

Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion – Chancen und Herausforderungen



2030

Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg





**Mehr Schiene für
Berlin und Brandenburg**

Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion – Chancen und Herausforderungen

für die Mobilität in der Hauptstadtregion
und resultierende Aufgaben für die
Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

1. Vorwort

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist im Aufwind. Nach Jahrzehnten des Strukturwandels entwickelt sich die Region zu einem Zukunftsstandort – vor allem für Digitalwirtschaft und Medizin, für Forschung und Bildung. Die Region wird als Ort zum Arbeiten, Wohnen und Leben immer anziehender. Damit wächst auch der Anspruch, die Region nachhaltig zukunftsfähig zu gestalten und gleichzeitig den Klimaschutz und die Lebensqualität zu verbessern.

Diese Broschüre widmet sich den Chancen und Herausforderungen in der Hauptstadtregion und der Frage, welche Aufgaben daraus für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur auf der Schiene abzuleiten sind.

Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist fest verankert im europäischen Verkehrsnetz. Drei von insgesamt neun priorisierten europäischen Verkehrskorridoren durchziehen unsere Region. Berlin-Brandenburg ist als sogenannter europäischer Urban Node integraler Bestandteil des Netzes. Die internationalen und regionalen Transportflüsse in der Region zu organisieren und die entsprechende Infrastruktur bereitzustellen, ist eine zentrale Herausforderung. Denn funktionierende Transportwege für den Güter- und Personenverkehr bilden die Grundlagen für die Regionalentwicklung.

Räumliche Mobilität kennzeichnet die moderne Gesellschaft. Die Verkehrsinfrastruktur ist das Netz, das die Gesellschaft in Bewegung hält. Mobilität von Menschen und Gütern hat jedoch auch ihre Kehrseite: Staus und parkende Autos verstopfen die Stadt. Die Bewohner leiden unter Lärm und Luftverschmutzung. Die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr belasten das Klima. Um Lebensqualität und Zukunft zu sichern, muss Mobilität anders gewährleistet werden: Menschen zusammenbringen, ohne ihnen die Luft zum Atmen und den Raum zum Leben zu nehmen.

Der Klimaschutz gerät immer stärker in den Fokus. Und dabei vor allem auch der Verkehrssektor, der in den vergangenen zwei Jahrzehnten bei stark steigender Leistung keine Trendwende hinsichtlich der Treibhaus-Emissionen erreichen konnte. Eine echte Herausforderung für die Entwicklung der Schieneninfrastruktur – vor allem vor dem Hintergrund, dass heute getroffene Entscheidungen ihre Wirkungen einige Jahre, oft erst ein bis zwei Jahrzehnte später, entfalten.

Dennoch: Die in dieser Betrachtung zusammengefassten Untersuchungen zeigen, dass mit einer starken Schiene eine zeitnahe Antwort gegeben werden kann auf die Fragen, die Menschen und Politik in der Region rund um Klimaschutz, Lebensqualität und Zukunftssicherung bewegen. Die folgenden Seiten dokumentieren die aktuellen Herausforderungen in Zahlen und Fakten und präsentieren Lösungsansätze.

Das gemeinsame Ziel ist klar: Verbesserte Schienenverkehrsverbindungen entlasten die Stadt und sichern die Zukunft der Gemeinden im Land als gefragte Wohn- und Wirtschaftsstandorte.

1.	Vorwort	4
2.	Herausforderungen der wachsenden Hauptstadtregion	6
2.1	Klimawandel begrenzen, Emissionen reduzieren	6
2.2	Knappe Flächen optimal nutzen	9
2.3	Wirtschafts- und Wissenschaftszentren anbinden	13
2.4	Wachstum in die gesamte Region tragen	17
2.5	Schlussfolgerung: Verkehrswende und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind notwendig	19
3.	Verkehrsinfrastruktur: Mehr Kapazität für die Schiene	21
3.1	Verkehrsaufkommen bewältigen und Belastungen für Pendler reduzieren	21
3.2	Infrastrukturausbau: Überregionale und internationale Einbindung der Hauptstadtregion	25
3.3	Nahverkehrsangebot: Wachstum des ÖPNV gestalten	29
3.4	Schlussfolgerung: Ausbau des Schienennetzes und durchgehende Reiseketten	32
4.	i2030: Ein Maßnahmenpaket für zukunftsfeste Mobilität in der Hauptstadtregion	33
4.1	Das Projekt im Überblick	33
4.2	Die acht Korridore und die Berliner S-Bahn	36
4.2.1	West: Berlin-Spandau – Nauen	38
4.2.2	Nord-West: Prignitz-Express/Velten	40
4.2.3	Nord: Nordbahn/Heidekrautbahn	42
4.2.4	Süd-Ost: Berlin – Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen	44
4.2.5	Süd: Berlin – Dresden/Rangsdorf	46
4.2.6	Süd-West: Potsdamer Stammbahn	48
4.2.7	West-Ost: Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt	50
4.2.8	Berliner Siemensbahn	52
4.2.9	Berliner S-Bahn	54
5.	Zusammenfassung	56

2. Herausforderungen der wachsenden Hauptstadtregion

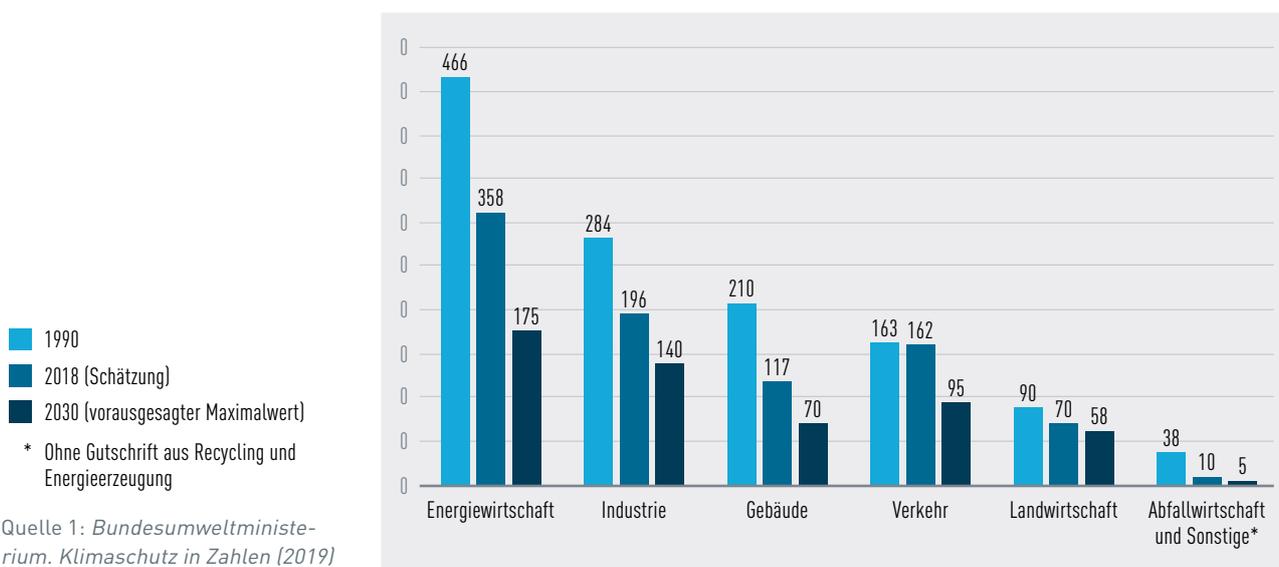
2.1 Klimawandel begrenzen, Emissionen reduzieren

Berlin und Brandenburg haben sich in ihren jeweiligen Klimaschutzkonzepten bis 2050 eine weitgehende Klimaneutralität vorgenommen. Als Zwischenziel hat sich Berlin bis 2030 die Einsparung von 60 Prozent der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Jahr 1990 gesetzt. Brandenburgs Klimaschutzziel für das Jahr 2030 ist die Reduzierung der energiebedingten CO₂-Emissionen um 72 Prozent (auf 25 Millionen Tonnen pro Jahr) gegenüber dem Jahr 1990.

Um die Klimaziele erreichen zu können, müssen Emissionen in allen Bereichen eingespart werden. Im Klimapaket, das

die Bundesregierung am 20. September 2019 vorgelegt hat, sind Zielvorgaben für die einzelnen Sektoren pro Jahr vorgesehen. Das stellt den Verkehrssektor vor besondere Herausforderungen, denn er hat seinen Beitrag zur CO₂-Senkung bisher noch nicht geleistet.

Sektorziele im Klimaschutzplan 2050 der Bundesregierung¹
(in Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten)



Die CO₂-Emissionen des Verkehrs haben sich im Vergleich zu den anderen energieverbrauchenden Sektoren deutlich ungünstiger entwickelt. Die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen lagen im Jahr 2014 deutschlandweit mit 160 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalent etwa auf dem Niveau des Jahres 1990. Es besteht somit dringender Handlungsbedarf im Verkehrssektor, der für rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen in Deutschland verantwortlich ist.

Um die ambitionierten Reduktionsziele noch zu erreichen, muss der Verkehrssektor bis 2030 eine Senkung um 40 Prozent gegenüber 2018 erreichen.

Das Potenzial für die Einsparung ist gegeben: Fast 95 Prozent der CO₂-Emissionen des Mobilitätssektors werden im Straßenverkehr erzeugt. Auch für die gesundheitsschädliche Stickoxid- und Feinstaubbelastung sowie den Verkehrslärm ist größtenteils der motorisierte Individualverkehr verantwortlich. Daher ist eine Verschiebung des Modal Split – der Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel am Transportaufkommen – notwendig:

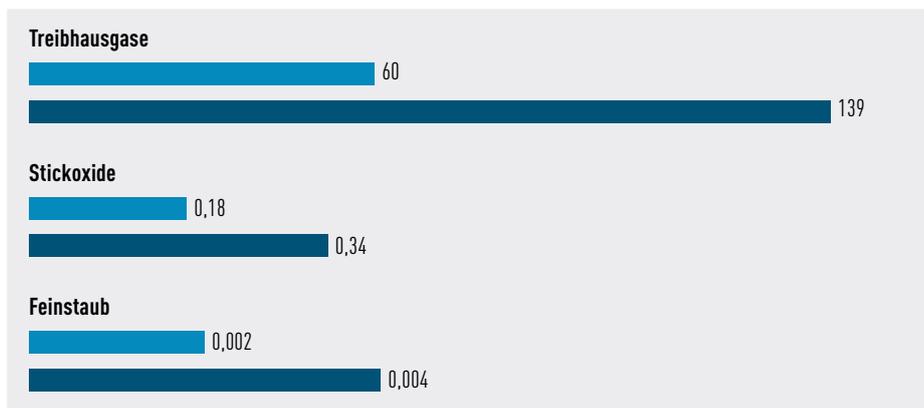
Insgesamt schneiden bis auf das Flugzeug alle öffentlichen Verkehrsträger deutlich besser ab als ein durchschnittlich ausgelasteter Pkw. Bus, Bahn, Fußwege und Fahrradverkehr werden zusammen auch als „Umweltverbund“ bezeichnet. (...) Um die Umweltbelastung durch den Personenverkehr niedrig zu halten, sollte dieser Anteil möglichst gesteigert werden.²

Quelle 2: www.umweltbundesamt.de/indikator-umweltfreundlicher-personenverkehr#textpart-3 (abgerufen am 8.7.2019)

Durchschnittliche Emissionen im Personenverkehr 2017³

(in g/Personenkilometer)

Die Schadstoffbelastung kann durch die Verlagerung auf den Schienenverkehr deutlich gesenkt werden



■ Nahverkehr
■ Pkw

Quelle 3: www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/emissionsdaten#verkehrsmittelvergleich_personenverkehr

Die Umweltverbände empfehlen in ihrem Klimaschutzkonzept⁴ ebenfalls, die Verkehrsverlagerung weg vom motorisierten Individualverkehr stärker in den Blick zu nehmen. Zumal es aus Sicht der Verbände unklar ist, wie schnell ein Umstieg auf nicht-fossile Brennstoffe im Straßenverkehr in wirksamer Größenordnung stattfinden kann. Das Klimapaket der Bundesregierung sieht mit Maßnahmen für einen attraktiveren ÖPNV, attraktivere Fernverkehrsverbindungen auf der Schiene und stärkeren Schienengüterverkehr ebenfalls eine Veränderung des Modal Splits zur Erreichung der Klimaschutzziele vor.

