

■ Stadtverkehr

SPD für bessere Bahnverbindungen

aus SIGNAL 03/2015 (Juli 2015), Seite 20 (Artikel-Nr: 10003823)
SPD Brandenburg

Beschluss des SPD-Landesvorstands Brandenburg vom 4. Mai 2015

- Das bestehende Regional- und S-Bahn-System zwischen Brandenburg und Berlin ist gemäß Koalitionsvertrag hinsichtlich der Leistungsfähigkeit zu überprüfen und für die zukünftigen Verkehrsanforderungen weiterzuentwickeln. Dabei sind die unterschiedlichen Ansprüche von berlinnahen und berlinfernen Regionen zu berücksichtigen. Das Zielkonzept ist mit Berlin abzustimmen und Grundlage für die Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans ab 2018.

Ziele sind dabei die Förderung der umweltgerechten Mobilität, die Erhöhung der Wirtschaftlichkeit des SPNV sowie die Unterstützung von Wohn- und Gewerbeansiedlungen im Land Brandenburg durch eine attraktive Bahnbindung. Die Landesregierung sollte beim Bund darauf dringen, dass er seinen Verpflichtungen für den Ausbau der bundeseigenen Schieneninfrastruktur nachkommt sowie langfristig und in angemessener Höhe Regionalisierungsmittel für den SPNV-Betrieb bereitstellt. Die Landesregierung sollte über den Fortgang regelmäßig berichten und kommunizieren.

Begründung

Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zwischen Brandenburg und Berlin hat sich in den vergangenen Jahren gut entwickelt. Derzeit pendeln 270 000 Menschen pro Werktag zwischen den Bundesländern, davon ein hoher Anteil auf der Schiene. Das Regionalverkehrssystem stößt jedoch mittlerweile an seine Belastungsgrenzen:

- Häufig überfüllte Züge, dadurch lange Fahrgastwechselzeiten und Verspätungen,
- Betriebliche Engpässe aufgrund dichter Zugfolge, vor allem auf der Berliner Stadtbahn,
- Verspätungseinträge durch langlaufende Linien, Unzuverlässigkeit im direkten Umlandverkehr,
- Fehlende Sitzplätze für Fahrgäste zwischen Berlin und den entfernteren Brandenburger Zentren während der ersten 30 Minuten der Fahrt, in denen der Zug Umlandverkehrsfunktionen übernehmen muss.

Zudem sind absehbare Entwicklungen zu erkennen:

- Starkes Bevölkerungswachstum in Berlin und im Brandenburger Umland mit entsprechendem Verkehrswachstum,
- Trassenkonkurrenz im Fern- und Regionalverkehr (vor allem Anhalter/Hamburger Bahn),
- neue und stark gebündelte Verkehrsströme nach Inbetriebnahme des BER.

Eine attraktive Schienenanbindung des Umlandes ebenso wie der Brandenburger Städte an die Bundeshauptstadt ist notwendig, um - den Einwohnerzuwachs auch nach Brandenburg zu lenken, die Brandenburger Kommunen als attraktive Wohnstandorte zu entwickeln,

Gewerbeansiedlungen in Brandenburg durch die Erreichbarkeit auch für Berliner zu unterstützen,
den Verkehr ökologisch, lärmarm und stadtverträglich abzuwickeln sowie
die Wirtschaftlichkeit des SPNV durch effektiven Mitteleinsatz nachhaltig zu sichern.

Damit ist ersichtlich, dass eine Neu-/Nachjustierung des Regional- und S-Bahn-Verkehrssystems vorgenommen werden muss, und zwar differenziert nach der Anbindung des direkten Berliner Umlandes sowie der weiter entfernten Regionen.

