

# Projektgruppe Brandenburgnetz 2020

Christfried Tschepe, Dr. Jens Klocksinn, Martin Schlegel, Jörg Podzuweit, Axel Kruschat

c/o Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)  
Landesverband Brandenburg e.V.  
Friedrich-Ebert-Straße 114 A, 14467 Potsdam  
bund.brandenburg@bund.net  
Telefon (0331) 23700141

## Brandenburgnetz 2020

Stand 26.9.2007

### Vorbemerkung

Wir begrüßen die Absicht der brandenburgischen Landesregierung, einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr in den Jahren 2008 bis 2012 aufzustellen. Wir halten es für erforderlich, dass dieser Nahverkehrsplan zugleich die Weichen in eine Zukunft stellt, in der der Bahnverkehr an Bedeutung gewinnen wird. Deshalb bedarf es einer Mittelfristplanung, die wir mit dem *Brandenburgnetz 2020* skizzieren wollen. Dabei betrachten wir immer auch das Land Berlin, denn nur eine länderübergreifende Planung wird den vielfältigen (verkehrlichen) Beziehungen beider Länder gerecht.

Wir gehen davon aus, dass mindestens die Bahninfrastruktur in öffentlicher Hand bleibt, verbunden mit dem Auftrag, für den Schienenpersonenfernverkehr, den Schienenpersonennahverkehr und den Schienengüterverkehr ausreichende Trassen zu angemessenen Preisen diskriminierungsfrei bereitzustellen.

Wir legen mit diesem Papier einen Diskussionsentwurf für das Brandenburgnetz 2020 vor, der durch das Werkstattgespräch am 25. September weiter qualifiziert werden soll.

### 1. Aufgabenstellung

Das Bahnkonzept für Brandenburg soll, so der Ansatz der Projektgruppe, vorrangig unter volkswirtschaftlichen, sozialen und umweltpolitischen Prämissen entwickelt werden. Natürlich können die verkehrstechnischen und haushaltsmäßigen Begrenzungen nicht unberücksichtigt bleiben. Aber der erste Schritt soll die Definition der Aufgabenstellung und die Ermittlung des Bedarfs und der Potenziale sein. Die Ausgangsfrage lautet also: Welches Schienennetz und welchen Bahnverkehr brauchen wir, um die politisch gewollte Entwicklung des Landes sichern und vorantreiben zu können?

- **Mobilität sichern:** Die Mobilität der Menschen, insbesondere die Sicherstellung des Berufs- und Ausbildungsverkehrs sowie die Erreichbarkeit der Kommunen auch in der Fläche des Landes, sind zentrale Aufgaben der Daseinsvorsorge. Mehr als ein Viertel der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten pendelt täglich, davon 160.000 nach Berlin. Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für die Existenzsicherung. Und für den Verbleib gerade in den ländlichen Gebieten.
- **Wirtschaft entwickeln:** Wirtschaftliche Betätigung erfordert gut erreichbare Standorte und leistungsfähige Wege für den Transport der Waren und Dienstleistungen. Dabei kommt dem Gütertransport auf der Schiene eine wachsende Bedeutung zu. Diese Entwicklung entspricht auch den verkehrspolitischen Zielen von Bund und Land.

Zugleich werden die touristischen Verkehre für Brandenburg immer wichtiger. Für Tagesausflügler, die überwiegend aus Berlin kommen, Kurzurlauber, Tagungs- und Kurgäste bietet das Land vielfältige Ziele, die ohne Gleisanschluss deutlich an Attraktivität verlieren.

- Klima schützen: Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist ein klimafreundlicher Verkehrsträger. Kein anderes Massentransportmittel kann eine vergleichbar positive Energiebilanz nachweisen. Deshalb gibt unser Umgang mit dem SPNV auch Auskunft darüber, wie Ernst wir es mit dem Klimaschutz meinen.

