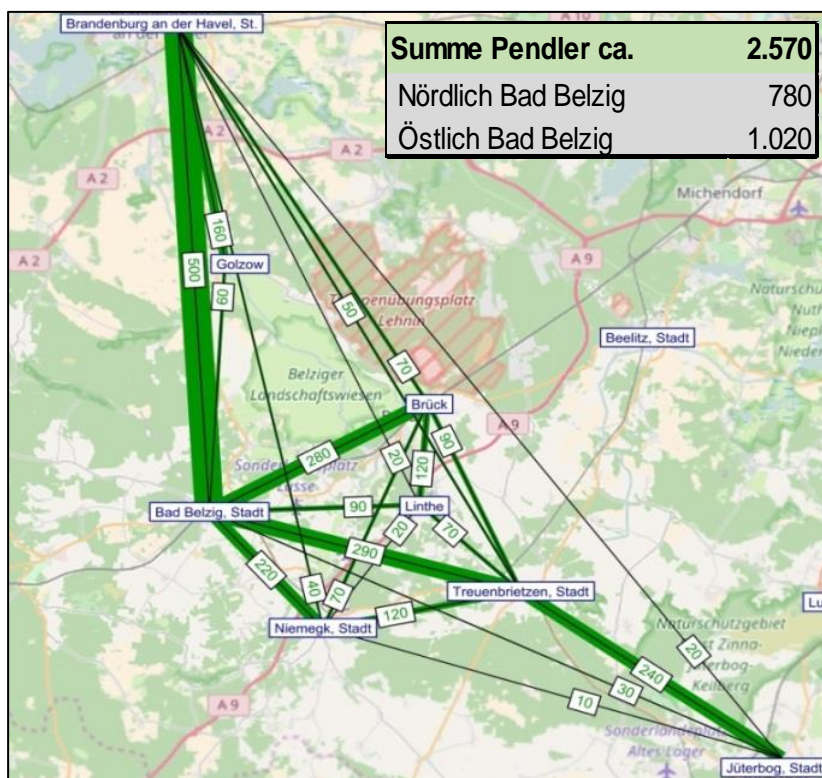


Abbildung 11: Pendlerverflechtungen im Beispielkorridor 1

Gemeinde	Einwohner
Brandenburg	71.030
Golzow	1.310
Bad Belzig	10.920
Niemegk	2.010
Treuenbrietzen	7.430
Jüterbog	12.270
Gesamt:	104.970
davon neu erschlossen ca.:	3.080

Tabelle 2: Einwohner im Beispielkorridor 1

5.1.3 Gegenwärtiges Verkehrsangebot und Zielkonzept

Gegenwärtig fährt im Korridor keine durchgehende Linie über die Gesamtrelation Brandenburg – Jüterbog. Auf Teilabschnitten gestaltet sich das Angebot sehr unterschiedlich – von einer PlusBus-Linie mit dem qualitativen Angebot (nahezu) einer landesbedeutsamen Buslinie bis hin zu einigen unvertakteten Einzelfahrten im Bedienungszeitraum der Verkehrstage Mo-Fr.

Abschnitt Brandenburg – Bad Belzig

- Angebotskriterien Landesbusse (nahezu) erfüllt
- PlusBus-Linie 581, auf Abschnitten überlagert durch weitere Linien (580,553)
- Mo-Fr alle 1h - Sa alle 2h - So alle 3h

Abschnitt Bad Belzig – Jüterbog

- Kein durchgehendes Angebot
- Bad Belzig – Treuenbrietzen:
Bus 582: Mo-Fr ca. 14-16 Fahrten, Vertaktungsansätze, kein Angebot Sa/So
(Ab Anfang 2017 ist die Einführung einer weiteren PlusBus-Linie in der Relation Bad Belzig – Treuenbrietzen vorgesehen)
- Bad Belzig – Niemegk:
Überlagerung durch Rufbuslinie 555 (Sa/So vier Fahrten) und „Burgenlinie“ 572 (Ringlinie mit fünf Fahrten in einer Richtung im Korridor)
- Treuenbrietzen – Jüterbog:
Angebot mit RB 33 (alle 1-2h)

Die folgende Abbildung zeigt das Reisezeitverhältnis für ausgewählte Relationen innerhalb des Korridors im ÖPNV (Status Quo) im Vergleich zur individuellen Fahrt mit einem PKW (Motorisierter Individualverkehr – MIV) und einer potenziellen landesbedeutsamen Buslinie.

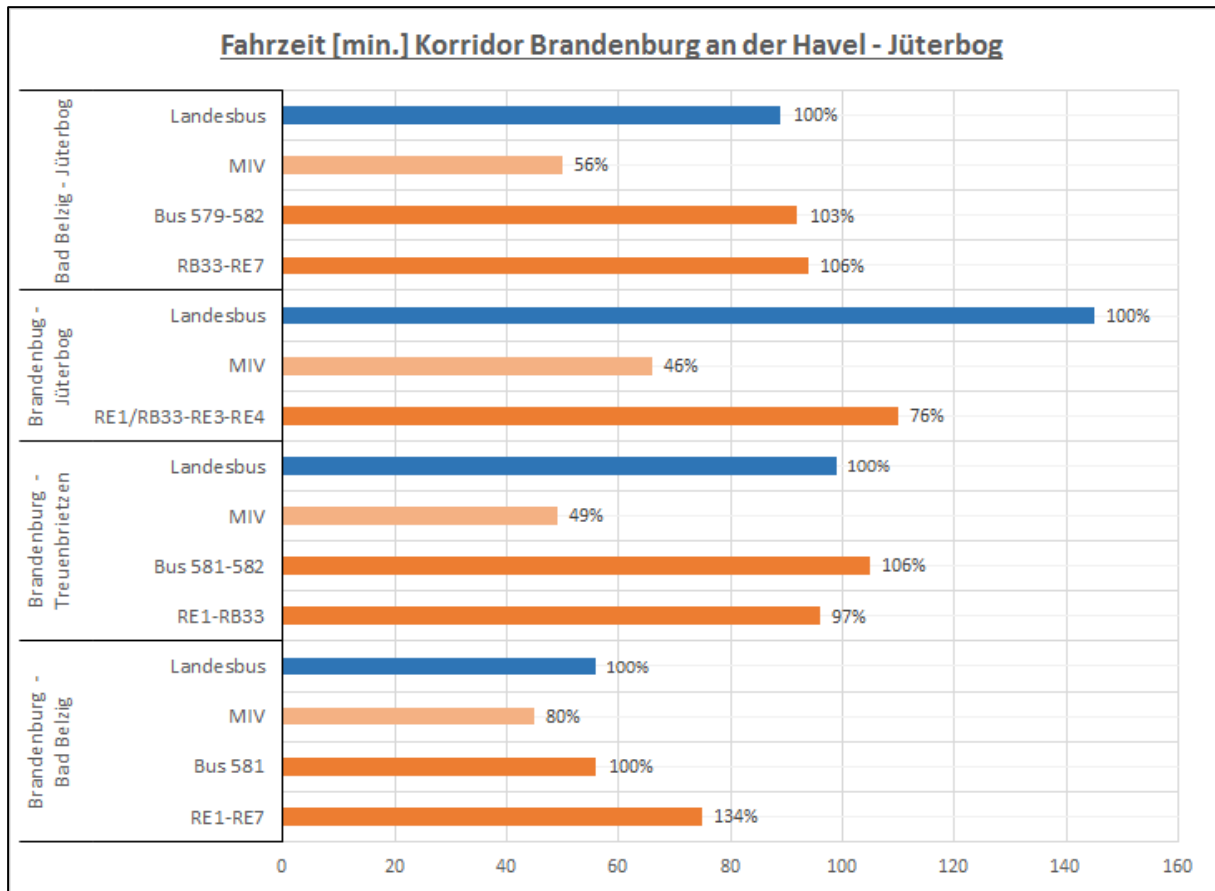


Abbildung 12: Reisezeitverhältnisse im Beispielkorridor 1

Als Zielkonzept wird die Zusammenlegung der Angebote zu einer durchgehenden Linie Brandenburg – Bad Belzig – Treuenbrietzen vorgeschlagen. Aufgrund des Angebots der Regionalbahnlinie RB 33 zwischen Treuenbrietzen und Jüterbog wird auf eine Weiterführung der landesbedeutsamen Buslinie von/bis Jüterbog verzichtet, d.h. die Buslinie beginnt bzw. endet in Treuenbrietzen. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine direkte Verknüpfung von Bus und Bahn in Treuenbrietzen, so dass jeweils eine Weiterfahrt von/nach Jüterbog innerhalb von wenigen Minuten möglich ist.