Quelle 4: www.nabu.de/umwelt-und-ressourcen/klima-und-luft/klimaschutz-deutschland-und-europa/16899.html

Um diese Verkehrsverlagerung – die auch die Feinstaub- und Lärmbelastung verringern würde – zu ermöglichen, ist eine zielgerichtete Infrastrukturplanung notwendig. Für die schnelle Verbindung zwischen Metropole und Region sowie zwischen den Metropolen ist der Schienenverkehr die beste Lösung: Über gezielten Ausbau der vorhandenen Infrastruktur kann die Kapazität bedarfsgerecht erhöht werden. Da die E-Mobilität auf der Schiene seit weit mehr als einem Jahrhundert Realität ist und der Strom bereits heute überwiegend und bis 2038 zu hundert Prozent aus erneuerbarer Energie gewonnen wird, ist die Bahn das Verkehrsmittel der Wahl, wenn es um nachhaltige Mobilität geht.⁵

Quelle 5: Deutsche Bahn AG – DB auf Kurs zur Klimaneutralität bis 2050
www.deutschebahn.com/de/presse/suche_Medienpakete/medienpaket_klimaschutzziel-1201550

↳ Fazit

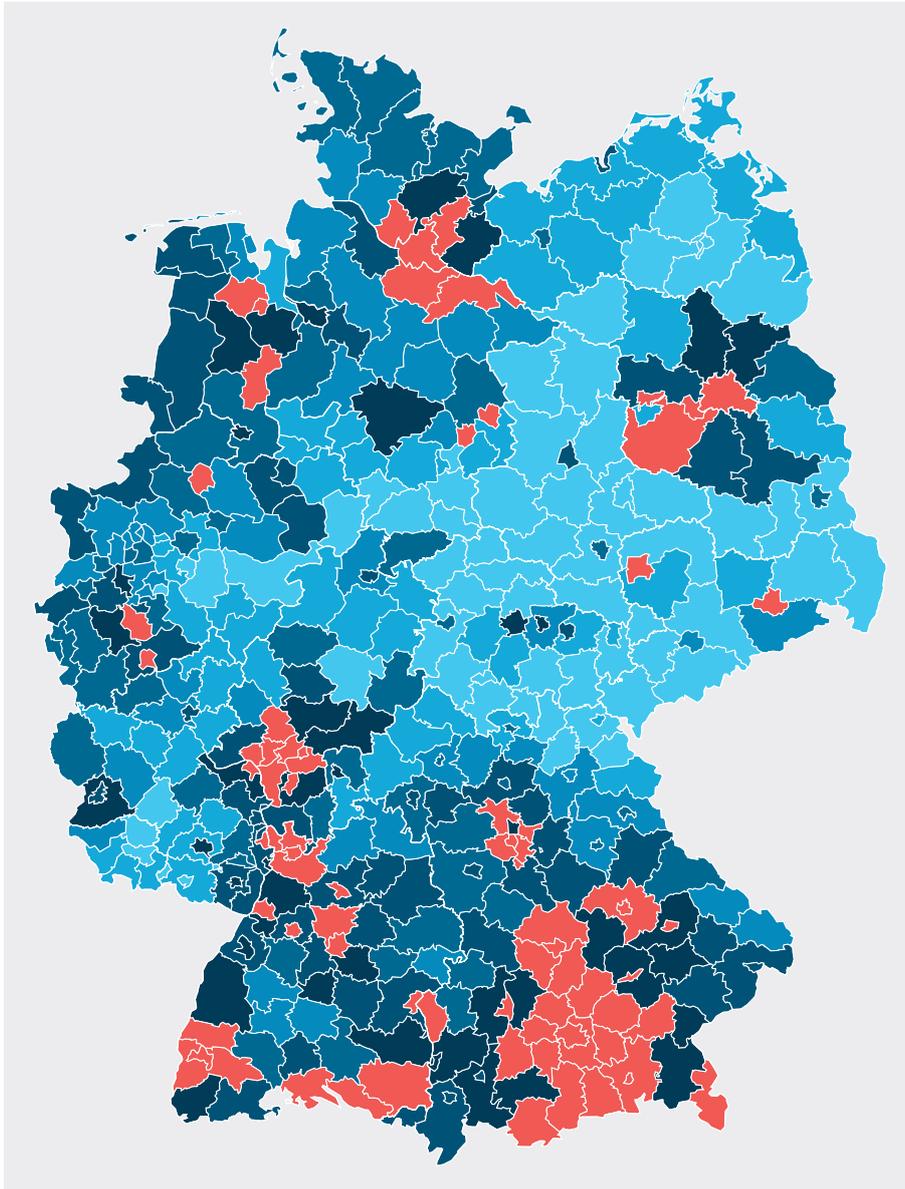
Für die Einhaltung der Klimaziele spielt die Wahl des Verkehrsmittels eine entscheidende Rolle und jeder Einzelne hat die Möglichkeit, für saubere Luft zu sorgen sowie den eigenen CO₂-Fußabdruck zu verkleinern. Attraktive Angebote erleichtern die Entscheidung für das jeweils umweltfreundlichere Verkehrsmittel – oftmals ist das die Bahn. Um sie als attraktive Alternative im Wettbewerb der Verkehrsträger zu stärken, sind gezielte Angebotsausweitungen erforderlich. Da Infrastrukturinvestitionen einen langen Vorlauf bis zur Wirksamkeit haben, sind Investitionsentscheidungen zugunsten nachhaltiger Mobilität heute zu beschließen.

Die Hauptstadtregion ist attraktiv für Menschen, Wirtschaft und Wissenschaft. Die Bevölkerung und der Anteil der Erwerbstätigen wachsen. Prognosen erwarten für Berlin bis 2030 ein weiteres Bevölkerungswachstum von 6 Prozent und für das Berliner Umland 9,3 Prozent im Vergleich zu 2015.⁶

2.2 Knappe Flächen optimal nutzen

Quelle 6: AfS Berlin-Brandenburg/LBV (11/2018; Basis amtliche Bevölkerungsfortschreibung), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (01/2016; Basis Einwohnerregister); eigene Berechnungen Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)

Bevölkerungsentwicklung 2012 – 2030⁷



Quelle 7: Bertelsmann-Stiftung, Kreise und Kreisfreie Städte

Dieses Wachstum erfolgreich zu bewältigen, erfordert die Lösung eines in der Politik und Öffentlichkeit zunehmend intensiv diskutierten Problems des Flächenverbrauchs.⁸

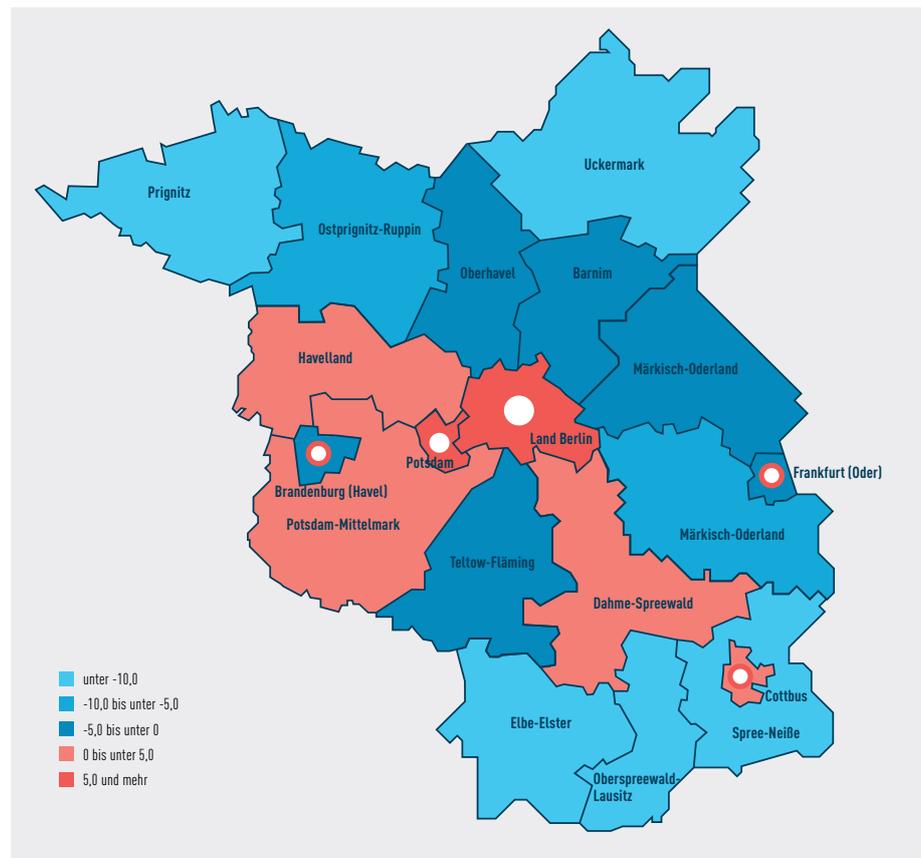
Quelle 8: www.umweltbundesamt.de/daten/flaeche-boden-land-oekosysteme/flaeche/siedlungs-verkehrersflaeche#textpart-1

Die Flächenkonkurrenz in Berlin nimmt zu. Die Einwohnerdichte in der Innenstadt von Berlin hat die der Londoner City überholt und liegt etwa doppelt so hoch wie in München.

Der wachsende Druck auf den Wohnungsmarkt in der Metropole – aber auch auf Brandenburger Kommunen der Hauptstadtregion – führt zu Nachverdichtung und neuen Wohnbauflächen. Immer häufiger wird über die Nutzung öffentlicher Räume diskutiert. Flächen für Verkehr, Wohnen, Arbeiten, Freizeit und Erholen stehen in Konkurrenz. Klima- und Naturschutzziele, Gesundheit, soziale Verantwortung sowie die Lebensqualität in der wachsenden Stadt sind Bereiche, die abgewogen werden. Nachhaltige Mobilität heißt also auch: flächeneffiziente Mobilität.

Bevölkerungsprognose für die Länder Berlin und Brandenburg nach Teilräumen bis 2030⁹

(mittlere Variante)



Quelle 9: AfS Berlin-Brandenburg/LBV (11/2018; Basis amtliche Bevölkerungsfortschreibung), Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (01/2016; Basis Einwohnerregister); eigene Berechnungen LBV 2019

Gleichzeitig steigt der Anteil der Pendler weiter (siehe 3.1.). Es ist also mit weiter zunehmendem Verkehrsaufkommen zu rechnen.

