SIGNALARCHIV.DE

Brandenburg

Landesbedeutsame Buslinien für einen hochwertigen ÖPNV abseits der Schiene

aus SIGNAL 03/2017 (August 2017), Seite 20-22 (Artikel-Nr: 10004060)

Ingolf Berger, Torsten Perner (ETC Transport Consultants GmbH)

Brandenburg braucht bessere Busverbindungen

1 Zwei Welten im ländlichen öffentlichen Verkehr

Der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum stellt sich derzeit oftmals in »zwei Welten« dar. Während man mit der Eisenbahn meist schnell und zu allen Zeiten 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.

In Brandenburg wurde der SPNV in den vergangenen Jahren auf den nach Berlin ausgerichteten radialen Achsen deutlich ausgebaut, während er auf ergänzenden tangentialen Strecken reduziert bzw. ganz eingestellt wurde. Ohne adäquate Alternativangebote im Busverkehr haben sich die Verkehrsangebote in der Fläche damit oftmals verschlechtert. Dies betrifft in besonderem Maße solche Relationen, die über Kreis- oder sogar Landesgrenzen führen. Hier haben die Landkreise als Aufgabenträger und die dort tätigen Verkehrsunternehmen bisher nur ein geringes Interesse gezeigt, den Hauptachsen folgende Linien einzurichten. 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 daher derzeit nicht gesprochen werden, da zumeist nur Gemeinden mit Bahnanschluss über ein verlässliches ÖV-Angebot verfügen.

2 Bahn und Bus aus einem Guss

Dabei können attraktive Reiseketten bei einer intelligenten Verzahnung von Bahn- und Busangeboten auch abseits des SPNV-Netzes entstehen. Durch die geringeren Betriebskosten des Busverkehrs kann auf nachfrageschwächeren Strecken bei gleichem Mitteleinsatz 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 Fahrpläne mit kurzen und gesicherten Anschlüssen zwischen Bahn und Bus und zwischen den Buslinien,
Fahrtmöglichkeiten zu allen Tages- und Wochenzeiten (auch abends und am Wochenende),
durchgehende Tarife und Fahrplaninformationen (im VBB weitestgehend gegeben),
Verkehrsangebot auch über die Grenzen von Gebietskörperschaften hinweg (z. B. Linien durch mehrere Landkreise).

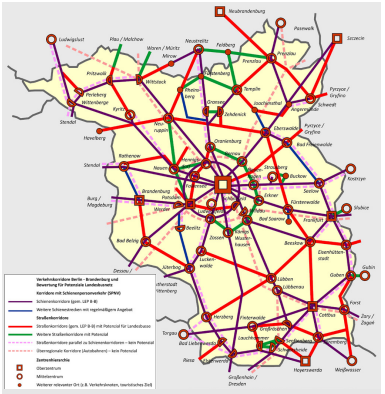

Abb. 1: Potenzielle Korridore für ein Landesbusnetz in Brandenburg (Grafik: ETC)

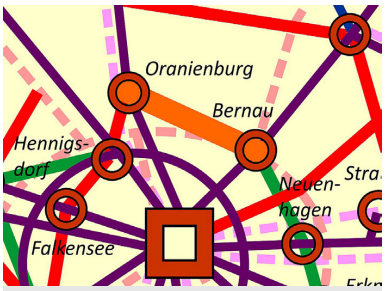

Abb. 2: Beispielkorridor Oranienburg--Bernau (Grafik: ETC)

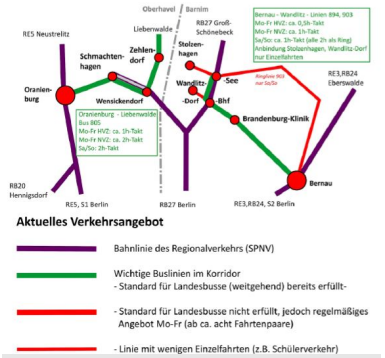

Abb. 3: Gegenwärtiges Angebot im Beispielkorridor Oranienburg--Bernau. (Grafik: ETC)