Für die neue durchgehende Linie Brandenburg – Bad Belzig – Treuenbrietzen ist folgendes Angebot vorgesehen:

- Mo-Fr durchgehend alle 1h - Sa/So durchgehend alle 2h
- Ausweitung Verkehrsangebot bis 20.00 Uhr
- Auf Teilabschnitten (mit Bedeutung als Zu-/Abbringer zum SPNV insbesondere von/nach Berlin) ergänzende Spätabfahrt (ca. 22:00 Uhr – bevorzugt als Rufbus)

Eine graphische Übersicht zum gegenwärtigen und künftigen Verkehrsangebot im Korridor sowie zur prognostizierten Nachfrageentwicklung findet sich in den folgenden Abbildungen:

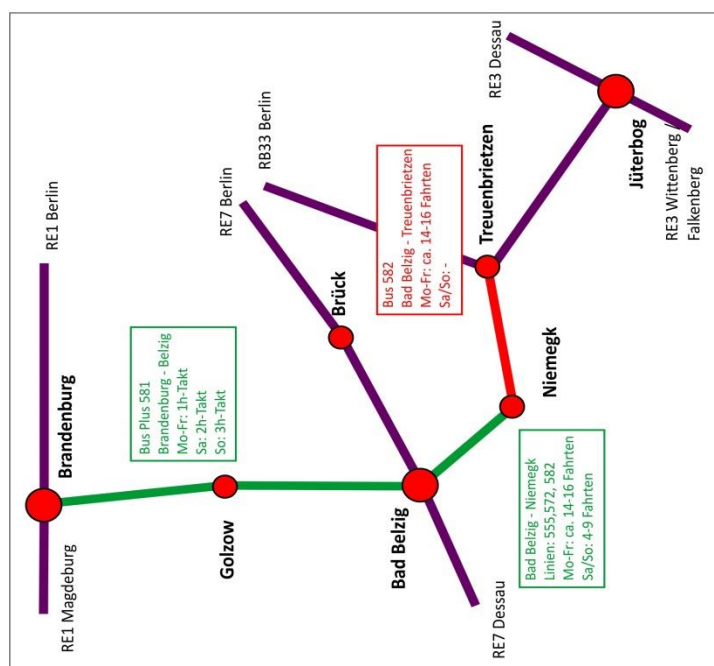
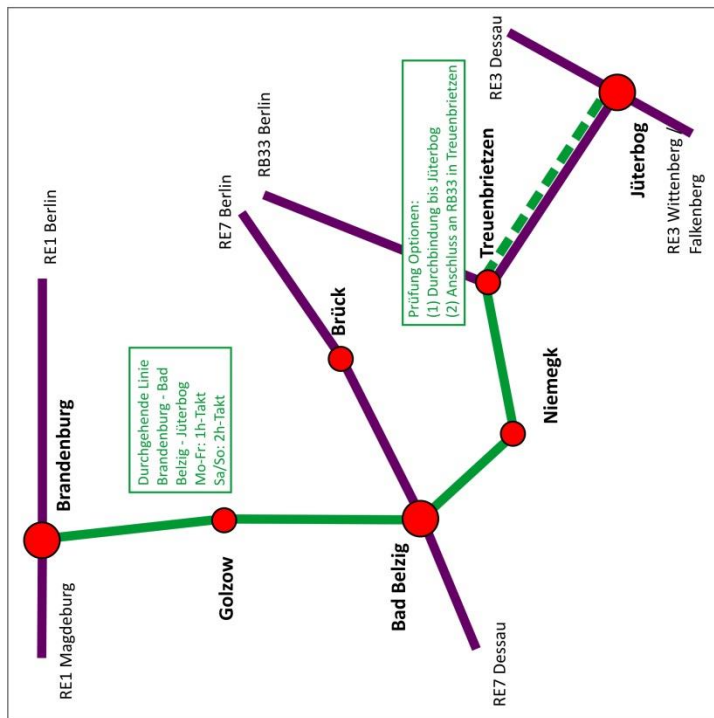


Abbildung 13: Gegenwärtiges Angebot und Zielkonzeption im Beispielkorridor 1

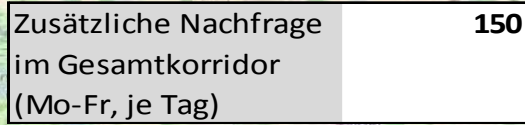


Abbildung 14: Prognose für Nachfragezuwachs im Beispielkorridor 1 (Querschnitt und absolute Werte, Mo-Fr)

5.2 Beispielkorridor 2: Oranienburg – Wandlitz – Bernau

5.2.1 Korridorbeschreibung

Der Korridor 2 ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Lage im engeren Verflechtungsraum Berlin – Brandenburg
- Verknüpfung von zwei Landkreisen (Barnim und Oberhavel)
- Tangentiale Verbindung von Mittelzentren (Oranienburg und Bernau)
- Anbindung an zwei radiale Schienenkorridore mit S-Bahn nach Berlin und RE/RB-Linien
 - Oranienburg: S 1, RE 5, RB 12
 - Bernau: S 2, RE 3, RB 24
- Anbindung an einen radialen Schienenkorridor mit zwei Streckenästen mit regionaler Bedeutung:
 - Wensickendorf, Schmachtenhagen: RB 27 (westlicher Ast)
 - Wandlitzsee, Wandlitz: RB 27 (östlicher Ast)



Abbildung 15: Beispielkorridor 2 – Lage

5.2.2 Verflechtungen und Potenziale

Durch die Lage dieses Korridors im Berliner Umland sind vor allem die radial auf Berlin ausgerichteten Pendlerströme dominant und betragen i.A. ein Vielfaches der tangential verlaufenden Ströme, die durch diesen Beispielkorridor bedient werden sollen. Insgesamt erreichen aber auch die Verflechtungen in diesem Korridor zwischen den Orten Bernau, Wandlitz und Oranienburg mit zusammen knapp über 100.000 Einwohnern ein Niveau, welches eine Verbesserung der Angebote im öffentlichen Verkehr rechtfertigt.

Die stärksten Pendlerbeziehungen können im Verlauf dieses Korridors zwischen Bernau und Wandlitz festgestellt werden. Die Verflechtungen zwischen Oranienburg und Wandlitz sowie Bernau sind im Vergleich dazu schwächer ausgeprägt. Keine Abbildung in der Statistik finden Pendlerströme zwischen Oranienburg, Schmachtenhagen sowie Wensickendorf und zwischen Bernau und der Waldsiedlung Wandlitz, da es sich jeweils um Ortsteile der beiden Kernstädte handelt.

Das stärkste Potenzial liegt in diesem Korridor in der Schaffung einer bisher nicht bestehenden attraktiven Direktverbindung zwischen Bernau und Oranienburg. Damit wird nicht nur eine schnelle, umsteigefreie Verbindung zwischen den beiden Mittelzentren erreicht, sondern auch eine Erschließung des Bereichs dazwischen. Dieser ist gekennzeichnet durch:

- Insgesamt hohes Pendleraufkommen (insbesondere Ort Wandlitz mit 21.660 Einwohnern)
- Sehr hohe Nachfrage in den Sommermonaten für Naherholung (z.B. Wandlitzsee und Liepnitzsee)
- Überregional bedeutende Einrichtungen, z.B.
 - Brandenburg-Klinik (Waldsiedlung Bernau)
 - Polizeischule Oranienburg (im Osten der Stadt)

Optional möglich ist auch eine Einbeziehung der Gedenkstätte Sachsenhausen in den Streckenverlauf der neuen Landesbuslinie. Dies müsste in Form einer Stichfahrt (zusätzliche Streckenlänge ca. 1,6 km) erfolgen, so dass hier zwischen der zusätzlichen Erschließung und der verlängerten Gesamtreisezeit abzuwägen ist.

Die Einwohnerzahlen sowie die Pendlerbeziehungen im Korridor sind in der folgenden Tabelle und Abbildung dargestellt.



Abbildung 16: Pendlerverflechtungen im Beispielkorridor 2

Tabelle 3: Einwohner im Beispielkorridor 2

5.2.3 Gegenwärtiges Verkehrsangebot und Zielkonzept

Gegenwärtig fährt im Korridor keine durchgehende Linie über die Gesamtrelation Bernau – Wandlitz – Oranienburg. Eine durchgehende Fahrt Bernau – Oranienburg ist nicht möglich, Nutzer des öffentlichen Verkehrs müssen einen Umweg über Berlin Gesundbrunnen (RE, RB, S-Bahn) in Kauf nehmen.

In Teilabschnitten des Korridors gestaltet sich das Angebot folgendermaßen:

- Abschnitt Bernau – Wandlitz
 - Angebot entspricht quantitativ den Anforderungen einer Landesbuslinie, ist jedoch insgesamt unübersichtlich
 - Mo-Fr HVZ ca. alle 0,5h – NVZ ca. alle 1h (Linie 894)
 - Sa/So alle 1h (Ringlinie 903 mit abweichender Linienführung)
 - Bedienung von Wandlitz (Dorf), Stolzenhagen jeweils durch einzelne Stichfahrten
- Abschnitt Wandlitz – Wensickendorf
 - kein relevantes Angebot (einzelne Schülerfahrten)
- Abschnitt Oranienburg – Wensickendorf
 - Angebot entspricht quantitativ nahezu Anforderungen Landesbuslinien (Linie 805)
 - Mo-Fr alle 2h (mit einzelnen Verdichtungen in der HVZ)
 - Sa/So alle 2h

Die folgende Abbildung zeigt das Reisezeitverhältnis für ausgewählte Relationen innerhalb des Korridors im ÖPNV (Status Quo) im Vergleich zur individuellen Fahrt mit einem PKW (Motorisierter Individualverkehr – MIV) sowie zu einer potenziellen landesbedeutsamen Buslinie.