Das überlastet die bestehende Infrastruktur. Schon jetzt ist Berlin die Stauhauptstadt Deutschlands. 2018 verbrachten Autofahrer in Berlin durchschnittlich 154 Stunden jährlich im Stau oder zähfließenden Verkehr. Auch der Parksuchverkehr belastet die Luft, der ruhende Verkehr nimmt Fläche in Anspruch, die für andere – die Lebensqualität verbessernde – Zwecke dringend gebraucht wird. Die Konkurrenz um den Platz ist groß, allem voran wird Wohnraum gebraucht, denn auch bei der Mietpreissteigerung ist Berlin aktuell Spitzenreiter: Die Nettokaltmieten sind in Berlin zwischen 2007 und 2017 um durchschnittlich 34,5 Prozent gestiegen, im Bundesdurchschnitt waren es 15,5 Prozent.¹⁰ Diese Entwicklung sorgt dafür, dass mehr Menschen

Quelle 10: www.inrix.com/press-releases/scorecard-2018-de

aus dem Stadtzentrum in die umliegende Region ziehen und das Verkehrsaufkommen umso mehr steigt.¹¹

Das Thema Flächenverbrauch ist kein ausschließlich städtisches. Brandenburg hat sich vorgenommen, landesweit mit der Ressource Fläche sparsamer umzugehen:

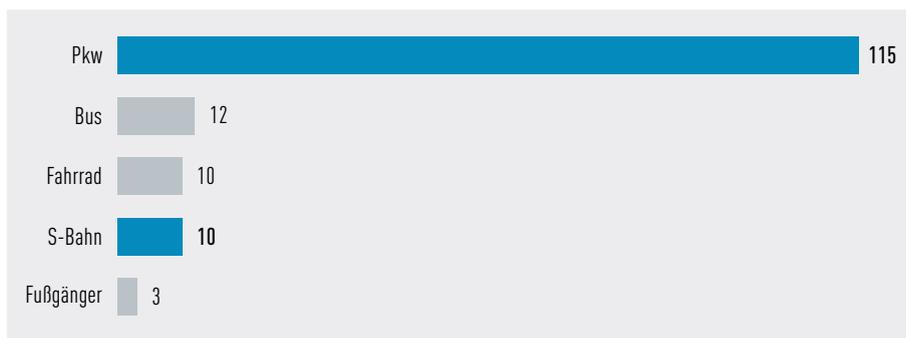
Dass Fläche eine knappe und schützenswerte Ressource ist, hat die breite öffentliche Wahrnehmung kaum erreicht. Dabei werden in Deutschland Tag für Tag rund 69 Hektar zersiedelt, zerschnitten bzw. versiegelt. Fast 40 Prozent davon braucht der Verkehr. Darunter leidet die Lebensqualität, Pflanzen und Tiere verlieren ihren natürlichen Lebensraum.¹²

Quelle 11: news.immowelt.de/n/3618-10-jahresvergleich-mieten-in-deutschen-grossstaedten-explodieren.html

Quelle 12: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL): *Mobilitätstrategie Brandenburg 2030, Potsdam 2017*

Ob Stadt oder Land: Fläche ist ein knappes Gut und sollte in jedem Fall mit Bedacht genutzt werden. Der Ausbau des Schienenverkehrs kann einen Beitrag dazu leisten, wie ein vergleichender Blick auf den Flächenverbrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel zeigt:

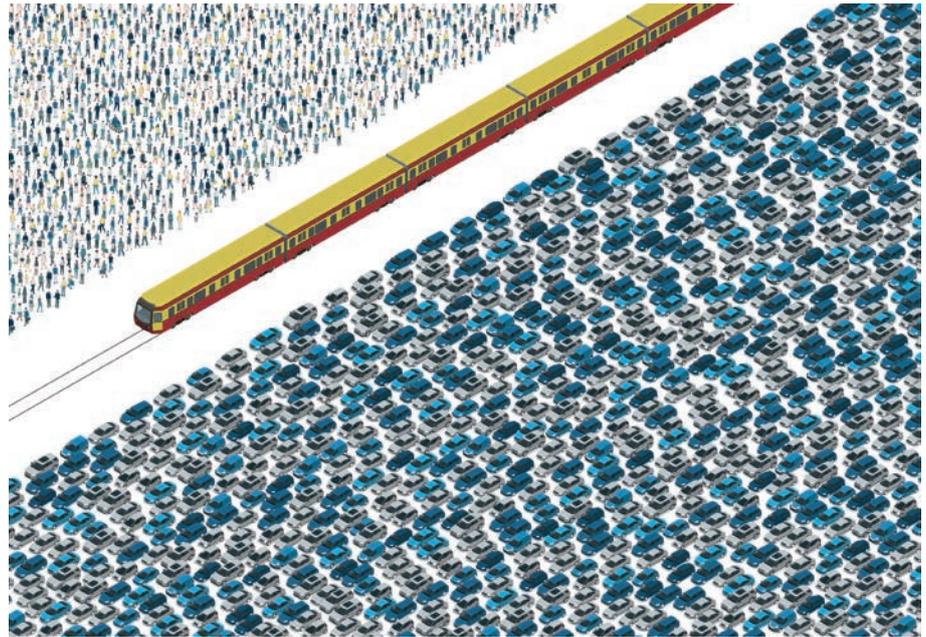
Flächenverbrauch der Verkehrsmittel¹³ (in m²/Person)



Quelle 13: Umweltbundesamt, *Eisenbahn (NV): Durchschnittlicher Strommix in Deutschland*

Der Flächenverbrauch des Schienenverkehrs ist zehnmal geringer als der des Autoverkehrs. Im Hinblick auf zukunftsfähige Lösungen bietet der Schienenverkehr sowohl die bessere Klima- als auch Flächenbilanz und trägt zu mehr Lebensqualität bei.

Transportvolumen in der Hauptverkehrszeit¹⁴



Quelle 14: DB AG

Der Flächenverbrauch für den Autoverkehr in Berlin steht in keinem Verhältnis zur Nutzung des Autos für Wege in der Stadt: Obwohl in der Hauptstadt nur 30 Prozent der Wege mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden, nimmt er 60 Prozent des Straßenraums ein. Mit neuen Mobilitätstrends, wie der Nutzung von Lastenrädern oder E-Rollern, wird die Konkurrenz um den Platz immer größer. Die starke Nutzung des öffentlichen Straßenraums für den fahrenden und ruhenden Autoverkehr widerspricht zudem den heutigen Erwartungen vieler Stadtbewohner an eine attraktive, lebenswerte Stadt mit mehr Aufenthaltsqualität im gemeinschaftlich nutzbaren öffentlichen Raum.¹⁵

Quelle 15: www.bz-berlin.de/landespolitik/berlin-mobil-berliner-fahren-mehr-rad-oder-gehen-zu-fuss

↳ Fazit

Fläche ist eine knappe Ressource. Die Stauhauptstadt Berlin muss beim Thema Auto und Lieferverkehr umdenken. Auch in Brandenburg muss abgewogen werden, wofür Flächen genutzt werden. Der motorisierte Individualverkehr ist im Verhältnis von Leistungsfähigkeit und Flächenverbrauch wenig ökonomisch. Andere Mobilitätsformen sind deutlich effizienter und lassen so Platz für Grünflächen, Wohnungsbau und Gewerbeansiedlung.

2.3 Wirtschafts- und Wissenschaftszentren anbinden

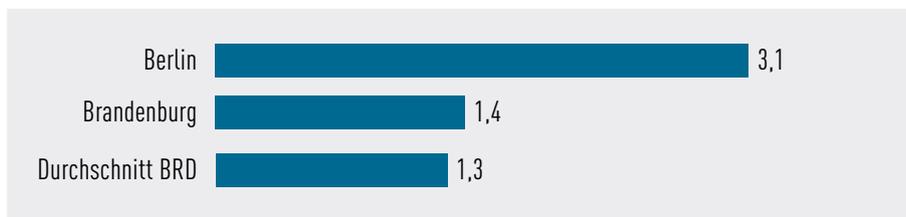
Mit einem gemeinsamen Verkehrsnetz für einen gemeinsamen Markt (TEN-V) plant die EU-Infrastrukturpolitik die Verbindung aller 28 Mitgliedstaaten über ein allumfassendes, leistungsfähiges europäisches Verkehrsnetz. Als wichtiger geografischer Knotenpunkt (Urban Node) liegt die Hauptstadtregion im Schnittpunkt von drei der neun transeuropäischen Kernnetzkorridore. Daraus ergeben sich für die Hauptstadtregion neue Möglichkeiten und Herausforderungen der wirtschaftlichen und infrastrukturellen Entwicklung. Dafür gilt es jetzt die regionalen Potenziale für ein verlässliches und nachhaltiges Verkehrswesen auszubauen und die Wettbewerbsfähigkeit und Lebensqualität in der Region zu stärken.¹⁶

Quelle 16: <https://urbannode.berlin-brandenburg.de/>

Berlin-Brandenburg boomt. Die Wirtschaft in der Hauptstadtregion entwickelt sich seit Jahren sehr dynamisch und wird durch eine gemeinsame Innovationsstrategie der Länder Berlin-Brandenburg (innoBB) weiter gestärkt. Ziel der im Januar 2011 beschlossenen Strategie ist es, in der Region verankerte Cluster länderübergreifend zu fördern und damit den Standort Berlin-Brandenburg auch im internationalen Wettbewerb ganz vorn zu etablieren. Die hervorragend entwickelte Wissenschafts- und Forschungsinfrastruktur in der Hauptstadtregion zeichnet sich nicht nur durch Hochschulen und Institute namhafter Forschungsorganisationen und -gemeinschaften aus. Unternehmen – vor allem kleine und mittlere Unternehmen, aber auch Startups – sind ein wichtiger Teil des regionalen Innovationssystems.¹⁷

Quelle 17: <http://innobb.de/de/home>

Veränderung des Bruttoinlandsprodukts 2018 zum Vorjahr¹⁸ (in Prozent)

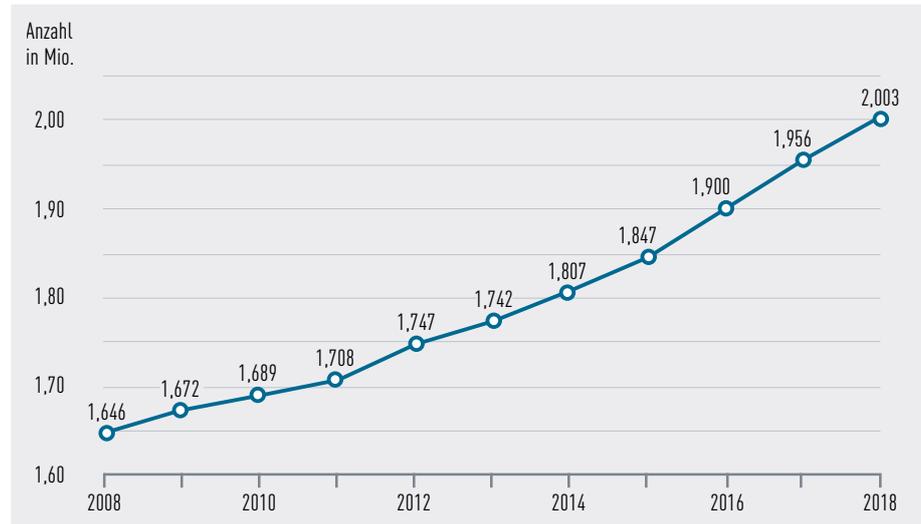


Quelle 18: www.welt.de/wirtschaft/article191075823/Konjunktur-Berlins-Wirtschaft-waechst-am-staerksten.html

Die Weichen für die Zukunft sind gestellt. So stieg das reale Bruttoinlandsprodukt in Berlin 2018 gegenüber dem Vorjahr um 3,1 Prozent und übertraf damit im fünften Jahr in Folge den Bundesdurchschnitt. Entscheidender Wachstumsmotor ist der stark wachsende Dienstleistungssektor. Zudem zieht der Ruf Berlins als kulturelle Metropole mit kreativer Startup-Szene sowie einer hervorragenden Innovations- und Wissenschaftslandschaft Menschen aus der ganzen Welt an, die nicht nur als Touristen kommen, sondern auch dauerhaft hier leben, arbeiten und Unternehmen gründen. Die Gesamtzahl der Firmen-Neugründungen lag 2017 bei ungefähr 41.000. Auch damit liegt Berlin im bundesweiten Vergleich an der Spitze.