Natürlich ist die regionale Struktur maßgebend für die konkrete Aufgestaltung. Die extremen Gegensätze in der Siedlungsstruktur verlangen angepasste Lösungen. Im ländlichen Raum ist das Bahnangebot als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs zu sichern, ergänzt durch regionale Buslinien. In einer Region wie der Lausitz wird die Bedeutung der Schiene steigen, für den Personen- wie für den Güterverkehr. Im suburbanen Brandenburger Umland von Berlin sowie entlang der nach Berlin führenden Bahnstrecken im Umkreis von einer Stunde Fahrzeit bis Berlin Mitte ist der Schienenpersonennahverkehr schon heute unverzichtbarer Träger der Mobilität. Diesen vielfältigen und sich unterscheidenden Anforderungen muss ein Schienenkonzept – und jeder Nahverkehrsplan – befriedigend Rechnung tragen.

## 2. Bedarfsermittlung

Die Bedarfsermittlung für die Schieneninfrastruktur muss nach Überzeugung der Projektgruppe künftig weit über die Betrachtung vorhandener SPNV-Fahrgastzahlen hinausgehen. Zum einen sollen die Fahrgastpotenziale einer Strecke umfassender untersucht werden. Dazu gehören die Betrachtung aller Verbesserungspotenziale bei optimalem Ausbau einer Strecke und der Stationen und die bestmögliche Ausrichtung des Busverkehrs auf das Bahnangebot sowie eine Betrachtung der Folgen einer Abbestellung für die betroffenen Fahrgäste, Kommunen und Wirtschaftsunternehmen. Zum anderen soll der SPNV als Teil eines Systems betrachtet werden, zu dem auch Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) und Schienengüterverkehr (SGV) gehören.

- Potenziale ermitteln: Für jede derzeit befahrene und jede reaktivierbare Bahnstrecke soll das Fahrgastpotenzial unter den Bedingungen einer optimierten Streckeninfrastruktur hinsichtlich Bahnstreckenanzahl, -lage und -zustand, zulässigen Transportgewichten und -geschwindigkeiten, Zugsicherungstechnik usw. ermittelt werden. Außerdem ist eine optimierte Verknüpfung der Bahn mit Bus, P+R sowie B+R anzunehmen.
- Fahrgastzahlen gewichten: Die Definition eines einheitlichen Schwellenwertes für Erhalt oder Abbestellung eines Bahnangebots für das ganze Land ist nicht sachgerecht. Für die Landesentwicklung und die Wirtschaft kann es von Bedeutung sein, SPNV-Angebote auch auf weniger gut ausgelasteten Strecken aufrecht zu erhalten, wenn andernfalls die Abwanderung oder das Ausbleiben von Unternehmen und Arbeitskräften oder Touristen zu befürchten wären.
- Güter- und Fernverkehr beachten: Die Dimensionierung einer Strecke darf nicht mehr allein nach den Mindestanforderungen für ein festgelegtes SPNV-Angebot bemessen werden, sondern es sollen im gesamten Netz Potenziale für (wachsenden) Schienengüterverkehr sowie auf entsprechenden Strecken Potenziale für Fernverkehr und internationalen Verkehr eingeplant werden.

Mit der Inbetriebnahme der neuen Nord-Süd-Verbindung durch Berlin hat sich bereits nach einem halben Jahr gezeigt, wie durch attraktive Angebote auf neuer Infrastruktur mehr Reisende für den Personenverkehr gewonnen werden können. So stiegen die Fahrgastzahlen

teilweise um mehr als 40%. Auch beim Güterverkehr kommt es zu Zuwächsen, wenn Angebot und Service stimmen.

Es ist davon auszugehen, dass ein weiteres Verkehrswachstum auf der Schiene international, national und auch in unserer Region stattfinden wird. Deshalb soll die Bahninfrastruktur den künftigen Anforderungen des SPNV, SPFV und SGV gleichermaßen gerecht werden. Insbesondere dem grenzüberschreitenden Güterverkehr muss inzwischen in der Regel eine Vorrangstellung eingeräumt werden.<sup>1</sup> Das ist bei Planungen für den vertakteten SPNV, aber auch für den SPFV, zu berücksichtigen.