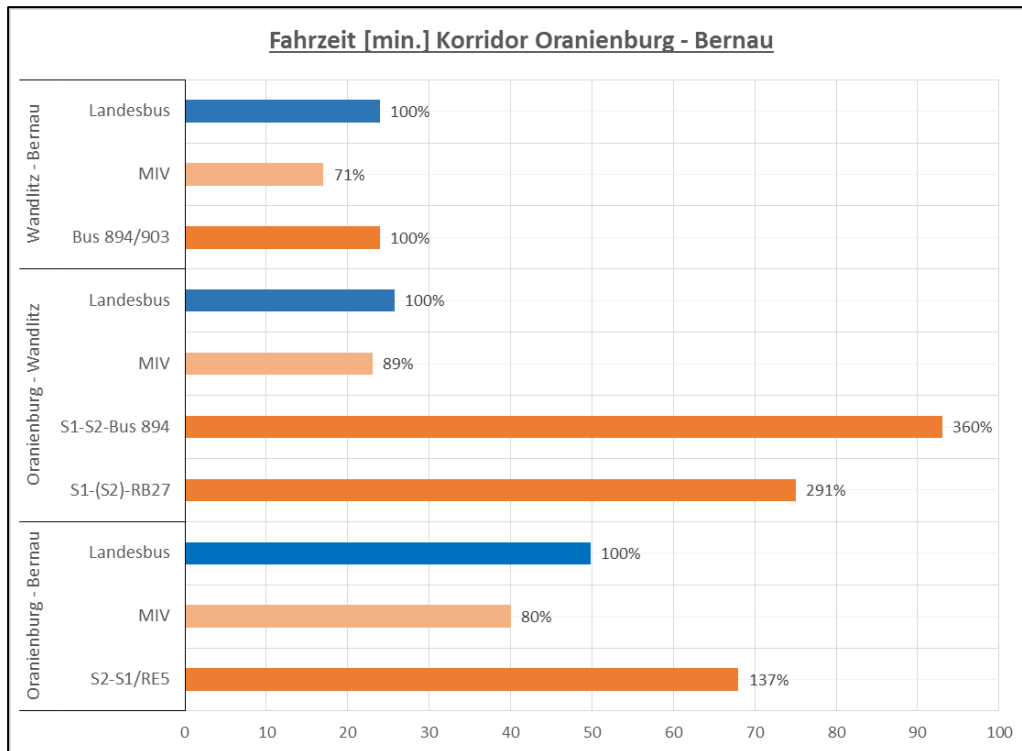


Abbildung 17: Reisezeitverhältnisse im Beispielkorridor 2

Als Zielkonzept wird eine durchgehende Verbindung in der Relation Oranienburg – Wandlitz – Bernau vorgeschlagen. Im Abschnitt zwischen Schmachtenhagen und Wandlitz-Bahnhof wird eine alternierende Linienführung angeboten, so dass jede zweite Fahrt nördlich (über Zehlendorf – Stolzenhagen – Wandlitzsee) oder südlich (über Wensickendorf – Wandlitz-Dorf) verkehrt.

Dabei ist für die neue landesbedeutsame Buslinie folgendes Angebot vorgesehen:

- Gesamtrelation Oranienburg – Bernau
 - Mo-Fr HVZ alle 0,5h – NVZ alle 1h
 - Sa/So alle 1h
 - Ausweitung Verkehrsangebot bis ca. 22.00 Uhr (ggfs. Rufbus)
- Bedienung alternierender Strecken (Wandlitz-Dorf – Wensickendorf und Stolzenhagen – Zehlendorf) jeweils im halben Takt:
 - Mo-Fr HVZ alle 1h – NVZ alle 2h
 - Sa/So alle 2h
- Beibehaltung Linie 805 Oranienburg – Liebenwalde und Fahrplanabstimmung mit neuer Landesbuslinie (ggfs. als Anschlussfahrten)

Eine graphische Übersicht zum gegenwärtigen und künftigen Verkehrsangebot im Korridor sowie zur prognostizierten Nachfrageentwicklung findet sich in den folgenden Abbildungen:

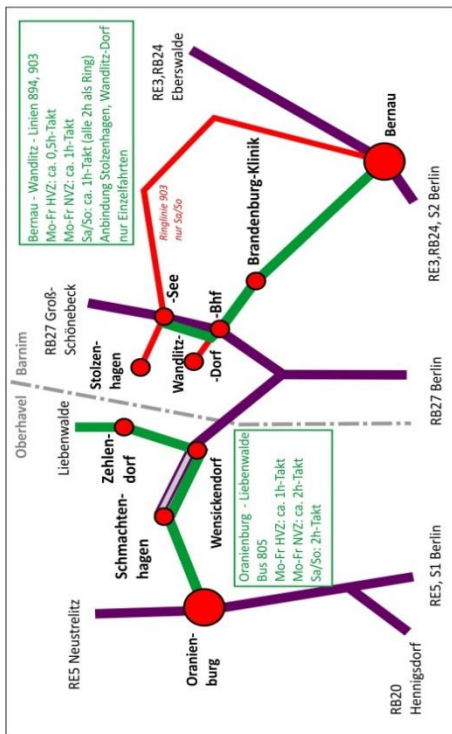
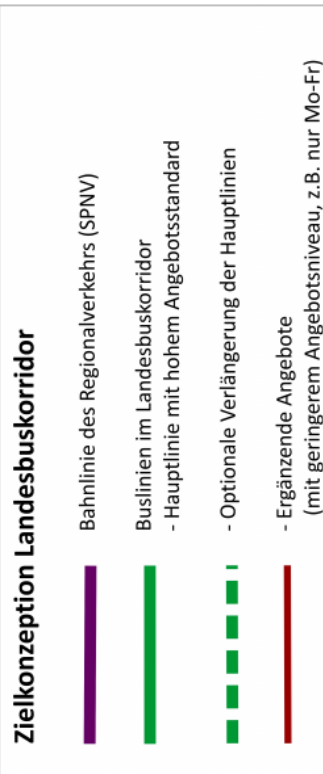
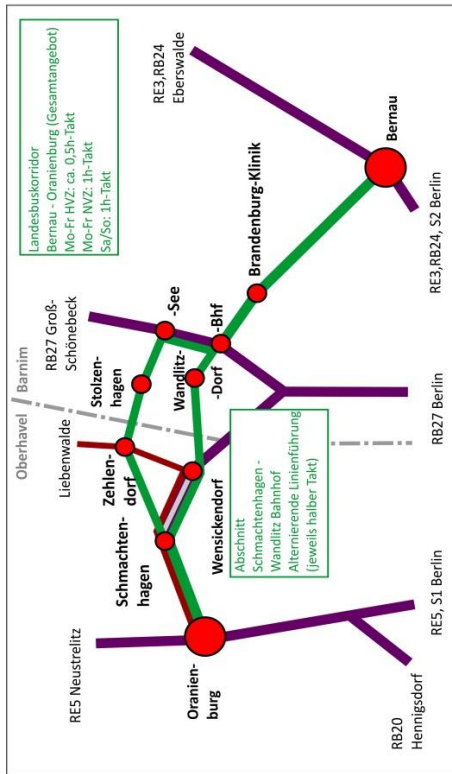


Abbildung 18: Gegenwärtiges Angebot und Zielkonzeption im Beispielkorridor 2

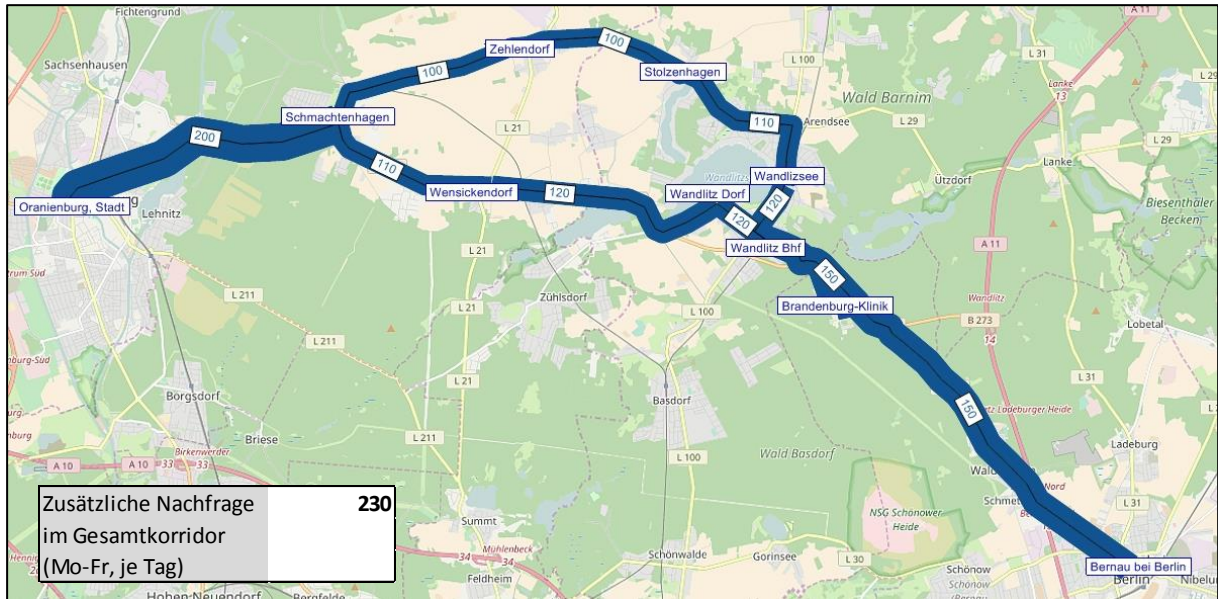


Abbildung 19: Prognose für Nachfragezuwachs im Beispielkorridor 2 (Querschnitt und absolute Werte, Mo-Fr)