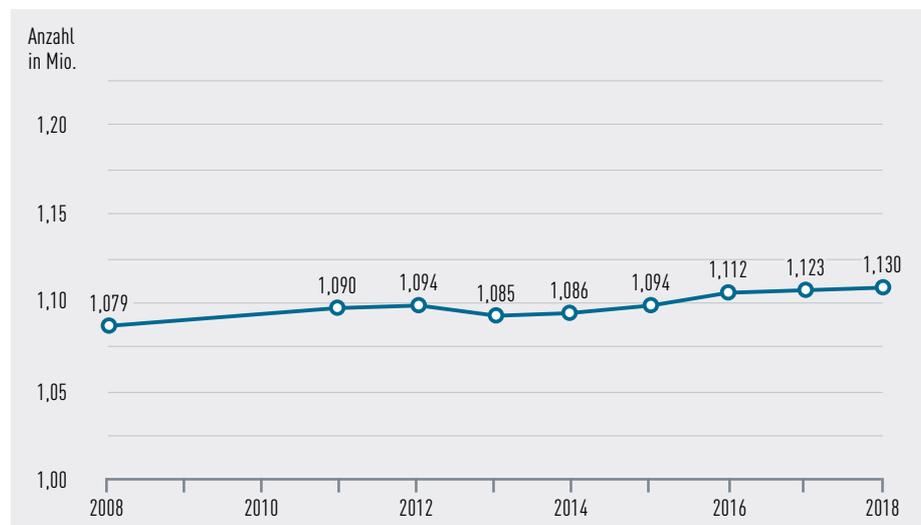
Das rasche Wachstum bringt zahlreiche neue Arbeitsplätze mit sich. Im Jahr 2018 erhöhte sich die Zahl der Erwerbstätigen in der Hauptstadt gegenüber dem Vorjahr um 2,5 Prozent auf erstmals über zwei Millionen und bundesweit um 1,3 Prozent. Damit hat Berlin seit 2012 ununterbrochen das stärkste Wachstum aller Bundesländer.

Zahl der Erwerbstätigen in Berlin¹⁹



Quelle 19: Arbeitskreis „Erwerbstätigenrechnung des Bundes und der Länder“

Zahl der Erwerbstätigen in Brandenburg²⁰



Quelle 20: www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/Stat_Berichte/2019/SB_A06-16-00_2019q01_BB.pdf

In Brandenburg stieg das reale Bruttoinlandsprodukt gegenüber dem Vorjahr um 1,4 Prozent. Damit hält der Zuwachs das neunte Jahr in Folge an und entwickelt sich stärker als im Bundesländerdurchschnitt. Wachstumstreiber waren die Bereiche Öffentliche Dienstleistung, Verarbeitendes Gewerbe sowie Handel, Verkehr und Gastgewerbe.²¹

Quelle 21: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/pms/2019/19-03-29a.pdf>

Die IHK Berlin weist in diesem Zusammenhang in einer Zukunftsprognose auf die Strahlkraft Berlins und die enge räumliche Verflechtung der Hauptstadtregion hin. Die Wirtschaftsförderung Land Brandenburg (WFBB) bringt die Vorteile der Region und die enge räumliche Verflechtung mit der Hauptstadt auf den Punkt:

Brandenburg hat sich zu einem modernen Qualitätsstandort entwickelt: Mehrfach ausgezeichnet als dynamischste Wirtschaftsregion Deutschlands²², Vorreiter bei Erneuerbaren Energien, Exzellenzregion der Europäischen Union. Die Wirtschaftsregion rund um die deutsche Bundeshauptstadt Berlin bietet Unternehmen und Fachkräften beste Bedingungen für ihren wirtschaftlichen Erfolg. In kaum einer anderen Region verdichten sich die vielen positiven Standortfaktoren zu einer so soliden und verlässlichen Basis für die wirtschaftliche Dynamik – eine exzellente Infrastruktur, hohe Wissenschafts- und Forschungskompetenz, qualifizierte und motivierte Fachkräfte, innovative Schaffenskraft, kulturelle Highlights und landschaftliche Schönheit.

Quelle 22: www.wfbb.de/de/Standort-Brandenburg/Brandenburg-im-Ueberblick

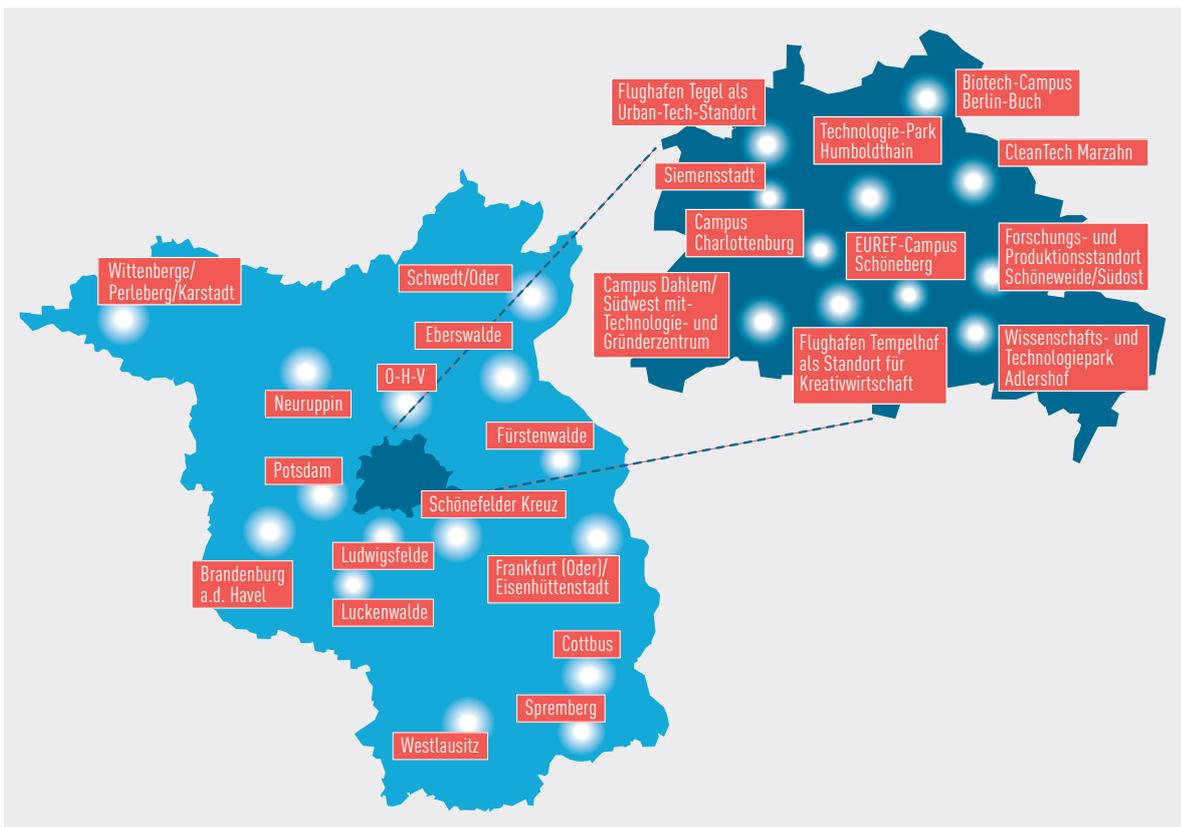
Brandenburg profitiert im Berliner Ballungsraum stark von der attraktiven Metropole Berlin und bietet umgekehrt, was Berlin nicht hat: Platz und in weiten Teilen bezahlbaren Wohnraum. Dass es viele Berliner in den Speckgürtel zieht, bestätigt die Einwohnerstatistik für 2018. Brandenburg ist um 7.900 Einwohner gewachsen, hauptsächlich durch Zuzügler, drei Viertel davon aus Berlin.²³

Quelle 23: www.rbb24.de/panorama/beitrag/2019/06/Brandenburg-Bevoelkerung-statistik-berlin-wachstum.html

Große Bedeutung für die vorhergesagte nachhaltige und positive Entwicklung der Hauptstadtregion haben die sogenannten Zukunftsorte, wo Synergien zwischen Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung entstehen. Die enge Vernetzung und der gelebte Austausch stärken die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit der Region und machen sie attraktiv für Fachkräfte und Hochtechnologieunternehmen. Um diese wichtigen Netzwerke aus Wissenschaft und Wirtschaft zu fördern, ist eine gute regionale und überregionale Verkehrsanbindung der Zukunftsorte entscheidend.

Quelle 24: www.wfbb.de/de/Standort-Brandenburg/Wirtschaftsregion/Regionale-Wachstumskerne
www.berlin.de/sen/wirtschaft/wirtschaft/technologiezentren-zukunftsorte-smart-city/zukunftsorte/artikel.109346.php

Regionale Wachstumskerne Brandenburg, Zukunftsorte Berlin²⁴



Auch in Brandenburg tragen Standorte, die von der Kooperation von Wissenschaft und Technologie sowie großen, mittleren und kleinen Unternehmen leben, dazu bei, dass die Metropolregion die dynamischste Wirtschaftsregion der neuen Bundesländer ist. Das Land hat sich auf die Förderung von 15 regionalen Wachstumskernen verständigt, die mit Forschungs- und Bildungseinrichtungen sowie innovationsfreudigen Unternehmen Motoren der Entwicklung ihrer Region und des ganzen Bundeslandes sind.

Das macht die Region auch für die Ansiedlung von Großkonzernen attraktiv. So plant der US-Konzern Tesla für die Herstellung von Elektroautos eine Gigafactory im brandenburgischen Grünheide. Auch BASF erweitert den Standort Schwarzheide um eine Fabrik zur Herstellung von Batteriekomponenten für den europäischen Markt.

Quelle 25: : Studie
Mobilitätsverhalten Berliner in
Brandenburg unter <https://www.vbb.de/media/download/567>

In der Hauptstadtregion gibt es ein hohes Mobilitätsbedürfnis und gleichzeitig einen im deutschlandweiten Schnitt vergleichsweise niedrigen Motorisierungsgrad, sodass öffentliche Verkehrsangebote und Sharing-Dienste intensiv genutzt werden.²⁵ All diese Unternehmen und Standorte brauchen für ihre Produktion und weiteres Wachstum Fachkräfte, die wiederum von attraktiven Lebensbedingungen angezogen werden. Mobilität ist dabei sowohl für die Unternehmen und Einrichtungen als auch für die potentiellen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ein enorm wichtiger Standortfaktor. Nicht zuletzt sorgen die wachsenden Mobilitätsansprüche auch für mehr Jobs in der Verkehrsbranche. Alle 36 Unternehmen im Verkehrsverbund der Hauptstadtregion suchen verstärkt nach Fahrpersonal und Servicekräften, um das erweiterte ÖPNV-Angebot der nächsten Jahre zu realisieren.

↘ Fazit

Berlin und Brandenburg entwickeln sich dynamisch. Motoren des wirtschaftlichen Wachstums sind die Zukunftsorte und regionalen Wachstumskerne. Sie leben von der Vernetzung zwischen Wissenschaft, großen, mittleren und kleinen Unternehmen und bilden Cluster für innovative Technologien sowie zukunftsrelevante Branchen. Eine gute Anbindung an den Verkehr ist für diese Orte als Standortfaktor entscheidend und wird in ihrer Bedeutung noch zunehmen. Bei der Infrastrukturplanung muss die Relevanz dieser Innovationsorte berücksichtigt werden.

Berlin und Brandenburg bilden einen eng verflochtenen Wirtschafts- und Lebensraum. Um die daraus entstehenden Zukunftschancen zu nutzen, sind möglichst breite und schnelle Verkehrsverbindungen notwendig.