Folgende Schritte sind daher erforderlich:

1. Das bestehende Verkehrsnetz ist daraufhin zu überprüfen, inwieweit die heutigen Linien und Takte künftige Verkehrsaufgaben noch in angemessener Qualität erbringen können. Folgende Lösungen sind zu prüfen und schließlich in einem Zielkonzept zusammenzuführen:
 - Taktverdichtungen von RE- und RB-Linien,
 - Verlängerung der RE-Züge (bis zu 210 m entsprechend der Bahnsteiglänge auf der Berliner Stadtbahn und in Knotenbahnhöfen) mit teilweiser Verlängerung der Bahnsteige in Brandenburg sowie Ausbau geeigneter Bahnhöfe im Umland für das Verstärken, Schwächen sowie Flügeln mehrerer Zugteile,
 - Entlastung des Regionalverkehrs durch Taktverdichtungen paralleler S-Bahn-Verbindungen,
 - Entwicklung der berlinnahen RB-Linien zu einem Qualitätsnetz mit sinnvollen Liniendurchbindungen in Berlin, guter Taktung und modernen Fahrzeugen;
 - Sicherstellung von Verkehrsaufgaben zwischen S- und RE-Netz, Ergänzung der S-Bahn innerhalb Berlins (u. a. durch Nutzung des 4-gleisigen Nord-Süd-Tunnels).
2. Der Koalitionsvertrag beinhaltet die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit und Finanzierbarkeit von weiteren berlinnahen S-Bahn-Strecken. Bestehende und teils ältere Nutzen-Kosten-Untersuchungen (NKU) sind zu überprüfen und falls erforderlich unter Berücksichtigung neuer Daten zu aktualisieren. Im Rahmen der Untersuchungen sind alternativ der erforderliche Ausbau der Infrastruktur und der Betrieb im Regionalverkehr gegenüberzustellen.
3. Im Ergebnis der Überprüfung ist ein Zielkonzept mit Art und Umfang der Verkehrsbedienung, dem Infrastrukturbedarf, den Bau- und Betriebskosten, Finanzierungsansätzen sowie der Darstellung von Realisierungsschritten und -zeiträumen für alle Verkehrs- und Siedlungsachsen zwischen Berlin und Brandenburg zu erstellen. Für folgende Achsen sind dabei grundsätzliche Entscheidungen zum Infrastrukturausbau bzw. zur Bedienform zu treffen:
 - Spandau--Falkensee--Nauen
 - Gesundbrunnen--Hennigsdorf--Velten--Neuruppin
 - Gesundbrunnen--Wilhelmsruh/Karow--Basdorf
 - Gesundbrunnen--Birkenwerder
 - Südkreuz--Rangsdorf--Wünsdorf-Waldstadt
 - Südkreuz--Teltow--Stahnsdorf--Wannsee
 - Potsdamer Platz--Zehlendorf--Potsdam

Für Projekte ohne zeitlich absehbaren Realisierungshorizont ist zumindest eine Trassenfreihaltung und -sicherung vorzusehen.

4. Das Zielkonzept ist frühzeitig und intensiv mit dem Berliner Senat abzustimmen und gemeinsam gemäß einer objektiven Prioritätenreihung stufenweise umzusetzen. Die Kommunen im Berliner Umland sind bei der Planung und Finanzierung von ÖPNV-Infrastruktur und -angebot ebenfalls verstärkt einzubinden.
5. Die Verbesserung der Bedienung sowie die Realisierung neuer Projekte werden nur bei einer auskömmlichen Finanzierung und Klarheit über die Höhe der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel möglich sein. Artikel 106a des Grundgesetzes verpflichtet den Bund zur Bereitstellung so genannter Regionalisierungsmittel aus dem Steueraufkommen des Bundes. Zwischen Bund und Ländern bestehen unterschiedliche Auffassungen zur Höhe des Finanzmittelbedarfs. Dazu läuft derzeit ein Verfahren vor dem Vermittlungsausschuss. Ohne eine unverzügliche Einigung bis zur Sommerpause 2015 werden nicht nur Leistungs- und Qualitätsverbesserungen unmöglich gemacht, sondern es drohen Leistungskürzungen. Brandenburg muss beim Bund darauf drängen, dass er seinen Verpflichtungen nachkommt und langfristig Regionalisierungsmittel in angemessener Höhe für den SPNV-Betrieb bereitstellt.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
<http://signalarchiv.de/Meldungen/10003823>.

© GVE-Verlag / signalarchiv.de - alle Rechte vorbehalten