5.3 Beispielkorridor 3: Cottbus – Spremberg – Hoyerswerda

5.3.1 Korridorbeschreibung

Der Korridor 3 ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Lage im Äußeren Entwicklungsraum Brandenburgs in der Lausitz
- Verbindung über die Landesgrenze nach Sachsen
- Innerhalb von Brandenburg Verknüpfung des Landkreises Spree-Neiße und der kreisfreien Stadt Cottbus
- Radiale Verbindung von Ober- und Mittelzentren (Cottbus, Hoyerswerda, Spremberg)
- Anbindung des Industriestandortes Schwarze Pumpe
- Anbindung an SPNV-Knoten Cottbus und Regionalverkehr in Hoyerswerda
- Zwischen Cottbus und Spremberg paralleler Verlauf des Korridors zur RB 65



Abbildung 20: Beispielkorridor 3 – Lage

5.3.2 Verflechtungen und Potenziale

Der Korridor ist durch eine starke Verflechtung der drei Zentren Cottbus, Spremberg und Hoyerswerda geprägt. Herausragende Bedeutung hat hierbei die Stadt Cottbus als wichtigstes Zentrum der gesamten Lausitz. Die Stadt Spremberg hat Bedeutung als Gewerbestandort (z.B. Industriepark Schwarze Pumpe) und weist damit hohe Pendlerzahlen auch aus Sachsen auf.

Die wesentlichen Potenziale dieses Korridors können bezüglich ihrer räumlichen Wirkung in zwei Gruppen aufgeteilt werden:

- Regionale Ebene: Stärkung der Verknüpfungen innerhalb des Korridors (Pendler in die Zentren und nach Schwarze Pumpe, Gelegenheitsverkehre in die Zentren)
- Überregionale Ebene: Relevanz für längere Verkehrsrelationen (z.B. Hoyerswerda – Berlin) bei stärkerer Optimierung der Verknüpfung mit dem SPNV (verkehrlich und tariflich)

Die Einwohnerzahlen sowie die Pendlerbeziehungen im Korridor sind in der folgenden Tabelle und Abbildung dargestellt.

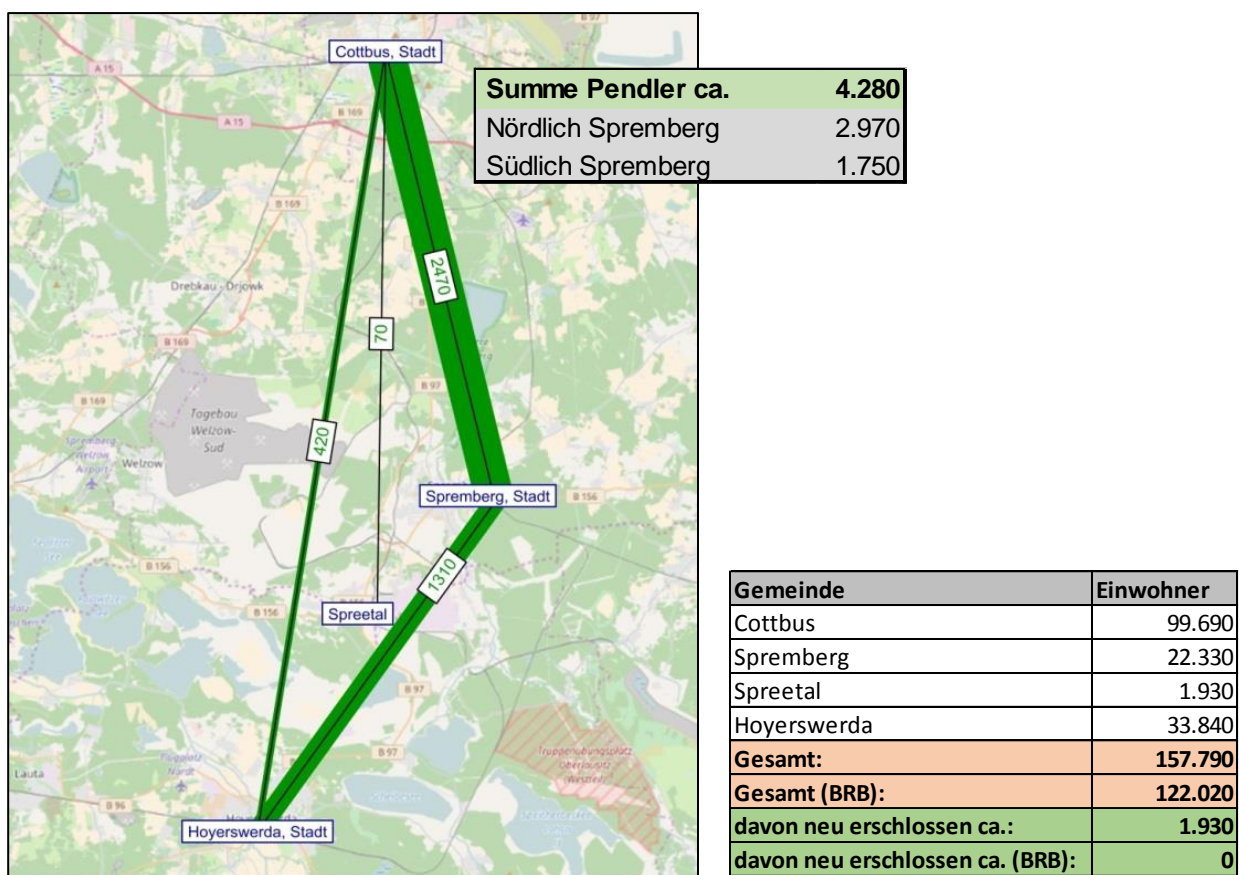


Abbildung 21: Pendlerverschaltungen im Beispielkorridor 3 (ohne Verschaltungen innerhalb Sachsens)

Tabelle 4: Einwohner im Beispielkorridor 3

5.3.3 Gegenwärtiges Verkehrsangebot und Zielkonzept

Gegenwärtig besteht seit Einstellung des Schienenpersonennahverkehrs im Jahr 2004 eine durchgehende Busverbindung (Linie 800), welche die Angebotskriterien einer landesbedeutsamen Buslinie (nahezu) erfüllt:

- Mo-Fr alle 1h (HVZ und NVZ)
- Sa/So alle 2h mit Taktlücken im Abschnitt Spremberg – Hoyerswerda

Es erfolgt jedoch keine Bedienung des Bahnhofs in Spremberg aufgrund seiner Lage abseits der Innenstadt (Entfernung ca. 1,5 km) und der Fahrtroute der Linie 800. Im Abschnitt Cottbus – Spremberg verkehrt die Linie 800 parallel zum SPNV, wobei die Fahrzeit mit dem Bus bei ca. 40 min und mit dem Zug bei ca. 15 min liegt. Zudem bedient die Buslinie in diesem Abschnitt keine größeren Aufkommensschwerpunkte. Im Spremberger Ortsteil Schwarze Pumpe erfolgt eine Bedienung des Busbahnhofs am Eingang zum flächenmäßig weit ausgedehnten Industriepark.

Die folgende Abbildung zeigt das Reisezeitverhältnis für ausgewählte Relationen innerhalb des Korridors im ÖPNV (Status Quo) im Vergleich zur individuellen Fahrt mit einem PKW (Motorisierter Individualverkehr – MIV) sowie zu einer potenziellen landesbedeutsamen Buslinie.