2.4 Wachstum in die gesamte Region tragen

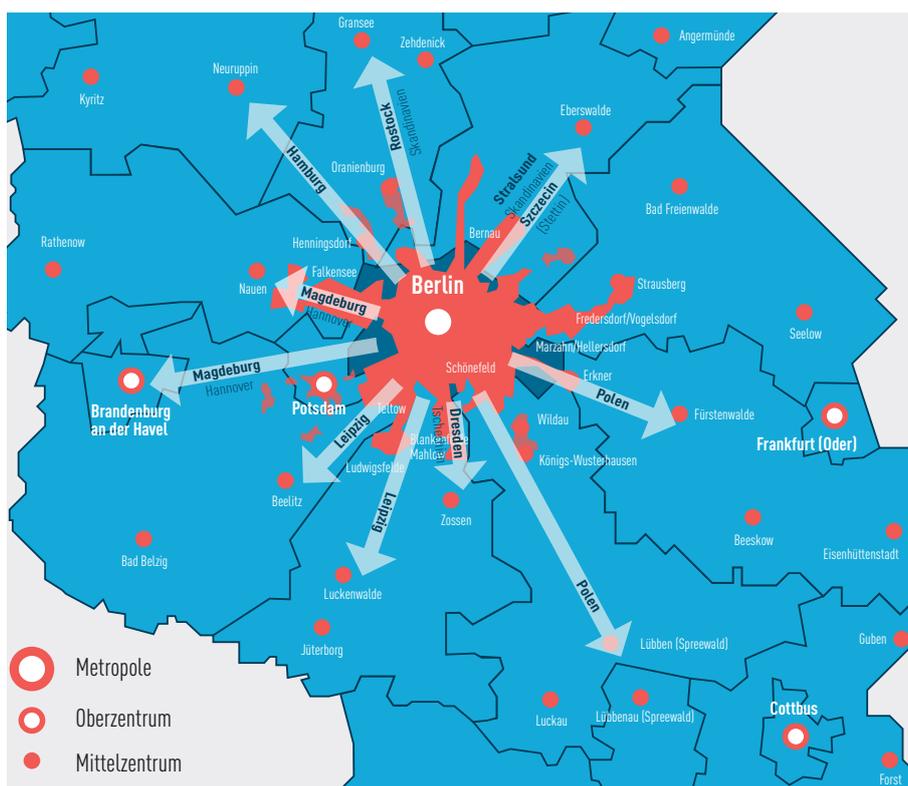
Wo gibt es Platz für Wohnungsbau? Wo können sich Gewerbebetriebe ansiedeln? Wo bleiben Frischluftschneisen und Naturschutzgebiete? Wie können Voraussetzungen für weitere Entwicklungschancen fair und ausgewogen in der Region verteilt werden? Die Abwägung verschiedener Interessen und Anforderungen an die Struktur des Raums ist eine wichtige Aufgabe, der sich die Länder Berlin und Brandenburg gemeinsam stellen. Grundlage dafür ist der aktuelle gemeinsame Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), der am 1. Juli 2019 in Kraft trat.²⁶

Quelle 26: gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplan-berlin-brandenburg-398167.php

Das europäische Verkehrsnetz mit seinen neun Verkehrskorridoren und einem festgelegten Gesamtnetz, welches bis 2050 umgesetzt werden soll, ist ebenfalls Grundlage für die Entwicklungsachsen im Landesentwicklungsplan. Eine funktionierende überregionale und grenzüberschreitende Anbindung zu den Wachstumsregionen in den angrenzenden Bundesländern und Polen verlängert die Perspektive der regionalen Entwicklungsachsen über die Grenzen der Hauptstadtregion hinaus. Auch vor dem Hintergrund der Pendlerbeziehungen sowie des Waren- und Dienstleistungsaustausches ist es wichtig, entlang der Verkehrsachsen weiterzudenken.

Ein Blick auf die Siedlungsstruktur zeigt, dass sich die Siedlungen ausgehend von der Hauptstadt vor allem entlang der Verkehrsachsen in Brandenburg entwickeln.

Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion und überregionalen Anbindungen²⁷



Quelle 27: gl.berlin-brandenburg.de/landesplanung/landesentwicklungsplan-berlin-brandenburg-398167.php

Der gemeinsame Landesentwicklungsplan der Hauptstadtregion sieht weiterhin ein gesteuertes Wachstum entlang der Achsen des historischen Berliner Siedlungssterns vor, der sich größtenteils mit den bestehenden Hauptverkehrskorridoren und Schienenachsen deckt. Achsen der intensiven Entwicklung, entlang derer Flächen für Wohnungsbau und Gewerbe ausgewiesen werden, sollen sich mit Freiräumen und Kulturlandschaften abwechseln. Darüber hinaus verfolgt der Landesentwicklungsplan das Konzept des „Sprungs in die zweite Reihe“: Mittel- und Oberzentren jenseits des so genannten „Speckgürtels“, Orte in bis zu einer Stunde Entfernung von Berlin, werden in den Fokus gerückt – zum Beispiel Neuruppin, Eberswalde oder Luckenwalde. Damit entstehen entlang der Bahnachsen große Chancen für diese Städte und Gemeinden, zukunftsfest zu werden, drohendem Leerstand entgegenzuwirken, in Wohnen, Wirtschaft und Wissenschaft zu investieren, die soziale Infrastruktur zu erhalten und weiterzuentwickeln. Denn eine Konzentration auf die immer dichter werdende Stadt Berlin und die unmittelbar angrenzenden Gemeinden würde die beschriebenen Probleme rund um Klima und Flächenkonkurrenz verstärken. In den Städten und Gemeinden der zweiten Reihe gibt es vergleichsweise günstigen Wohnraum und die Möglichkeit, vom Wirtschafts- und Wissenschaftsstandort Berlin zu profitieren. Zudem haben auch diese Orte innovative Unternehmen bzw. Forschungseinrichtungen.

Quelle 28: www.pnn.de/wissenschaft/erweiterte-metropolenregion-berliner-zieht-es-in-die-mark/23952984.html

Nach dem Speckgürtel rücken nun einige Städte im weiteren Metropolraum langsam in den Fokus. [...] Es geht hier auch um Reurbanisierung, denn gerade die Innenstädte profitieren massiv vom Zuzug und baulicher Aufwertung“, sagt Henning Boeth vom Leibniz-Institut für Raumbezogene Sozialforschung (IRS) in Erkner in einem Zeitungsbeitrag.²⁸

In einer guten ÖPNV-Anbindung zwischen Berlin und der Region liegen auch Chancen für Berlin: Die Entwicklung der „zweiten und dritten Reihe“ gibt die Möglichkeit, den angespannten Berliner Wohnungsmarkt zu entlasten, denn auch in Zukunft werden viele der Zuzügler nach Berlin pendeln. Der Preis eines Einfamilienhauses liegt in den Städten der „zweiten Reihe“ bei nur einem Drittel des Durchschnittspreises einer vergleichbaren Immobilie im Berliner Umland. Eine gute Verkehrsanbindung an die Hauptstadt trägt entscheidend zur Steigerung der Attraktivität des Städtekranses bei.²⁹

Quelle 29: www.gutachterausschuss-bb.de/OGAA/mitteilungen.htm

↘ Fazit

Berlin und Brandenburg wachsen als Wirtschafts- und Lebensraum weiter zusammen. Der gemeinsame Landesentwicklungsplan gibt die Richtung vor: Die Entwicklung der bestehenden Verkehrsachsen ins Land Brandenburg hinein steht im Fokus. Mit dem Sprung in die Städte der gesamten Hauptstadtregion soll es gelingen, den ländlichen Raum zu stärken und eine Entlastung des Wohnungsmarktes in Berlin und im direkten Umland zu erreichen. Um dies zu erreichen und die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg überregional anzubinden, wird eine leistungsfähigere Infrastruktur benötigt.

Wenn die Stadt Berlin, das Berliner Umland und der gesamte weitere Metropolitanraum lebenswert und die Wirtschaft handlungsfähig bleiben sollen, muss die Infrastruktur fit gemacht werden für die Mobilitätsanforderungen der Zukunft. Es geht dabei nicht nur um Erreichbarkeit, sondern auch um Nachhaltigkeit und Lebensqualität. Unternehmen, Forschungseinrichtungen und Gemeinden setzen auf eine gute Verkehrsinfrastruktur. Weil der aktuelle Modal Split, die Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel, die vorhandenen Probleme nicht löst, ist eine Verkehrswende weg vom motorisierten Individualverkehr unumgänglich. Sie ist ein entscheidender Teil der Lösung bei der Bekämpfung von Flächenkonkurrenz, Feinstaubbelastung und Klimakrise. Schnelligkeit, Komfort, einfacher Zugang und Vernetzung mit anderen Mobilitätsangeboten sind wichtige Faktoren für einen bequemen Weg von Tür zu Tür und dafür, dass zukünftig noch mehr Menschen Bahn fahren.

2.5 Schlussfolgerung: Verkehrswende und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sind notwendig

Ein Blick auf den Berliner Verkehr zeigt, dass sich das Mobilitätsverhalten zu verändern beginnt. Möglich machen das auch die vielen innovativen Angebote im Bereich Information und Sharing. Routenplaner auf dem Smartphone vergleichen die Streckenlänge und Reisedauer von A nach B für verschiedene Verkehrsmittel und zeigen, wo der nächste Bahnhof ist oder das nächste Leihfahrzeug (Roller, Rad, Auto) steht. Flexibilität und Klimaschutz rücken im privaten Mobilitätsverhalten in den Vordergrund. Die Verkehrswende ist deshalb auch Ziel der Mobilitätsstrategien der Länder Berlin und Brandenburg. Dazu gibt es eine Reihe politischer Initiativen wie das kostenlose Schülerticket in Berlin seit August 2019, das bezuschusste Firmenticket oder das 365-Euro-Abonnement für Azubis. Diese Initiativen sollen mehr Menschen zum Umstieg auf Bahn und Bus bewegen.

Diese Initiativen werden nur funktionieren, wenn intensiv in die Infrastruktur investiert wird. Ohne leistungsfähigere Schienenwege und neue Fahrzeuge wird der Zuwachs im Personenverkehr nicht zu bewältigen sein, da vielfach schon jetzt die Auslastung nahe der Kapazitätsgrenze oder gar darüber liegt. Dabei sind der Fern- und Güterverkehr, von der die Hauptstadtregion als wichtiger Knotenpunkt besonders betroffen ist, noch gar nicht betrachtet. Die Bundesregierung strebt eine Verdoppelung der Verkehrsleistung aller drei Bereiche bis 2030 an. Im Fernverkehr soll der Deutschlandtakt attraktive Verbindungen schaffen und durch eine enge Verzahnung mit dem Nahverkehr eine echte Alternative zum Flugzeug bieten. Der Güterverkehr auf der Schiene profitiert bislang nicht in ausreichendem Maße von den wachsenden Frachttransporten auf nationaler und internationaler Ebene. Innovationen wie digital vernetzte Waggonen können Marktanteile zurückholen. Nur mit dem Neu- und Ausbau der Infrastruktur kann das Ziel einer flexiblen und verlässlichen Vernetzung für alle Schienenverkehre gelingen.

↳ Fazit

Klimaziele, europaweite Vernetzung, Luftreinhaltung, Flächenkonkurrenz und ein steigendes Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung der prosperierenden Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg erfordern eine Verkehrswende. Die Verlagerung von mehr Verkehr auf die Schiene bietet Lösungsansätze für viele gesellschaftspolitische Herausforderungen. Der Kapazitätsausbau der Schiene ist dafür unabdingbare Voraussetzung.