Um Engpässe zu vermeiden, empfiehlt sich bereits jetzt die Anpassung der Infrastruktur an künftige Erfordernisse. Dabei sind internationale Verkehre in Nord-Süd-Richtung, d.h. zwischen Skandinavien und Adria, ebenso zu berücksichtigen wie Verkehre in Ost-West-Richtung. Bei bereits unter heutigen Bedingungen starkem Verkehrsaufkommen wird deutlich, dass das Trassenangebot nicht für alle Bahnverkehre ausreicht. Dies gilt insbesondere für die Schienenwege in Brandenburg bis zur polnischen Grenze.

Neben der starken Auslastung von Hauptstrecken ist es notwendig, Strecken „in der Fläche“ zu stärken. Indem SPNV und SGV gemeinsam auf solchen Strecken verkehren, kann die Existenz der Bahn auch in Gebieten gesichert werden, in denen die Fahrgastzahlen in den nächsten Jahren noch nicht die Zielwerte erreichen. Mit einem Konzept für den regionalen SGV bei entsprechender Integration in ein Gesamtkonzept wäre der dauerhafte Erhalt der vorhandenen Schieneninfrastruktur in Brandenburg relativ sicher.

### 3. Bestandspflege

Die Projektgruppe sieht in einer leistungsfähigen Infrastruktur eine wesentliche Voraussetzung für einen attraktiven Schienenverkehr. Die Leistungsfähigkeit hängt aber nicht nur von der Dimensionierung, sondern auch vom Erhaltungszustand ab. Obgleich die öffentliche Hand den Infrastrukturausbau in den vergangenen Jahren finanziell massiv unterstützt hat, ist der Zustand des Netzes und der Stationen heute vielfach unzureichend.

Die vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) im Auftrag der Länder erarbeitete Qualitätsbilanz zeigte für 2006 wie bereits für 2005, dass jeder zehnte Regionalzug über fünf Minuten Verspätung hatte. Ein erheblicher Teil der Verspätungen ebenso wie der planmäßigen Langsamfahrten war auf Infrastrukturmängel zurückzuführen. Dazu zählten Mängel bei der Instandhaltung, Mängel bei der Koordination von Bauarbeiten und Engpässe durch Infrastrukturrückbau.

Wegen des insgesamt schlechter werdenden Streckenzustandes wird es immer schwieriger, für das Gesamtnetz Fahrpläne zu erstellen, diese einzuhalten und Anschlüsse sicherzustellen. Zu einer entsprechenden Analyse kommt auch der Bundesrechnungshof in einem Entwurf zu seinem Bericht über den Bahnnetzstatus vom Februar 2007. Dort wird der DB AG ein Instandhaltungsrückstau bei der Schieneninfrastruktur im Milliardenbereich attestiert.

Das Land Brandenburg finanziert mit der Bestellung des Regionalverkehrs auch die Instandhaltung des Netzes. Deshalb fordert das Land von der DB Netz AG zu Recht, dass diese

<sup>1</sup> Vgl. Richtlinie 2001/14/EG vom 26.2.2001, Kapitel III, Artikel 22, Absatz 5: „Die Bedeutung von Güterverkehrsdiensten, insbesondere grenzüberschreitenden Güterverkehrsdiensten, ist bei der Festlegung von Vorrangkriterien angemessen zu berücksichtigen.“ Analog sagt die EIBV im § 9, Absatz 4, aus: „Kommt eine Einigung nicht zustande, soll der Betreiber der Schienenwege vorbehaltlich der Rechte der Zugangsberechtigten, die sich aus § 13 ergeben, und vorbehaltlich der Bestimmungen des § 19 nach Maßgabe folgender Reihenfolge entscheiden: 1. grenzüberschreitende Zugtrassen, 2. vertakteter oder ins Netz eingebundener Verkehr, 3. Zugtrassen für den Güterverkehr. Abweichungen von dieser Reihenfolge sind insbesondere aus Gründen der sicheren Durchführung von Zugfahrten und aus Gründen des Gemeinwohls mit Zustimmung der Trassenagentur möglich. Bei seiner Entscheidung hat der Betreiber der Schienenwege die Auswirkungen auf andere Betreiber der Schienenwege angemessen zu berücksichtigen.“

Mittel auch tatsächlich zur Pflege der hier vorhandenen Schieneninfrastruktur eingesetzt werden.