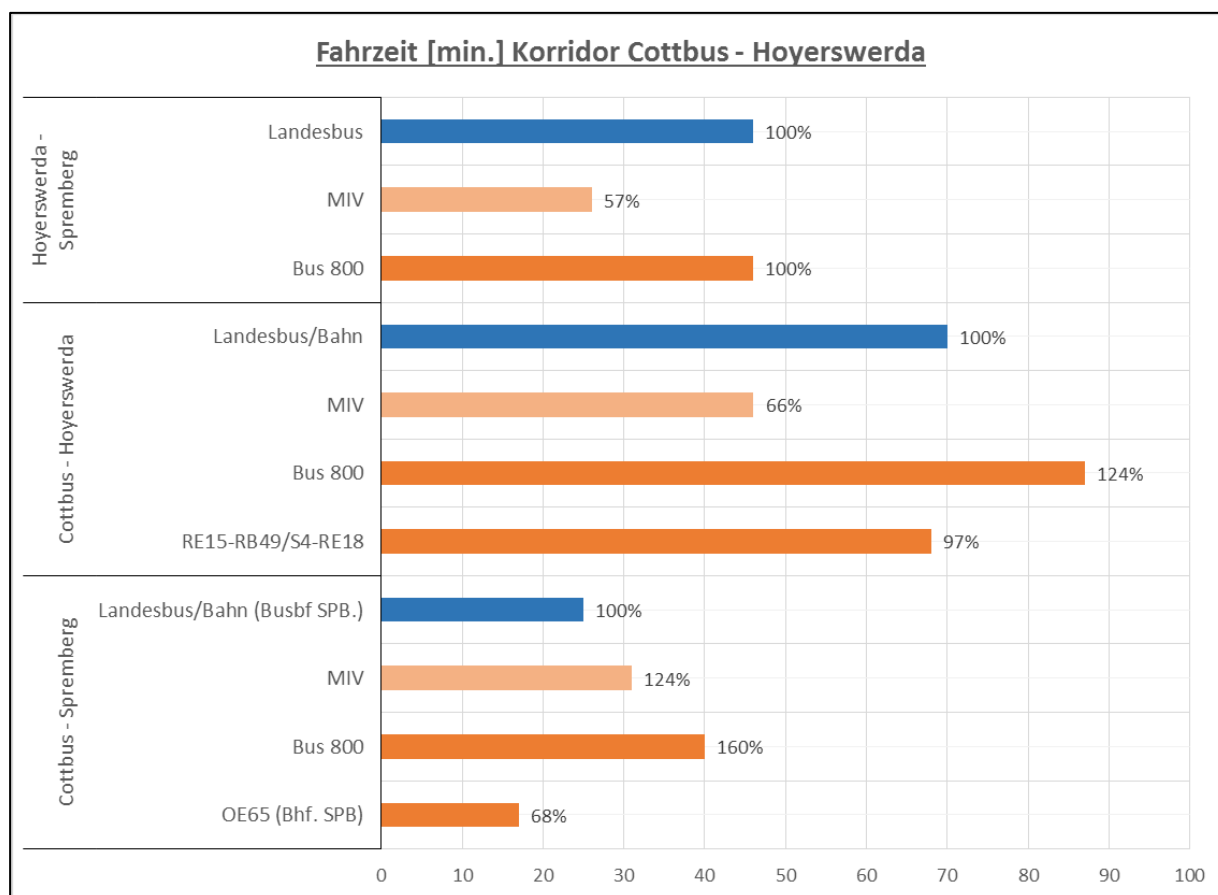


Abbildung 22: Reisezeitverhältnisse im Beispielkorridor 3

Als Zielkonzept werden zwei Optionen vorgeschlagen:

Die erste Option sieht eine Beibehaltung des gegenwärtigen Angebotskonzepts einer durchgehenden Linie Cottbus – Hoyerswerda unter Schließung der Taktlücken zwischen Hoyerswerda und Spremberg vor. Dem Vorteil einer umsteigefreien Verbindung zwischen den beiden Endzielen der Linie steht der Nachteil einer insgesamt längeren Fahrzeit entgegen.

Dabei ist folgendes Verkehrsangebot vorgesehen:

- Mo-Fr alle 1h
- Sa/So alle 2h (durchgehend, ohne Taktlücken)

Die zweite Option sieht eine Heranführung der Linie aus Richtung Hoyerswerda zum Bahnhof Spremberg mit Ausrichtung der Anschlüsse auf die Regionalbahnen (Linie RB 65) von/nach Cottbus vor. Der lokale ÖPNV-Bedarf (z.B. Schülerfahrten) im Abschnitt zwischen Cottbus und Spremberg wäre dann durch eine eigene Linie zu bedienen. Die zwischen Cottbus und Spremberg eingesparten Leistungen könnten für eine Ausweitung des Angebots Abschnitt Spremberg – Hoyerswerda genutzt werden, z.B. stündlich an Sa/So.

Durch den sehr hohen Fahrzeitunterschied zwischen Bus und Bahn zwischen Cottbus und Hoyerswerda ließe sich in dieser Variante trotz neuen Umsteigezwangs eine insgesamt kürzere Gesamtreisezeit erreichen als im gegenwärtigen Angebot. Zudem würde eine bessere Einbindung in den Takt-knoten Cottbus erfolgen, so dass die Umsteigezeiten für weiterführende Relationen (z.B. nach Berlin oder Frankfurt/Oder) verkürzt würden.

Als weiterführende Option wäre – in Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern im Land Sachsen – eine Weiterführung der Linie von Hoyerswerda nach Bautzen möglich, so dass eine attraktive Verbindung zwischen den Hauptorten der Nieder- und Oberlausitz entstehen würde. Auch hiervon hängt die Präferenz für eine der vorgenannten Varianten ab.

Eine graphische Übersicht zum gegenwärtigen und künftigen Verkehrsangebot im Korridor findet sich in den folgenden Abbildungen¹⁰.

¹⁰ Für eine Prognose der Nachfrageentwicklung ist die Datenlage in diesem Fall nicht ausreichend.

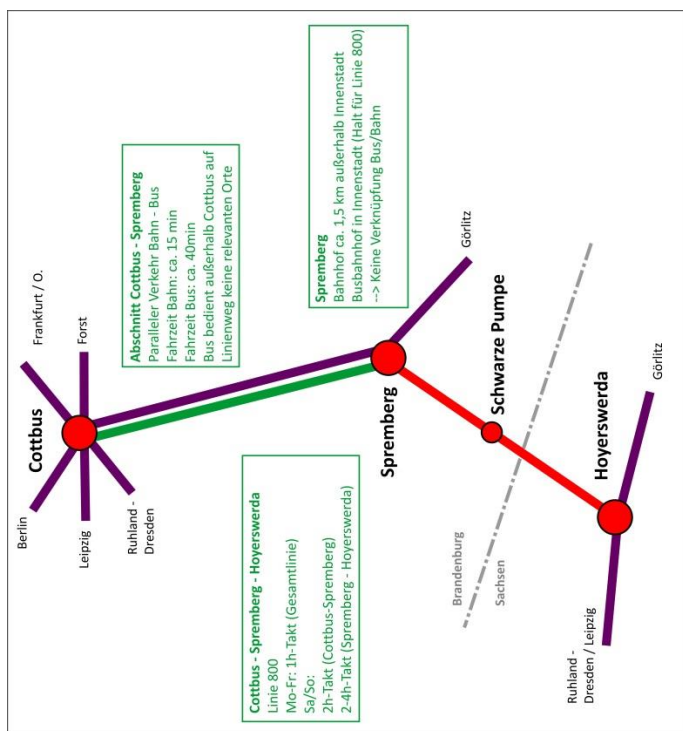
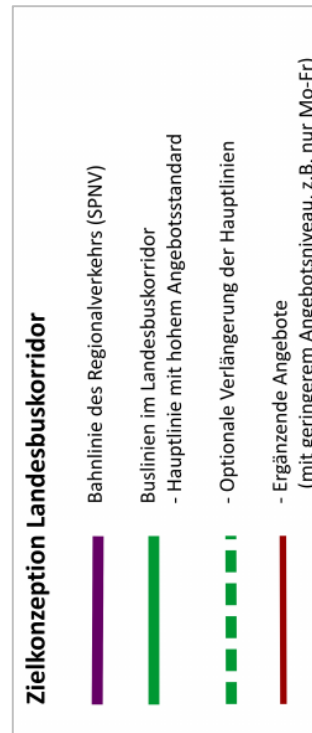
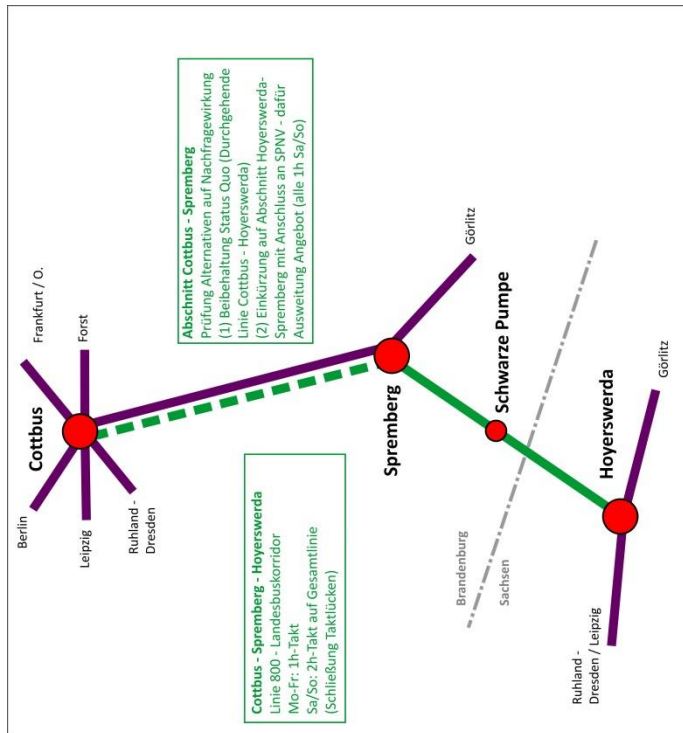