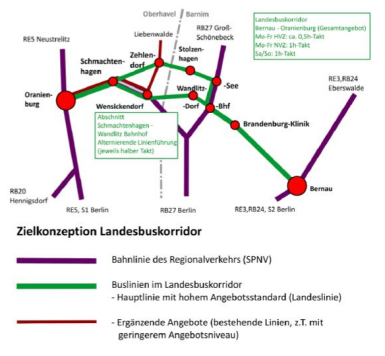

Abb. 4: Zielkonzeption im Beispielkorridor Oranienburg--Bernau. (Grafik: ETC)

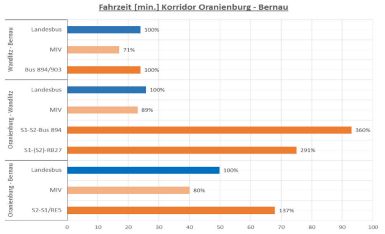

Abb. 5: Reisezeitverhältnisse im Korridor Oranienburg--Bernau (Grafik: ETC)

Einige Bundesländer haben solche Angebote mit großem Erfolg umgesetzt. Genannt seien hier Rheinland-Pfalz, welches als erstes Bundesland seit 1996 ein solches Konzept unter der Bezeichnung »Regiolinien« etablierte, oder Sachsen-Anhalt, wo seit 2007 »Landeslinien« in einem umfangreichen Netz fahren. In vielen weiteren Ländern sind Netze mit landesbedeutsamen Buslinien inzwischen etabliert oder in der Entwicklung.

3 Wie sieht es derzeit in Brandenburg aus?

Einen vergleichbaren Ansatz verfolgt nun der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) mit den PlusBus-Linien, die in einem festen Takt Aufkommensschwerpunkte abseits der Schiene bedienen sollen. In zwei Landkreisen (Teltow-Fläming und Ostprignitz-Ruppin) haben die dortigen Verkehrsunternehmen PlusBus-Linien eingerichtet, die die Aufkommensschwerpunkte in gestraffter Linienführung und im Stundentakt verbinden. An Wochenenden werden zumindest einzelne Fahrten angeboten. Eine Ausweitung der PlusBusse in weiteren Landkreisen ist in Planung. Damit kann der öffentliche Verkehr im ländlichen Raum deutlich verbessert und neue Fahrgäste gewonnen werden. Dies belegen auch die ersten Erfahrungen mit den PlusBussen im VBB. Im Schnitt konnten die Fahrgastzahlen dort im ersten Jahr nach der Einführung um rund 10 Prozent gesteigert werden.

Die PlusBusse verkehren aber bisher nur innerhalb der Landkreise. Daher besteht weiterhin Handlungsbedarf, um die Hauptachsen und die Aufkommensschwerpunkte in Brandenburg und der benachbarten Regionen landkreisübergreifend auch dort zu verbinden, wo kein SPNV-Angebot (mehr) besteht. Im Landesentwicklungsplan gibt es 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.

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Brandenburger Landtag beauftragte daher die ETC Transport Consultants GmbH mit einer Studie zu den Potenzialen landesbedeutsamer Buslinien in Brandenburg. Aufbauend auf den PlusBus-Ansätzen im VBB sowie Erfahrungen aus anderen Bundesländern wurden zunächst Angebotsmerkmale für landesbedeutsame Buslinien definiert und anschließend ein landesweites Zielnetz für die Hauptlinien des öffentlichen Verkehrs auf Schiene und Straße entwickelt. Schließlich wurde anhand von vier Beispielkorridoren gezeigt, wie das Angebot auf diesen landesbedeutsamen Buslinien konkret aussehen könnte und welche Effekte sich damit erreichen ließen.

Das Zielnetz für ein landesweites Bahnund Busnetz zeigt Abbildung 1.

Im Folgenden wird ein Beispielkorridor ausführlich vorgestellt.