#### 4. Definition des Schienennetzes 2020

Das Schienennetz im Land Brandenburg soll in einem Umfang vorgehalten werden, der künftig Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr ohne wechselseitige Beeinträchtigungen erlaubt. Hierbei sind Reserven für eine Zunahme des Bahnverkehrs einzuplanen. Volkswirtschaftlichen Aspekten ist bei Erhalt und Entwicklung des Schienennetzes erheblich mehr Gewicht zu geben als bisher.<sup>2</sup>

Von besonderer Bedeutung sind leistungsfähige Strecken von und nach Berlin, leistungsfähige Strecken für den nationalen und internationalen Güterverkehr und leistungsfähige Schienenanschlüsse für SPNV und SGV insbesondere zu allen brandenburgischen Städten, die zentralörtliche Funktionen haben und/oder Regionaler Wachstumskern sind, sowie zu allen touristisch bedeutenden Kommunen.

Ist eine Strecke im Sinne dieser Ziele erhaltenswert, hat aber derzeit zu wenige Fahrgäste, dann sind alle Potenziale zur Steigerung der Fahrgastzahlen im SPNV auszuschöpfen. Sind auch dann die Fahrgastzahlen noch zu niedrig, soll geprüft werden, ob bei der Ausschöpfung aller Potenziale im Schienengüterverkehr der Erhalt der Strecke gesichert werden kann. Ist auch das (derzeit) nicht möglich, soll zumindest die Trasse der Strecke für mögliche künftige Entwicklungen freigehalten werden.

Daraus ergibt sich nach Auffassung der Projektgruppe für Brandenburg und Berlin ein Bedarf für Erhalt und Entwicklung des Schienennetzes sowie von Trassenfreihaltungen, der im Anhang tabellarisch und kartographisch dargestellt ist.

#### 5. Definition des SPNV-Angebotes 2020

Schienenpersonennahverkehr soll überall dort angeboten werden, wo es eine ausreichende Nachfrage gibt, wo eine ausreichende Nachfrage durch ein kundenorientiertes SPNV-Angebot gewonnen werden kann oder wo ein SPNV-Angebot zur Erreichung anderer strukturpolitischer Entwicklungsziele wichtig ist.

- **Ausreichende Nachfrage bedienen:** Auf stark frequentierten Strecken sollte es unstrittig sein, dass die Nachfrage ausreicht, um ein SPNV-Angebot zu bestellen. Doch ein einheitlicher Grenzwert zur Bestimmung der "SPNV-Würdigkeit" ist nicht sachgerecht, denn die Kosten und Erlöse sind auf den einzelnen Strecken sehr unterschiedlich und sehr viel differenzierter zu betrachten, als dass zum Beispiel bei den Abbestellungen im September 2006 geschah.

<sup>2</sup> "Nach Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz gewährleistet der Bund, dass beim Ausbau und dem Erhalt des Schienennetzes den Verkehrsbedürfnissen der Allgemeinheit Rechnung getragen wird. Den Umfang des Neu- und Ausbaus legt der Gesetzgeber nach dem BSchwAG im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege fest. Dabei werden der Bedarf für die Baumaßnahmen und ihr Nutzen ermittelt. Für das Bestandsnetz wurde die volkswirtschaftlich erwünschte Größe und seine Struktur bislang jedoch nicht auf der Basis einer analytischen Bedarfsermittlung und Nutzenbewertung festgelegt. Ausgang für den volkswirtschaftlich erwünschten Umfang des Schienennetzes könnte die betriebswirtschaftliche Betrachtung der DB AG sein, welche Strecken sich wirtschaftlich betreiben lassen. Darüber hinaus wären Strecken mit hohem volkswirtschaftlichen Nutzen zu berücksichtigen. Über die Ausgliederung von Regionalnetzen an Aufgabenträger in den Ländern wurden bereits Überlegungen in Arbeitskreisen des Bundes und der Länder und in Kommissionen von Verkehrswissenschaftlern angestellt. Wenn der Weiterbetrieb betriebswirtschaftlich unrentabler Strecken sich volkswirtschaftlich vertreten lässt oder politisch gewollt ist, sollte dies transparent durch den jeweiligen Bedarfsträger dargestellt werden.", aus: Unterrichtung durch den Präsidenten des Bundesrechnungshofes, Bericht nach § 99 BHO zur Finanzierung der Bundesschienenwege, Deutscher Bundestag, Drs. 16/840 vom 8.3.2006