Abbildung 23: Gegenwärtiges Angebot und Zielkonzeption im Beispielkorridor 3

5.4 Beispielkorridor 4: Neuruppin – Rheinsberg – Fürstenberg/Neustrelitz

5.4.1 Korridorbeschreibung

Der Korridor 4 ist durch folgende Merkmale gekennzeichnet:

- Lage im Äußeren Entwicklungsraum Brandenburgs
- Verknüpfung über die Landesgrenze nach Mecklenburg-Vorpommern
- Innerhalb von Brandenburg Verknüpfung vom zwei Landkreisen (Ostprignitz-Ruppin und Oberhavel)
- Verbindung von Mittelzentren (Neuruppin und Neustrelitz)
- Besondere Bedeutung für touristische Verkehre (Seenlandschaft Rheinsberg/Fürstenberg)
- Anbindung an radiale Schienenkorridore
 - Neuruppin: RE 6
 - Fürstenberg und Neustrelitz: RE 5
 - Rheinsberg und Lindow: RB 54 (Linie verkehrt nur in der Sommersaison)
- Besondere Eigenschaft dieses Korridors ist die Verzweigung im nördlichen Bereich in zwei Teiläste mit dem Ziel einer besseren Bedienung der Tourismusregion



Abbildung 24: Beispielkorridor 4 – Lage

5.4.2 Verflechtungen und Potenziale

Bedeutende regionale Verflechtungen (auf Basis der Pendlerbeziehungen) bestehen vor allem zwischen Neuruppin und seinem Umland (Rheinsberg und Lindow). Dagegen bestehen im nördlichen Bereich des Korridors sowie über den Gesamtkorridor hinweg nur schwache Pendlerverflechtungen. Dafür hat diese Region eine sehr hohe Bedeutung für den Tourismus, sowohl für Tagesausflügler als auch für längere Aufenthalte.

Die Potenziale dieses Korridors liegen in zwei Bereichen:

- Bedienung der Alltagsverkehre im Raum nordöstlich von Neuruppin (Stärkere Anbindung an das Mittelzentrum und mit dem RE 6 nach Berlin)
- Erschließung und Verknüpfung der Tourismusgebiete mit den Zentren Rheinsberg, Fürstenberg und Neustrelitz – bisher bestehen hier keine Verbindungen im ÖPNV

Die Einwohnerzahlen sowie die Pendlerbeziehungen im Korridor sind in der folgenden Tabelle und Abbildung dargestellt.

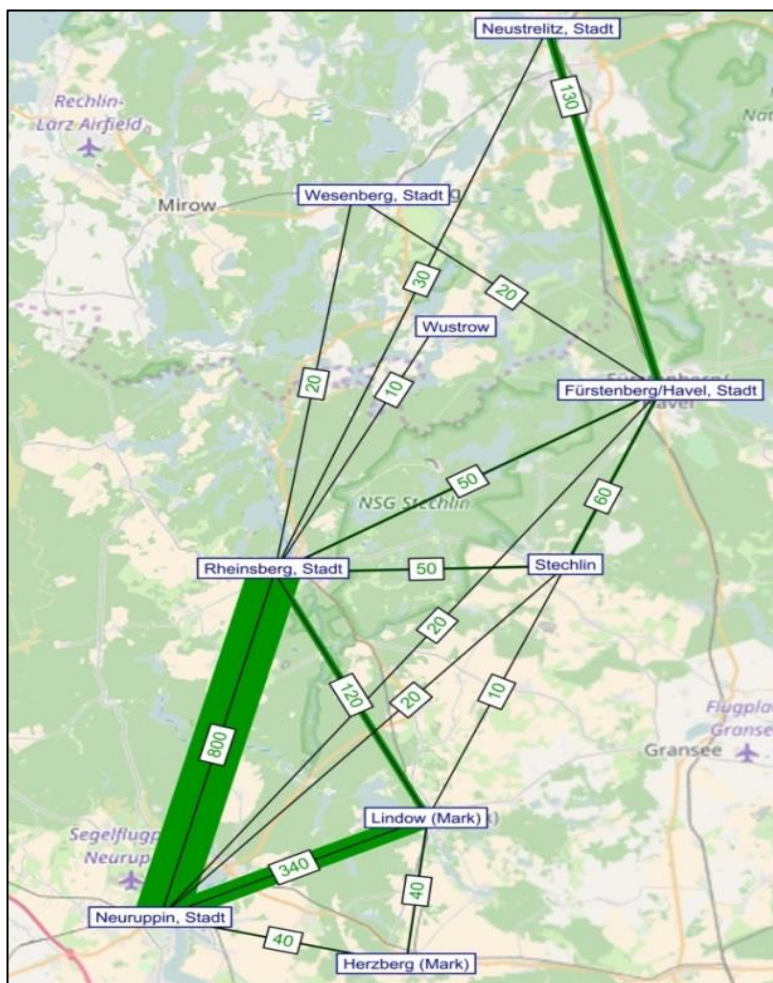


Abbildung 25: Pendlerverflechtungen im Beispielkorridor 4

Gemeinde	Einwohner
Neuruppin	30.720
Herzberg (Mark)	630
Lindow (Mark)	2.970
Rheinsberg	8.150
Menz	550
Neuglobsow	270
Fürstenberg Havel	5.850
Wustrow	710
Wesenberg	3.080
Neustrelitz	20.480
Gesamt:	73.410
Gesamt (BRB):	49.140
davon neu erschlossen ca.:	13.302
davon neu erschlossen ca (BRB):	9.512

**Tabelle 5: Einwohner im
Beispielkorridor 4**

5.4.3 Gegenwärtiges Verkehrsangebot und Zielkonzept

Gegenwärtig fährt im Korridor keine durchgehende Linie über die Gesamtrelation Neuruppin – Neustrelitz oder Neuruppin – Fürstenberg. Auf Teilabschnitten gestaltet sich das Angebot sehr unterschiedlich – von einer PlusBus-Linie mit einem Angebotsniveau einer landesbedeutsamen Buslinie bis hin zu einem völlig fehlenden ÖPNV-Angebot

- Abschnitt Neuruppin – Rheinsberg: PlusBus-Linie 764
 - Angebotskriterien Landesbusse erfüllt
 - Mo-Fr HVZ ca. alle 0,5h – NVZ ca. alle 1h
 - Sa/So alle 2h
- Abschnitt Rheinsberg – Menz:
 - Kein ÖPNV-Angebot
- Abschnitt Menz – Fürstenberg
 - Mo-Fr ca. acht Fahrtenpaare, in Ferien als Rufbus
 - Sa/So: Rufbus alle 2h (Anbindung Stechlinsee)
- Abschnitt Rheinsberg – Kleinzerlang
 - Mo-Fr ca. sechs bis neun Fahrtenpaare (unregelmäßig, Ausrichtung am Schülerbedarf)
 - Sa/So: Einzelfahrten mit Ausrichtung an RB 54 (nur Sommersaison)
- Abschnitt Kleinzerlang – Wesenberg (– Neustrelitz)
 - Mo-Fr: Einzelfahrten (Ausrichtung an Schülerverkehr, in Ferien Rufbus mit einer Anmeldefrist von 24 h)
 - Sa/So: kein Angebot
 - Zwischen Wesenberg und Neustrelitz parallel zum SPNV (alle 2h)

Die folgende Abbildung zeigt das Reisezeitverhältnis für ausgewählte Relationen innerhalb des Korridors im ÖPNV (Status Quo) im Vergleich zur individuellen Fahrt mit einem PKW (Motorisierter Individualverkehr – MIV) sowie zu einer potenziellen landesbedeutsamen Buslinie.