Die Hauptstadtregion hat sich zu einer ausgewiesenen Pendlerregion entwickelt. Von 2000 bis 2017 ist die Zahl der Pendler um 58 Prozent gestiegen. Diese Entwicklung wird sich fortsetzen. Nicht zuletzt wegen des Wohnraum Mangels und der massiv gestiegenen Mieten in Berlin ist zu erwarten, dass immer mehr Menschen in Berlin arbeiten und im Umland leben. Zugleich entwickeln sich im Berliner Umfeld zahlreiche Wissenschafts- und Innovationsstandorte, an denen Menschen arbeiten und studieren, die das urbane Flair der Hauptstadt als Wohnort vorziehen.

3. Verkehrsinfrastruktur: Mehr Kapazität für die Schiene

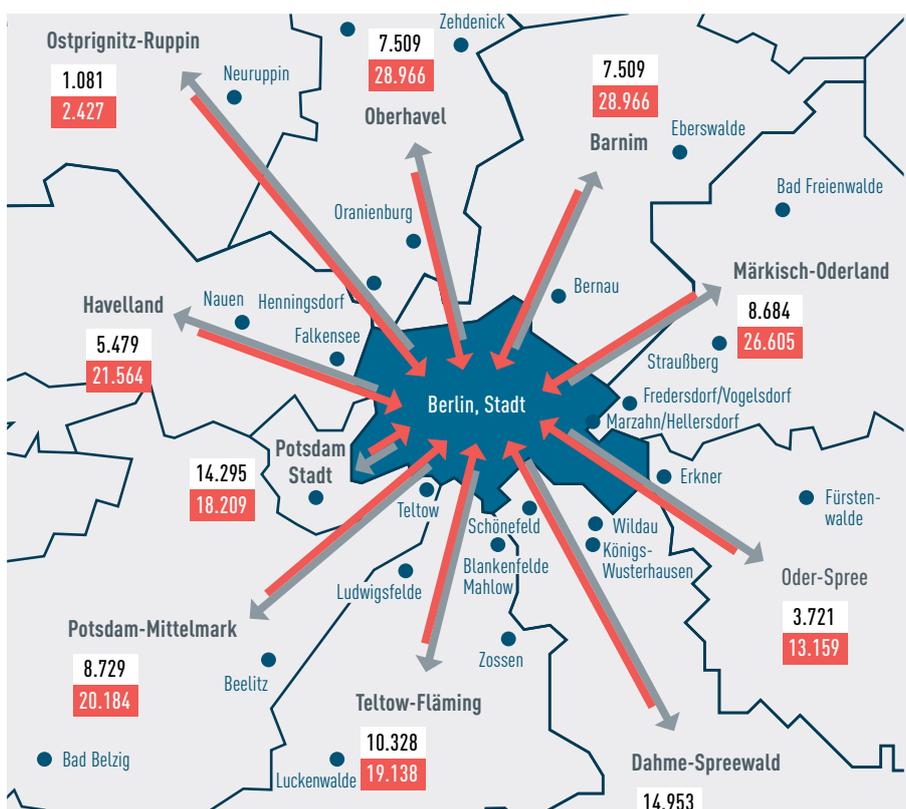
3.1 Verkehrsaufkommen bewältigen und Belastungen für Pendler reduzieren

Bei den Flächenländern nimmt Brandenburg bereits jetzt den Spitzenplatz ein: Es ist das Bundesland mit der höchsten Quote an Auspendlern. Rund 270.000 Brandenburgerinnen und Brandenburger arbeiten in einem anderen Land, fast jeder dritte Beschäftigte pendelt über die Landesgrenzen.

Wachstum und Wohlstand in Brandenburg beruhen zu einem wesentlichen Teil darauf, dass die Einwohner ihr Einkommen in anderen Bundesländern verdienen.

Brandenburg und Berlin sind eng verknüpft: Mehr als 200.000 Menschen aus Brandenburg fahren regelmäßig zur Arbeit nach Berlin, in umgekehrter Richtung pendeln über 87.000 Erwerbstätige.

Ein- und Auspendler von und nach Berlin³⁰ (Datenstand Juni 2018)



■ Einpendler nach Brandenburg
■ Einpendler nach Berlin, Stadt

Quelle 30: Bundesagentur für Arbeit, Pendleratlas

Quelle 31: statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html

Am intensivsten ist in Brandenburg der Pendlerverkehr zwischen Potsdam und Berlin. Mehr als 18.000 Potsdamer kommen täglich zum Arbeiten nach Berlin, rund 14.000 Berliner fahren zu ihrem Arbeitsplatz nach Potsdam.³¹

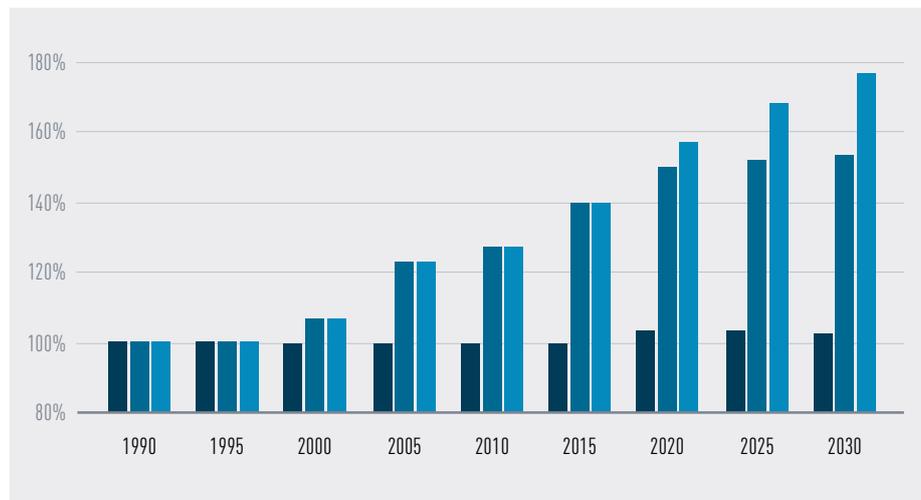
Es wird immer mehr und immer weiter gependelt. Immer häufiger fällt die Wahl der Verkehrsmittel auf den öffentlichen Personenverkehr. Das zeigen auch die Fahrgastzahlen der Berliner S-Bahn und des Regionalverkehrs in Berlin und Brandenburg. Sie sind seit 1997 kontinuierlich gewachsen und die Tendenz ist weiter steigend.

Fahrgastzahlen im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung*³²

* Indexdarstellung (Prognosen)

- Bevölkerung Verbundgebiet
- Fahrgäste Moderates Wachstum: plus 0,5% / 0,2% (ab 2022)
- Fahrgäste Mittleres Wachstum: plus 2% / 1% (ab 2022)

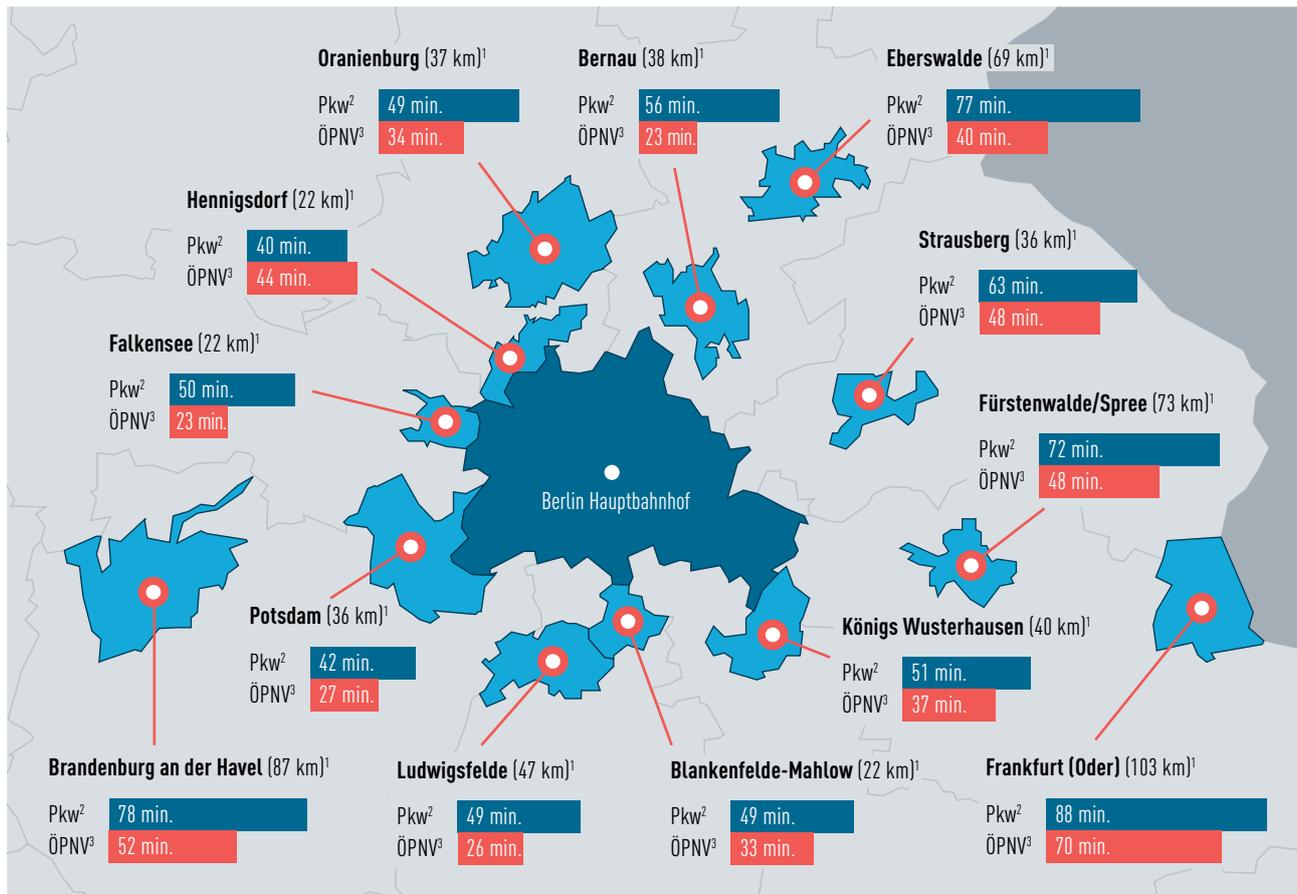
Quellen 32: Statistisches Landesamt BE-BB, SenSW, VBB, BVG, S-Bahn



Während 1997 noch 264 Millionen Fahrgäste im Jahr die S-Bahn nutzten, waren es 2018 schon 478 Millionen. Im Regionalverkehr stiegen die Fahrgastzahlen von 32 Millionen 1997 auf 87,7 Millionen in 2018.

Neben Kosten und Klimaschutz ist man mit der Bahn auch oft schneller am Ziel als mit anderen Verkehrsmitteln. Eine Entscheidungshilfe bei Wohnstandortsuche und Verkehrsmittelwahl mit detaillierten Eingabemöglichkeiten leistet der Wohn- und Mobilitätskostenrechner (WoMoKO) der Länder Berlin und Brandenburg. Aus Potsdam etwa dauert die Fahrt ins Berliner Zentrum mit der Bahn eine knappe halbe Stunde, Autofahrer sind 42 Minuten unterwegs. Im Vergleich Pendler-Kosten zu Wohnkosten schneidet Potsdam im Berlin-Vergleich gut ab, also lohnt es sich finanziell, in Potsdam zu wohnen und zum Arbeitsplatz in Berlin zu pendeln. Pendler ab Bernau fahren in nur 23 Minuten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nach Berlin, mit dem Auto dauert es fast eine Stunde. Ab Falkensee geht der Vergleich mit 23 Minuten für den öffentlichen Verkehr zu 50 Minuten Autofahrt aus.³³

Quellen 33: <https://fahrinfo.vbb.de/bin/help.exe/dn?tpl=womoko>

Dauer und Länge der Fahrt von/nach Berlin³⁴

¹ Abstand zwischen den jeweiligen Hauptbahnhöfen bzw. jeweiligen zentralen Bahnhöfen.
Verfügt eine Umlandgemeinde über keinen Bahnhof, gilt das Rathaus als Start.