- Kundenorientiertes Angebot erhalten bzw. entwickeln: Die stark gestiegenen Fahrgastzahlen nach Angebotsverbesserungen, zuletzt nach Inbetriebnahme der neuen Nord-Süd-Strecke durch Berlin, zeigen, dass die aktuellen Fahrgastzahlen nur eine begrenzte Aussage über die "SPNV-Würdigkeit" einer Strecke erlauben. Gut ausgebaute Strecken, günstig gelegene und gut ausgestattete Stationen, attraktive Fahrzeuge und attraktive Fahrpläne ermöglichen es, das auf fast allen Strecken vorhandene Potenzial an zusätzlichen Fahrgästen sehr viel besser anzusprechen, als das heute gelingt. Wichtig ist hierbei auch die Gewährleistung eines Regelstandards mit täglich und ganztägig verkehrenden Zügen, Taktverkehr und Anschlusssicherung, Sitzplätzen und Zugbegleitern in allen Zügen.
- Erreichung strukturpolitischer Entwicklungsziele durch SPNV-Angebot: Alle Kommunen, die zentralörtliche Funktionen haben und/oder Regionale Wachstumskerne sind, sollen attraktive SPNV-Anbindungen behalten bzw. erhalten, möglichst mit Direktverbindungen oder höchstens einmaligem Umsteigen in die Landeshauptstadt Potsdam und nach Berlin. Aber auch Bildungseinrichtungen mit überörtlichem Einzugsgebiet und touristisch bedeutende Orte, insbesondere die Kur- und Erholungsorte, sollen per SPNV erreichbar sein. Außerdem sollen für Wandern, Radfahren, Skaten und Wassersport interessante Regionen vor allem von Berlin aus direkt mit dem SPNV erreichbar sein, da einerseits die Nachfrage nach naturnaher Erholung und Bewegung zunimmt, andererseits diese Fahrgäste aber fast ausnahmslos nicht bereit sind, auf ein Ersatzangebot per Bus umzusteigen.

Gelingt es, das Schienennetz in Brandenburg und Berlin so zu sichern und zu entwickeln, wie in Kapitel 4 skizziert, dann sind die Voraussetzungen gegeben, im Sinne der vorstehend genannten Zielvorgaben ein attraktives SPNV-Angebot bestellen und verlässlich fahren zu können. Es würde jedoch den Rahmen dieser Projektgruppenarbeit sprengen, hier auch ein SPNV-Linienkonzept vorzulegen.

Ein solches von den Ländern Brandenburg und Berlin vorzulegendes Linienkonzept wird erstmals auch die Erschließung des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) berücksichtigen müssen. Die bisherigen Überlegungen, BBI vor allem mithilfe eines Shuttle-Verkehrs zum Berliner Hauptbahnhof und einer veränderten Führung des RE 2 aus Cottbus über BBI nach Berlin zu erschließen, vernachlässigen die Interessen brandenburgischer Fahrgäste und bedürfen einer grundlegenden Überprüfung.

## **6. Finanzierung des SPNV-Angebotes**

Als dritter Schritt – nach der Definition des gemäß den Zielen der Landesentwicklung angestrebten Schienennetzes und angestrebten SPNV-Angebotes – sind die Möglichkeiten der Finanzierung dieses SPNV-Angebotes zu erarbeiten. Spätestens seit der Debatte um Abbestellungen als Folge der Kürzung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2006 entstand der Eindruck, dass aus der Höhe der vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel mathematisch ableitbar ist, wie viel SPNV sich das Land Brandenburg leisten kann. Tatsächlich gibt es jedoch erhebliche Handlungsspielräume und Veränderungspotenziale für Erhalt und Ausbau des SPNV-Angebotes.