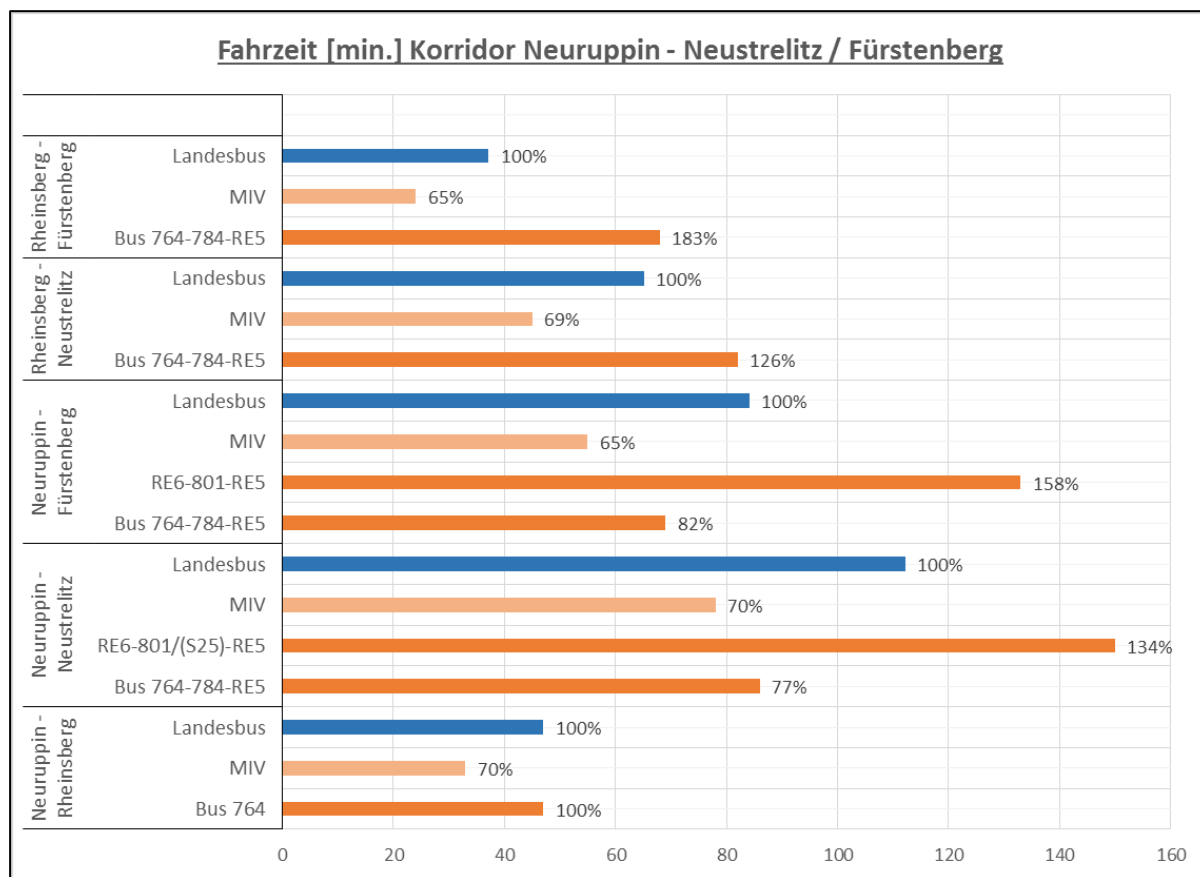


Abbildung 26: Reisezeitverhältnisse im Beispielkorridor 4

Im Zielkonzept wird ein durchgehendes Angebot über die Landes- und Kreisgrenzen hinweg vorgeschlagen mit dem Ziel, sowohl die Potenziale im Alltags- als auch Tourismusverkehr auszuschöpfen. Mit der Bündelung zu einem Korridor sollen die verkehrlichen und betrieblichen Synergien aus den beiden unterschiedlichen Nachfragesegmenten genutzt werden. Im optimalen Fall kommt es sowohl zu einer Nachfragesteigerung im Alltags- als auch im Ausflugsverkehr. Vorgesehen ist ein Linienkonzept in Y-Form. In Rheinsberg erfolgt eine Aufteilung in zwei Streckenäste mit folgender Linienführung:

- (Neuruppin –) Rheinsberg – Neuglobsow – Fürstenberg
- (Neuruppin –) Rheinsberg – Kleinzerlang – Neustrelitz

Die Bedienung der Außenäste erfolgt ab Rheinsberg alternierend bzw. bei gleichem Takt auf allen Linienästen als Anschlussfahrt.

Prägendes Merkmal dieses Korridors ist die sehr starke Ausrichtung am Bedarf für Ausflugs- und Tourismusverkehre, die sich vor allem auf die Sommersaison konzentrieren. Dies betrifft die beiden Linienäste nördlich von Rheinsberg nach Neustrelitz und Fürstenberg:

- Abschnitt Neuruppin – Rheinsberg:
 - Bündelungsabschnitt mit Fokus auf Alltagsverkehre
 - Mo-Fr HVZ ca. alle 0,5h – NVZ ca. alle 1h
 - Sa/So alle 2h
- Abschnitte Rheinsberg – Neuglobsow – Fürstenberg / Rheinsberg – Kleinzerlang – Neustrelitz
 - Streckenäste mit Fokus auf Tourismus und neue durchgehende Verbindung
 - Sommersaison: Mo-Fr alle 2-4h, Sa/So alle 2h
 - Wintersaison: Mo-Fr alle 4h, Sa/So alle 4h (ggfs. Rufbus)
 - Prüfung Ausrichtung in Wesenberg an SPNV (Brechung Linie mit kurzen Umsteigezeiten von/nach Neustrelitz)

Eine graphische Übersicht zum gegenwärtigen und künftigen Verkehrsangebot im Korridor sowie zur prognostizierten Nachfrageentwicklung findet sich in den folgenden Abbildungen.

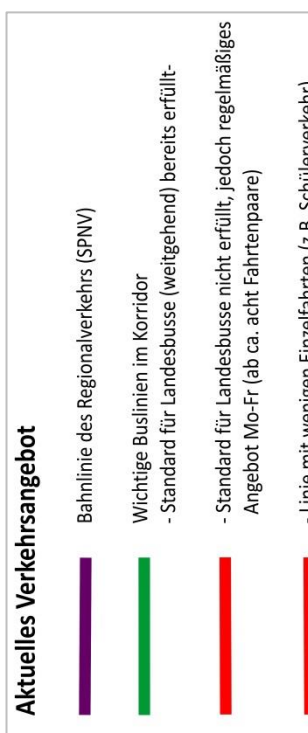
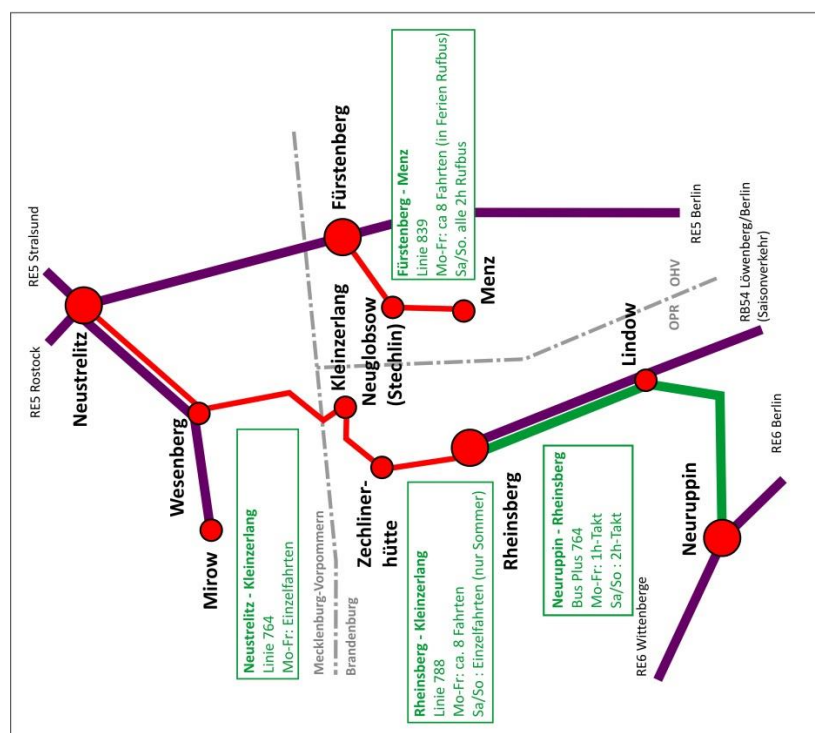
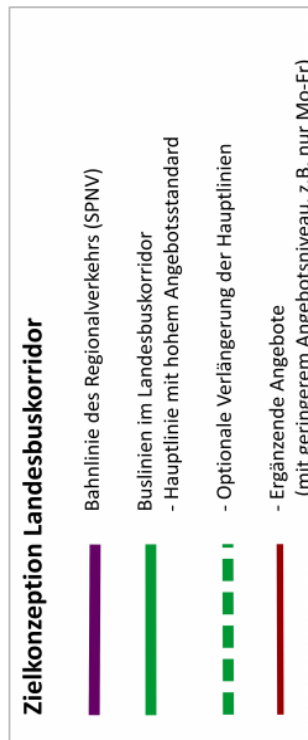
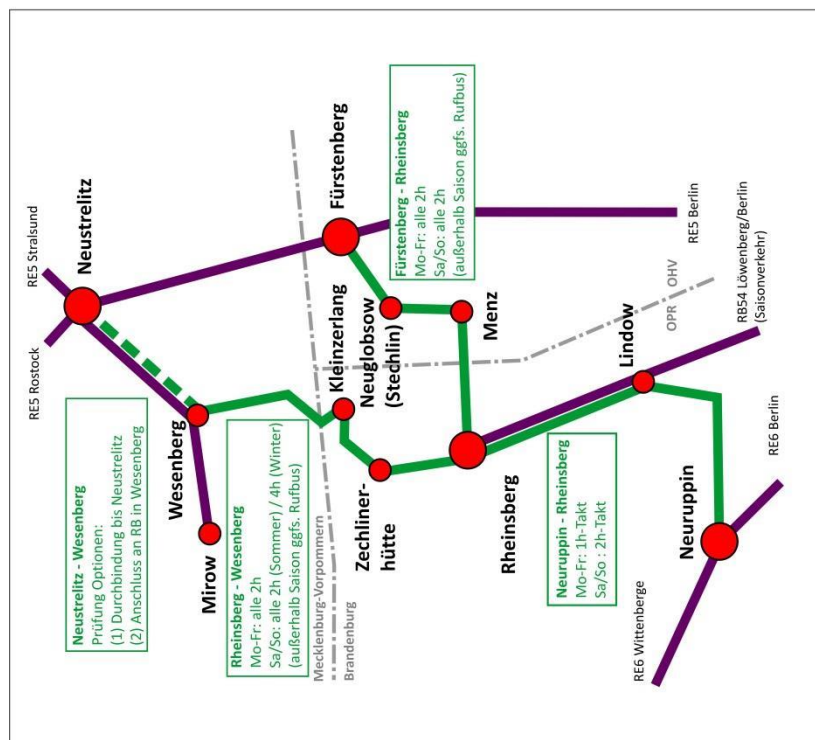