² Von Bahnhof nach Hauptbahnhof laut Google Maps inkl. durchschnittlicher INRIX-Stauzeiten

³ Von Bahnhof nach Hauptbahnhof, Verspätungsangaben von regionalen Verkehrsverbänden

Quelle 34: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/service/verkehr-so-teuer-ist-das-pendeln-zur-arbeit-a-1244665.html>

Das Bundesinstitut für Bevölkerungsentwicklung fasst die Ergebnisse der jüngsten Erhebung zur Pendelmobilität folgendermaßen zusammen:

Pendler in Deutschland brauchen immer länger für den Weg zur Arbeit:

- Im Jahr 2016 benötigte mehr als jeder vierte Erwerbstätige 30 Minuten oder mehr. Anfang der 1990er Jahre war es noch jeder Fünfte.
- Der Weg zur Arbeit wird immer weiter: Der Anteil der Erwerbstätigen mit einem Arbeitsweg von mindestens 25 Kilometern stieg von 11 Prozent im Jahr 1991 auf rund 18 Prozent im Jahr 2016.
- Der Weg zur Arbeit ist für Pendler in städtischen Regionen zwar kürzer als in ländlichen Regionen, die dafür benötigte Fahrzeit ist aufgrund einer höheren Verkehrsdichte aber länger als auf dem Land.³⁵

Quelle 35: „Pendelmobilität in Deutschland. Potenziale nutzen – Belastungen reduzieren“
www.bib.bund.de/Publikation/2018/Pendelmobilitaet-in-Deutschland.html?nn=9751912

Allerdings ist der Preis des Pendelns nicht zu leugnen. National und international belegen Studien die gesundheitlichen Folgen vor allem für diejenigen, die ihre täglichen Wege zwischen Arbeit und Wohnung im Auto in Ballungsräumen zurücklegen. Auch autonomes Fahren auf der Straße wird daran nach Expertenmeinung auf absehbare Zeit wenig ändern.

Wir wissen jedoch, dass das Pendeln mit den öffentlichen Verkehrsmitteln es ermöglicht, den durchs Pendeln verursachten Stress zu reduzieren:

- *Die Möglichkeit, die Zeit unterwegs sinnvoll zu nutzen*
- *Die hohe Sicherheit vor Verkehrsunfällen*
- *Der Preisvorteil der öffentlichen Nahverkehrs*
- *Die vergleichsweise hohe Verlässlichkeit; verlässliche und gute Informationen über Verbindungen und Störungen*
- *Eine hohe Verfügbarkeit.*³⁶

Quelle 36: Land Berlin
Senatsverwaltung für Umwelt,
Verkehr und Klimaschutz
Nahverkehrsplan Berlin
2019–2023, Seite 59

Sollen mehr Wege zu Fuß, mit dem Rad, mit Sharing-Angeboten und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden, muss vor allem die Infrastruktur stimmen. Eine entscheidende Stellschraube ist zudem die gute Verzahnung der verschiedenen Verkehrsmittel miteinander.

↘ Fazit

Die Pendlerzahlen in der Metropolregion Berlin-Brandenburg steigen. Immer mehr Pendlerinnen und Pendler nutzen den ÖPNV, deshalb müssen dort die Kapazitäten erhöht werden.

Pendeln – insbesondere im privaten PKW – verursacht Stress. Weil die moderne und flexible Arbeitswelt stark auf Mobilität ausgelegt ist, müssen Wege gefunden werden, die Belastung beim Pendeln zu minimieren. Ein dichteres Angebot, zuverlässige, pünktliche Züge und vernetzte Mobilität reduzieren den Stress für Pendler und Fahrgäste.

Mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen mit intelligenten Dienstleistungen und ggf. auch begleitet von ordnungspolitischen Steuerungsinstrumenten: Ist die Schiene dafür leistungsfähig genug?

Im Jahr 2019 wurden über 780 Millionen Euro in die Bahninfrastruktur von Berlin und Brandenburg investiert. Die Tendenz ist weiterhin steigend. Die Schieneninfrastruktur der Hauptstadtregion hat in den vergangenen knapp 30 Jahren die Folgen von Weltkrieg und Teilung größtenteils überwunden.³⁷ Mit dem Projekt i2030 sollen die letzten Lücken, die es trotz hoher Investitionen noch gibt, geschlossen werden und das Netz wird fit für die Zukunft gemacht.

Nach der Wiedervereinigung 1990 standen Berlin und Brandenburg vor der Aufgabe, die während der deutschen Teilung gekappten Schienenverbindungen wiederherzustellen, entstandene Lücken zu schließen und das Netz für die gemeinsame Zukunft auszubauen. Dafür wurden neue Konzepte entwickelt und hohe Investitionen getätigt: Allein der Knoten Berlin und seine Zulaufstrecken wurden seit der Wiedervereinigung sukzessive für zwölf Milliarden Euro ausgebaut.

Um den Bahnknoten Berlin leistungsfähig zu gestalten, entschieden Berliner Senat und Deutsche Reichsbahn sich 1992 für das Pilzkonzept. Der Pilz besteht aus dem nördlichen Berliner Innenring (der Hut), der Stadtbahn (die Krempe) und der Nord-Süd-Verbindung (der Stiel). Der Fern- und Regionalverkehr, der S-Bahn-Ring und die U-Bahn sind so optimal miteinander verbunden.

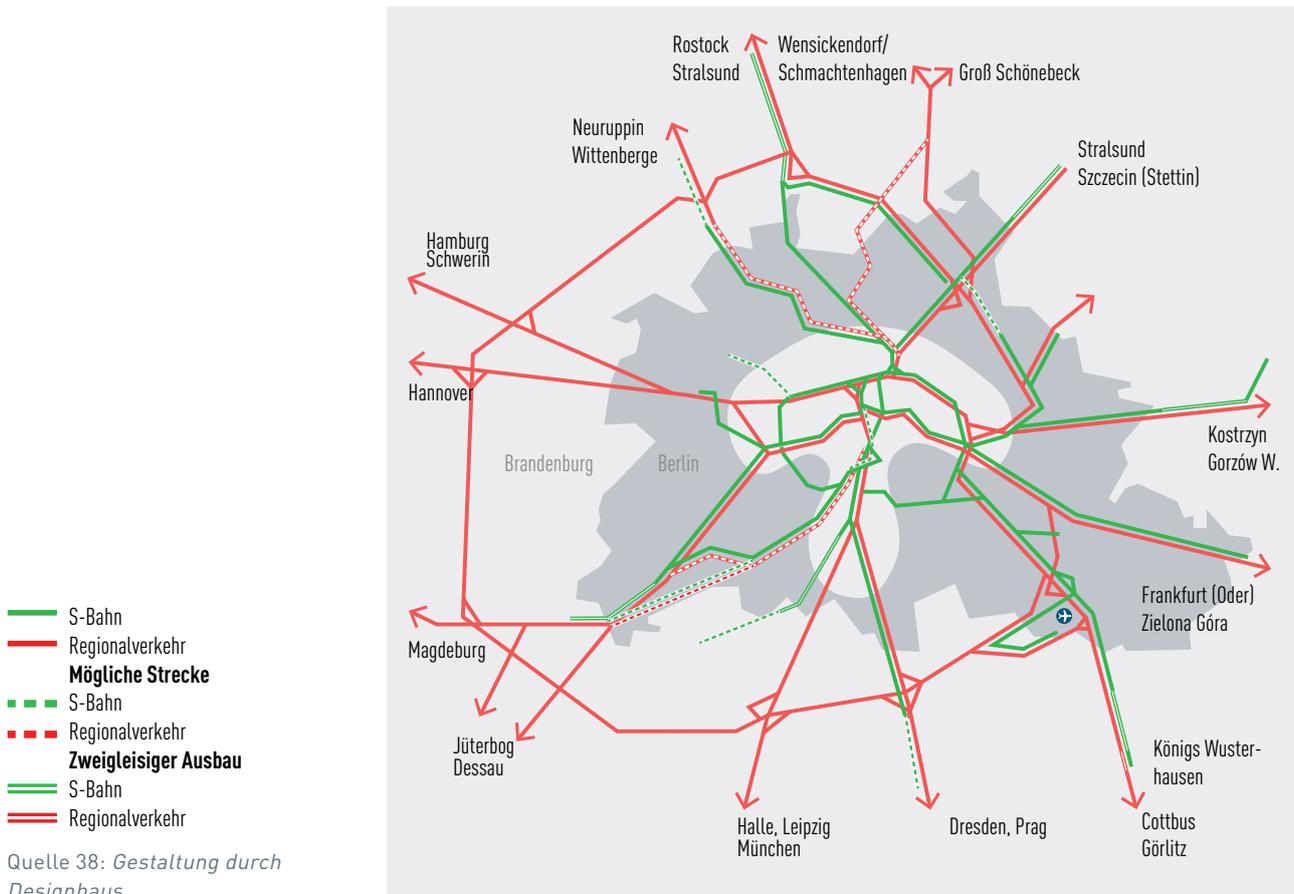
Das Pilzkonzept mit mehreren Fernverkehrsbahnhöfen im Norden, Süden, Osten und Westen sowie dem neuen Hauptbahnhof als zentralem Kreuzungsbahnhof bildete die Basis für die Neuordnung des Schienenfernverkehrs, die zahlreiche Fahrzeitverkürzungen für Reisende ermöglicht. Die Gesamtkosten für die Realisierung betragen 5,3 Milliarden Euro.

Bei der Berliner S-Bahn wurde ein Grunderneuerungs- und Lückenschlussprogramm durchgeführt und es erfolgte die Anbindung des Flughafenterminals BER an das Fernbahn- und S-Bahnnetz.

3.2 Infrastrukturausbau: Überregionale und internationale Einbindung der Hauptstadtregion

Quelle 37: www.deutschebahn.com/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Investitionen-Berlin-Brandenburg-3797218
www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-525.html

Das Pilzkonzept³⁸



Darüber hinaus wurde für 6,5 Milliarden Euro der Zulauf auf Berlin erheblich verbessert, unter anderem durch den Bau der Schnellfahrstrecken Hannover-Berlin, Hamburg-Berlin und Erfurt-Halle/Leipzig-Berlin mit der Verlängerung nach Süden sowie durch den Ausbau der Strecken von Berlin nach Rostock, Frankfurt (Oder) und Dresden. Zahlreiche Strecken liegen in Korridoren der transeuropäischen Verkehrsnetze. Mit dem Ausbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) will die Europäische Union den europäischen Zusammenhalt sowie den Binnenmarkt stärken. Die Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg hat in diesem Netz eine entscheidende Funktion, denn sie liegt im Schnittpunkt dreier dieser transeuropäischen Kernnetzkorridore: Skandinavien-Mittelmeer, Nordsee-Ostsee und Orient/östliches Mittelmeer. Die sich ergebenden Überschneidungen mit den i2030-Achsen (siehe Kapitel 4), sind wichtiger Bestandteil der Planung.

Im Fernverkehr ist Berlin bereits heute mit Verbindungen nach Amsterdam, Warschau, Moskau, Prag, Budapest und anderen europäischen Hauptstädten international gut vernetzt, auch wenn noch kürzere Fahrzeiten angestrebt werden. Innerhalb Deutschlands ermöglicht der Fernverkehr Fahrzeiten von rund einer Stunde nach Leipzig, unter zwei Stunden nach Hamburg und Hannover, Dresden und Erfurt, sowie weniger als vier Stunden nach München und Frankfurt am Main.