- Das Land Brandenburg gibt im Jahr 2006 rund 83 Millionen Euro für Zuschüsse an die Landkreise und kreisfreien Städte für deren ÖPNV-Bestellungen und für die gesetzlichen Erstattungszahlungen zum Schülerverkehr aus. Von diesem Betrag sind 81 Millionen Euro den vom Bund für SPNV-Bestellungen zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmitteln entnommen worden. Somit ist ein Fünftel der Regionalisierungsmittel nicht mehr für SPNV-Bestellungen einsetzbar. Lediglich 2 Millionen der 83 Millionen Euro sind Landesmittel. Beide Ausgabepositionen, ÖPNV und Schülerverkehr, sollen künftig vollständig aus dem Landeshaushalt finanziert werden, damit die Regionalisierungsmittel allein für den Schienenpersonennahverkehr zur Verfü-

gung stehen. Damit erfolgt zugleich der Wiedereinstieg in die anteilige Finanzierung des ÖPNV aus Landesmitteln. Seit 2002 werden vom Land alle entsprechenden Zuschüsse an die Landkreise und kreisfreien Städte ausschließlich durch Weiterreichung von Bundesmitteln finanziert.

- Mehr Fahrgäste bringen den Verkehrsunternehmen auch mehr Geld. Die jüngsten Zuwächse insbesondere aufgrund der neuen Nord-Süd-Trasse durch Berlin zeigen, dass es überall noch Potenziale für mehr Bahnkunden und somit für mehr Fahrgeldeinnahmen gibt. Diese Mehreinnahmen können den vom Land für eine SPNV-Bestellung zu zahlenden Betrag mindern.
- Mit dem wachsenden Schienengüterverkehr wächst der Anteil des SGV bei der Finanzierung des Streckennetzes. Das kann und soll sich mindernd auf die vom SPNV zu zahlenden Trassenpreise auswirken.

Werden diese Veränderungspotenziale ausgeschöpft, wird der finanzielle Gestaltungsspielraum für SPNV-Bestellungen im Land Brandenburg erheblich größer.

## 7. Aufgaben für Brandenburg und Berlin

Die Erarbeitung eines Landesnahverkehrsplans für Brandenburg bietet die Chance, die Entwicklung des SPNV integriert zu planen und zu entwickeln.

- Integriert in die Landesplanung: Dem Erhalt und Ausbau des Schienennetzes und des SPNV-Angebotes kommt für die künftige Landesentwicklung eine hohe Bedeutung zu. Deshalb soll das Schienennetz einschließlich stillgelegter Trassen in einem Umfang bewahrt werden, der es ermöglicht, das SPNV-Angebot zur Stärkung der zentralen Orte und regionalen Wachstumskerne sowie der Tourismuswirtschaft nicht nur nachfrageorientiert, sondern auch angebotsorientiert zu entwickeln, und der die Option auf eine starke Zunahme des internationalen, nationalen und regionalen Personen- und Güterverkehrs auf der Schiene erhält.
- Integriert in das System Bahn: Brandenburg muss sich auf eine wachsende Bedeutung als Transitland eines zunehmenden nationalen und internationalen Schienenpersonenfernverkehrs und vor allem Schienengüterverkehrs einrichten. Entsprechende Engpässe für den SPNV sind abschnittsweise schon heute vorhanden. Deshalb soll das Streckennetz in Abstimmung mit dem Bund und den Bahnen qualifiziert werden, damit der SPNV künftig nicht "hinten herunter fällt".
- Integriert in den ÖPNV: Der vom Land bestellte SPNV und der von den Landkreisen bestellte ÖPNV sollen sehr viel besser aufeinander abgestimmt werden. In diese Prozesse sind die Kommunen erheblich intensiver einzubeziehen. Zugleich ist mehr kommunales Engagement für den SPNV erforderlich.
- Integriert länderübergreifend: Die Verantwortung der einzelnen Länder für den SPNV erschwert länderübergreifende SPNV-Angebote, insbesondere dann, wenn eines von zwei betroffenen Ländern daran für sich keinen ausreichenden Nutzen sieht. In Berlin wird der SPNV (ausgenommen die S-Bahn) noch immer als brandenburgisches Thema ohne nennenswerte Relevanz für die Berliner Fahrgäste gesehen. Tatsächlich aber gibt es starke Pendlerverkehre und Ausflugsverkehre von Berlin nach Brandenburg, die den SPNV nutzen bzw. auf ihn angewiesen sind. Schon heute pendeln täglich rund 60.000 von Berlin nach Brandenburg, in der Gegenrichtung sind es rund 160.000 Pendler. Da die Zahl der Pendler zwischen Brandenburg und Berlin in beiden Richtungen noch erheblich zunehmen wird, ist Berlin gefordert, beim Ausbau des länderübergreifenden SPNV-Angebotes intensiv mitzuwirken. Das gilt insbesondere für die Durchbindung von SPNV-Strecken in die Berliner Innenstadt.