Abbildung 27: Gegenwärtiges Angebot und Zielkonzeption im Beispielkorridor 4

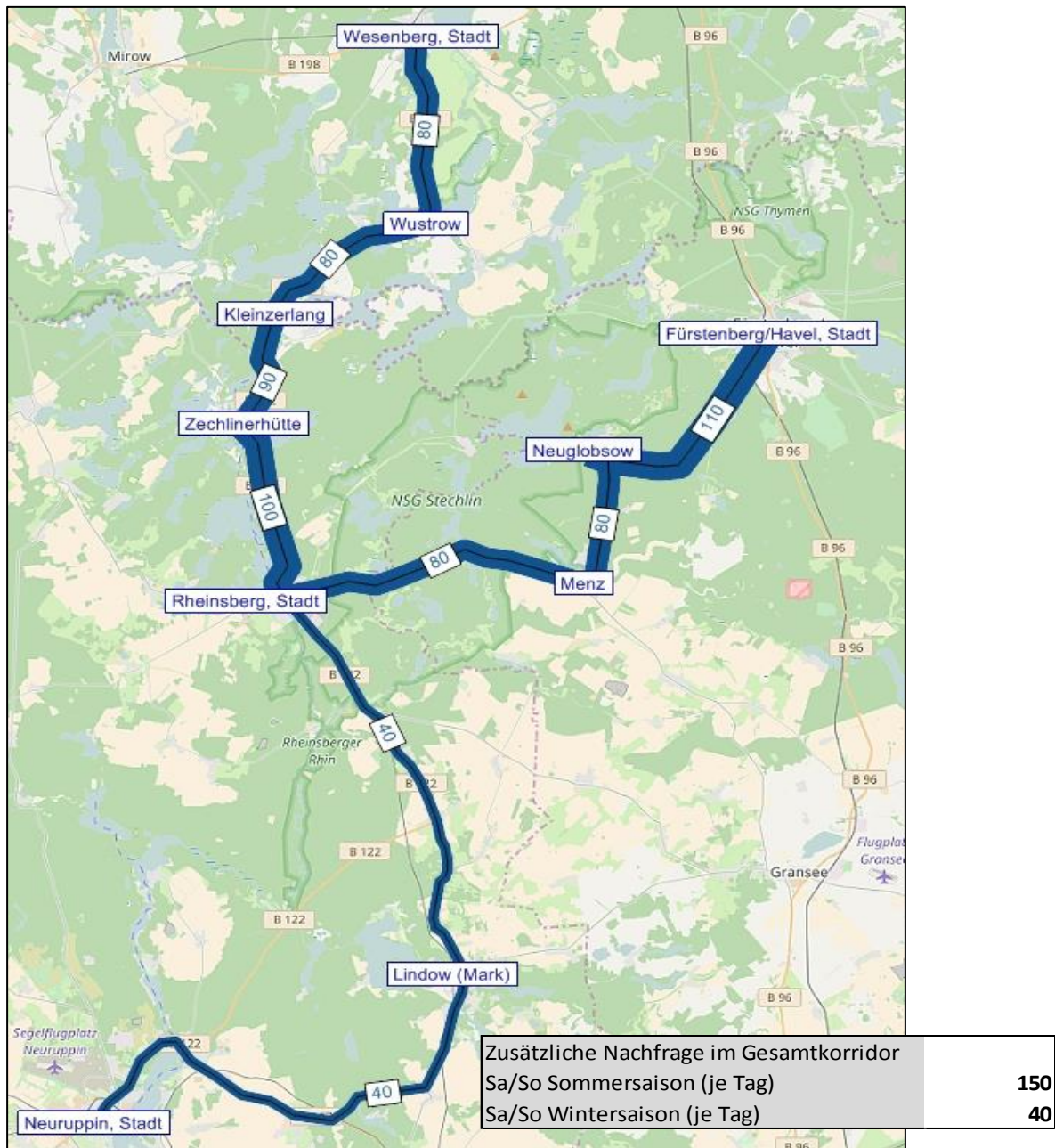


Abbildung 28: Prognose für Nachfragezuwachs im Beispielkorridor 4 (Querschnitt und absolute Werte, Sa/So)

6 Zusammenfassung und Ausblick

Die Untersuchungen zu landesbedeutsamen Buslinien in Brandenburg haben gezeigt, dass

1. es einen erheblichen Handlungsbedarf (und nicht zu vernachlässigende Verkehrspotenziale) für hochwertige öffentliche Verkehrsverbindungen im ländlichen Raum auch abseits der Schiene gibt,
2. der grundlegende Verbesserungsansatz in einer besseren Verzahnung der Bahn- und Busangebote und einem auf den Hauptrelationen ausgeweiteten und systematisierten Busangebot besteht (und dieser Ansatz bereits in zahlreichen Bundesländern umgesetzt wurde bzw. momentan eingeführt wird) und
3. in Brandenburg derzeit schon in mehreren Landkreisen PlusBus-Linien eingeführt wurden und in weiteren Landkreisen geplant werden. Diese PlusBus-Linien entsprechen weitestgehend dem hier dargestellten Angebotsniveau landesbedeutsamer Buslinien.

Damit ist der Weg für ein landesbedeutsames Busnetz als Ergänzung zum Schienenverkehr in vergleichbarer Angebotsqualität recht klar vorgegeben. Die in einigen Regionen Brandenburgs sich im Aufbau befindlichen PlusBus-Netze bilden hierfür eine sehr gute Ausgangsbasis. Das Beispiel des Korridors Brandenburg – Bad Belzig – Jüterbog, der unabhängig von dieser Untersuchung zum Jahresbeginn 2017 deutlich aufgewertet wurde, zeigt, dass auf den bereits bestehenden PlusBus-Linien der weitere Handlungsbedarf vor allem in Einrichtung Kreisgrenzen überschreitender Verbindungen besteht. Darüber hinaus wäre noch das Angebot in den Abendstunden und an Sonntagen auszuweiten, um ein zum SPNV vergleichbares Angebotsniveau zu erreichen.

Hier stellt sich die Frage, wie die Einführung landesbedeutsamer Buslinien durch das Land Brandenburg unterstützt werden kann – über die bisherigen, auf eine koordinierende Funktion und Marketing beschränkten Aktivitäten hinaus. Als eine Möglichkeit hierfür kann die direkte finanzielle Unterstützung für landesbedeutsame Linien in anderen Bundesländern angeführt werden. So werden Kreisgrenzen überschreitende Buslinien zwar durch das jeweilige Land gefördert, aber weiter von den Landkreisen in ihrer Verantwortung als Aufgabenträger für Busverkehre bestellt. Alternativ möglich wäre – orientiert am Beispiel Rheinland Pfalz – die Bestellung eines zu definierenden Bus-Landesnetzes direkt durch den VBB.

Unabhängig von diesen grundlegenden organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen sollte das hier in einem ersten Schritt aufgezeigte Netz landesbedeutsamer Buslinien weiterentwickelt werden, die Angebotsparameter festgelegt und die einzelnen Korridore vertiefend untersucht werden. Die sich derzeit in Aufstellung befindliche Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg kann hierfür die passende Grundlage sein.