4 Beispielkorridor Oranienburg--Wandlitz--Bernau

4.1 Verflechtungen und Potenziale Durch die Lage dieses Korridors im Berliner Umland sind vor allem die auf Berlin ausgerichteten Pendlerströme dominant. Aber auch die Verflechtungen zwischen Bernau, Wandlitz und Oranienburg mit zusammen rund 100 000 Einwohnern rechtfertigen eine Verbesserung der Verkehrsangebote.

Das stärkste Potenzial liegt in diesem Korridor in der Schaffung einer bisher fehlenden Direktverbindung zwischen Bernau und Oranienburg über die Kreisgrenze hinweg. 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 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) und Polizeischule Oranienburg (im Osten der Stadt)

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

4.2 Verkehrsangebot und ZielkonzeptGegenwärtig fährt im Korridor keine durchgehende Linie über die Gesamtrelation Bernau--Wandlitz--Oranienburg. Fahrgäste müssen daher einen Umweg über Berlin-Gesundbrunnen (RE, RB, S-Bahn) in Kauf nehmen.

Abbildung 3 zeigt das gegenwärtige Angebot. Auffällig ist die fehlende Verbindung über die Kreisgrenze hinweg (bis auf einzelne Schülerfahrten - nicht gesondert abgebildet).

Als Zielkonzept wird eine durchgehende Verbindung in der Relation Oranienburg--Wandlitz--Bernau vorgeschlagen. Im Abschnitt zwischen Schmachtenhagen und Wandlitz-Bahnhof wird alternierend über Zehlendorf--Stolzenhagen--Wandlitzsee oder Wensickendorf--Wandlitz-Dorf gefahren. Die Abbildung 4 zeigt dieses vorgeschlagene Angebot.

Das Diagramm (Abbildung 5) zeigt das Reisezeitverhältnis für ausgewählte Relationen innerhalb des Korridors im ÖPNV (Status Quo) im Vergleich zur Fahrt mit einem Pkw (Motorisierter Individualverkehr - MIV) sowie zu einer potenziellen landesbedeutsamen Buslinie (blau markiert). Hier wird sichtbar, dass mit der Einführung einer direkten Linie die Reisezeitersparnisse im ÖPNV deutlich verkürzt werden können.

5 Ausblick

Die Untersuchung zu landesbedeutsamen Buslinien in Brandenburg zeigt, dass: - es einen erheblichen Handlungsbedarf und Verkehrspotenziale für hochwertige öffentliche Verkehrsverbindungen im ländlichen Raum auch abseits der Schiene gibt, der grundlegende Verbesserungsansatz in einer optimalen Verzahnung der Bahnund Busangebote und einem auf den Hauptrelationen ausgeweiteten und systematisierten Busangebot besteht und
in Brandenburg derzeit schon in mehreren Landkreisen PlusBus-Linien eingeführt wurden und in weiteren Landkreisen geplant werden. Diese PlusBus-Linien

entsprechen weitgehend dem hier dargestellten Angebotsniveau landesbedeutsamer Buslinien, überwinden aber bislang noch keine Landkreisgrenzen. Zudem stellt das Land kein zusätzliches Geld für diese Linien zur Verfügung.

Damit ist der Weg für ein landesbedeutsames Busnetz als Ergänzung zum Schienenverkehr in vergleichbarer Angebotsqualität recht klar vorgegeben. Die in einigen Regionen Brandenburgs im Aufbau befindlichen PlusBus-Netze bilden hierfür eine sehr gute Ausgangsbasis.

Es bleibt 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. Hierfür kann die finanzielle Unterstützung landesbedeutsamer Linien in anderen Bundesländern als Beispiel dienen, indem die die Kreisgrenzen überschreitenden Buslinien durch das Land gefördert werden. Die jährlichen Förderbeträge je Bundesland liegen in einer Bandbreite zwischen rund 4 und 12 Millionen Euro. Dabei können diese entweder von den Landkreisen selbst oder im Rahmen eines zu definierendes Bus-Landesnetzes direkt vom VBB bestellt werden.

Dieser Artikel mit allen Bildern online:
http://signalarchiv.de/Meldungen/10004060.

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