## **Schlussbemerkung**

Die Erarbeitung eines Landesnahverkehrsplans Brandenburg für die Jahre 2008 bis 2012 ist ein wichtiger Schritt zur Qualifizierung der SPNV-Planung. Zeitgleich soll jedoch mit den Planungen für die Zeit danach begonnen werden. Allein die Tatsache, dass die Bahn vor Ausbauten im Netz in der Regel eine Zusage für die SPNV-Bestellung über 20 Jahre fordert, verdeutlicht die Notwendigkeit, langfristig zu planen.

An den Anfang aller (langfristigen) Planungen ist die Frage zu setzen, welches Schienennetz und welchen Schienenpersonennahverkehr das Land Brandenburg für seine angestrebte Entwicklung braucht. Danach ist zu untersuchen, wie das wünschenswerte SPNV-Angebot möglichst ohne Abstriche finanziert werden kann. Das vorgelegte Konzept "Brandenburgnetz 2020" gibt dazu Anstöße. Die Autoren sind überzeugt, dass der qualifizierte Ausbau von Infrastruktur und Angebot erforderlich und finanzierbar sind.

## Anhang

- Tabellarische Aufstellung zum Schienennetz in Brandenburg
- Karte Brandenburgnetz 2007 (bestehende Strecken und Nutzungen)
- Plan Brandenburgnetz 2020 (Personenverkehr)
- Plan Brandenburgnetz 2020 (Güterverkehr)

# Brandenburgnetz 2007



# Brandenburgnetz 2020

(Personenverkehr)



trassenfreihaltung

**Legende:**

<b>Zentrale Orte</b>	<b>Gleisnutzung</b>
● Potsdam	— Trassenfreihaltung
● Rathenow	— Fernbahntrassen
● Jüterbog	- - - Regionalbahnnetz
▴ Schwarzhöhe	— S-Bahnnetz
<b>Sonstige Orte</b>	2 G/E Anzahl d. Gleise (G) und Elektrifizierung (E)
■ Neustadt	
■ Himmelpfort	
	kreisfreie Stadt u. Oberzentrum
	Kreisstadt und Mittelzentrum
	Mittelzentrum
	Mittelzentrum in Funktions- teilung
	wichtige Orte für das Schienennetz
	Kur-, Erholungsort



# Brandenburgnetz 2020

(Güterverkehr)



## Legende:

Zentrale Orte		Gleisnutzung	
● Potsdam	kreisfreie Stadt u. Oberzentrum	— Güterverkehr	
● Rathenow	Kreisstadt und Mittelzentrum	— Trassenfreihaltung	
● Jüterbog	Mittelzentrum		
▸ Schwarzheide	Mittelzentrum in Funktions-teilung	Sonstiges	
■ Neustadt	wichtige Orte für den SGV	△ Güterverkehrs-zentrum (GVZ)	
▲ Trebbin	Ort mit Anschließter		
● Hennigsdorf	Regionaler Wachstumskern		