Im Vergleich zu den starken ersten sechs Monaten 2018 fuhren nochmals 1,3 Prozent mehr Kunden im Fernverkehr. Bis Ende Juni 2019 nutzten insgesamt 71,8 Millionen Fahrgäste ICE und IC – ein neuer Rekord.

Die Angebotsoffensiven im Fernverkehr mit den schnellen ICE-Verbindungen Berlin-Hamburg und Berlin-München konnten viele zusätzliche Fahrgäste in die Züge bringen. Tatsächlich sind fast 17.000 Fahrgäste täglich zwischen Berlin und Hamburg im Fernverkehr unterwegs. Ab 2021 wird deshalb eine Verbindung im Halbstundentakt angestrebt.³⁹ Auch auf der Strecke zwischen Berlin und München hat sich die Bahn unmittelbar nach Start der schnellen Verbindung Ende 2017 als Verkehrsmittel der Wahl durchgesetzt.⁴⁰

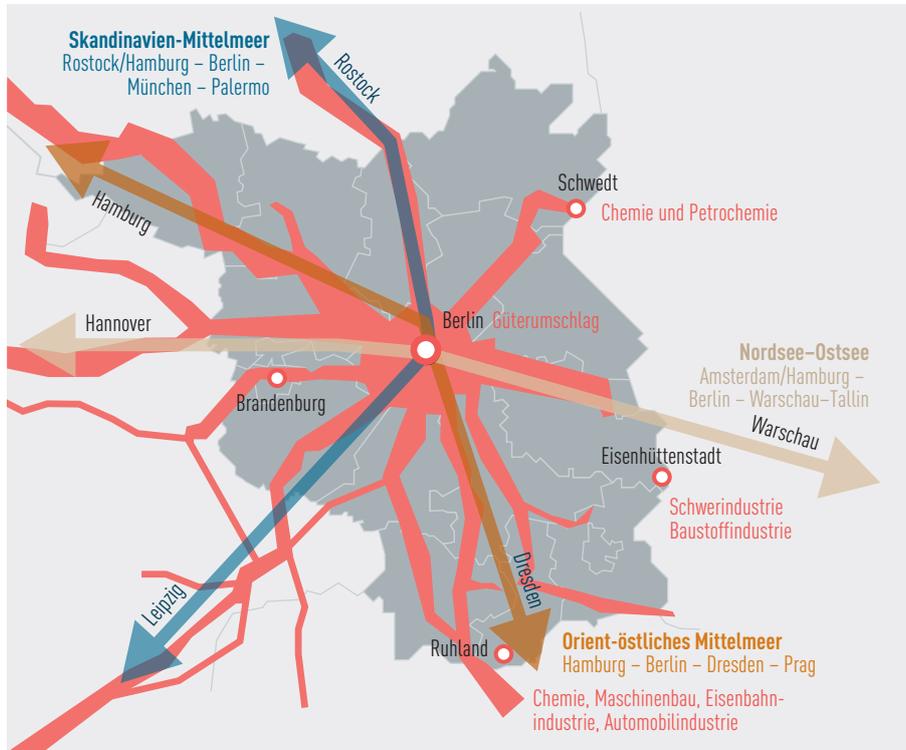
Quelle 39: www.rbb24.de/wirtschaft/beitrag/2019/05/berlin-hamburg-deutsche-bahn-ice-halbstuendig.html

Quelle 40: www.tagesschau.de/wirtschaft/bahn-muenchen-berlin-101.html

Nicht nur für den Personen-, auch für den Güterverkehr ist Berlin das Drehkreuz in Ostdeutschland. Eine bedeutende Quelle des Güterverkehrs nach Berlin stellen die Seehäfen dar, auch aus dem Süden und aus den ostdeutschen Industrieregionen kommen Güter per Schiene nach Berlin. Ein beträchtlicher Teil dient der Versorgung Berlins selbst, darüber hinaus ist ein großer Teil der Fracht jedoch auch für den Transit nach Polen bestimmt. Um das Potenzial auszuschöpfen, ist die Erschließung der Güterverkehrsstandorte in Brandenburg (z.B. Großbeeren, Seddin, Wustermark/Brieselang) und in Berlin (z.B. Westhafen) für die Schiene von Bedeutung.

Hauptlaufwege Güterverkehr um Berlin in Brandenburg 2030⁴¹

Berlin und Brandenburg liegen am Schnittpunkt von TEN-Korridoren



■ Hauptlaufwege Güterverkehr um Berlin in Berlin 2030, Liniestärke abhängig von den prognostizierten Zugzahlen

In der Prognose Netzkonzeption 2030 auf dem Zielnetz E-K

Quelle 41: DB Netz AG – I.NGI1 (N) 01.12.2017

Das Ende 2018 von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer gestartete „Zukunftsbündnis Schiene“ aus Politik, Wirtschaft und Verbänden möchte diesen Trend verstärken. Geplant ist ein vertakteter Zugfahrplan von der regionalen Strecke bis zur Hauptverkehrsachse. Im Personenfernverkehr soll auf allen Hauptachsen mindestens alle 30 Minuten ein Zug verkehren. Passgenauer Infrastrukturausbau und optimierte Anschlüsse sollen die Reisezeit verkürzen.

Mit dem Bundesverkehrswegeplan, dem „Masterplan Schienengüterverkehr“ und dem „Deutschlandtakt“ für ein besseres Fernverkehrsangebot auf der Schiene sowie politischen Initiativen wie der Senkung der Mehrwertsteuer auf Fernverkehrstickets von 19 auf sieben Prozent will die Bundesrepublik Deutschland die Zahl der Bahnreisenden verdoppeln und den Anteil der Schiene am Güterverkehr von 19 auf 25 Prozent steigern. Zugleich wollen die Länder Berlin und Brandenburg ebenfalls für mehr Pendler Anreize schaffen, sich für das Verkehrsmittel Bahn zu entscheiden.⁴²

Quelle 42: www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/StV/masterplan-schienengueterverkehr.pdf

Das Ziel der Bundesregierung, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, betrifft also den Fern-, Regional- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr. Um dies umzusetzen, müssen Fern- und Nahverkehrskonzepte zwischen Bund und Ländern eng verzahnt und eine integrierte Planung erreicht werden. Die DB Netz AG als Infrastrukturunternehmen strebt daher mit der Fortschreibung der „Netzkonzeption“ eine solche integrierte Gesamtbetrachtung an.

↘ Fazit

Der Trend zur Schiene ist ungebrochen. Gleichzeitig sind die Grenzen der Infrastruktur erreicht und notwendige Ausbaumaßnahmen sind identifiziert. Auch das Ziel der Bundesregierung, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen, bedeutet für die Infrastruktur weiteren Ausbaubedarf in den Bahnknoten und auf vielen Strecken sowie eine stärkere Digitalisierung der Schiene. In der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg wird seit Jahrzehnten umfassend in die Modernisierung und den Ausbau der Schiene investiert. Damit Fernverkehr, Güterverkehr, Regional- und Nahverkehr auch in Zukunft wachsen können, braucht es weitere Investitionen.

3.3 Nahverkehrsangebot: Wachstum des ÖPNV gestalten

Mit den Lückenschlüssen im Schienennetz zwischen Berlin und Brandenburg Anfang der 1990er Jahre begann auch im Nahverkehr die Renaissance der Bahn in der Region. Für die Neuausrichtung des schienegebundenen Regionalverkehrs in Brandenburg wurde Anfang der 1990er Jahre der Masterplan „Zielnetz 2000“ entworfen. Darin spielten die Regionalexpress-Linien eine entscheidende Rolle: schnelle Züge, die im dichten und regelmäßigen Takt die Mittelzentren Brandenburgs mit dem Berliner Zentrum verbinden.

Der Prototyp des Regionalexpress, die Linie RE1, verband zunächst Berlin Ostbahnhof mit Frankfurt (Oder) und startete 1994 mit durchschnittlich 3.900 Fahrgästen pro Tag. Heute führt sie von Magdeburg über Potsdam und Berlin bis Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt und ist mit 59.000 Fahrgästen pro Tag die bedeutendste Pendlerlinie in der Metropolregion Berlin-Brandenburg.⁴³

Quelle 43: www.deutschebahn.com/pr-berlin-de/aktuell/presseinformationen/Seit-einem-Vierteljahrhundert-im-Takt-der-RE-1-feiert-sein-25-jaehriges-Jubilaum-4158372

Der Streckenausbau zwischen Magdeburg, Potsdam, Berlin und Frankfurt (Oder) ermöglichte die Erfolgsgeschichte des RE1 und der damit verbundenen Städte und Regionen. Die Nachfrage steigt weiter, im Verkehrsvertrag Elbe-Spree, der Ende 2022 gilt, haben die Länder 50 Prozent mehr Sitzplätze für die Linie bestellt.⁴⁴

Quelle 44: mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.608000.de

Inzwischen wurde der Regional- und S-Bahn-Verkehr in ganz Berlin und Brandenburg vertaktet und an den Knotenpunkten Anschlüsse eingerichtet. Die Regionalexpresslinien verbinden als schnelle Durchmesserlinien die Oberzentren. Die Regionalbahnlinien erschließen die Fläche und die S-Bahn bietet dichte Angebote in den Ballungszentren. Hierdurch konnte in den letzten Jahren ein zuverlässiges, aufeinander abgestimmtes Angebot eingerichtet werden. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) koordiniert die Angebote im Schienenverkehr im Auftrag der beiden Länder und bietet gleichzeitig für zwei Bundesländer einen einheitlichen Tarif für den gesamten öffentlichen Personennahverkehr. Damit fällt dann auch der Umstieg zu U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen leicht.

Mit den kürzlich abgeschlossenen Verkehrsverträgen in den Netzen Elbe-Spree und Lausitz werden die Kapazitäten der Schieneninfrastruktur an vielen Stellen schon voll ausgenutzt. Damit weitere Kapazitätssteigerungen möglich sind, muss auch die Infrastruktur weiter ausgebaut werden. Einem dichteren Takt stehen auf einigen Strecken eingleisige Abschnitte, kurze Bahnsteige oder fehlende Oberleitungen im Weg. Gleichzeitig wächst auch das Aufkommen im Fern- und Güterverkehr auf der Schiene, so dass sich die Züge auf den gemeinsam genutzten Strecken, wie z.B. von Berlin Richtung Hamburg, Leipzig oder Dresden, die knappe Kapazität teilen müssen. Einige Linien, wie der Prignitz-Express oder die Heidekrautbahn, haben auch die bereits Anfang der 1990er Jahre konzeptionell vorgesehene Verbindung ins Berliner Zentrum noch nicht erhalten.

Quelle 45: www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oePNV/nahverkehrsplan/de/downloads.shtml

Die Länder Berlin und Brandenburg haben im Nahverkehrsplan Berlin 2019 bis 2023 sowie im Brandenburger Landesnahverkehrsplan 2018 die Ziele für den Ausbau des Schienenpersonennahverkehrs umrissen: Um im wachsenden Segment des Pendlerverkehrs die erreichte Attraktivität zu halten und auszubauen, sind weitere Angebotsverbesserungen sowohl im schnellen Verkehr zwischen der äußeren und inneren Stadt Berlin als auch im Stadt-Umland-Verkehr zwischen den äußeren Bereichen der Berliner Bezirke und dem Brandenburger Umland erforderlich.⁴⁵

Brandenburg möchte zudem die Wachstumsdynamik des Berliner Umlands in die Fläche tragen, indem entlang der Achsen die Anbindung, insbesondere der zentralen Orte, an den Schienenpersonenverkehr optimiert wird. Mit verbesserten Mobilitätsangeboten entlang der Achsen des Siedlungssterns im Berliner Umland soll das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum für eine nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung der wachsenden Städte genutzt werden. Dazu definiert Brandenburg folgende Taktziele für den schienegebundenen Personennahverkehr:

- 1 Angebot pro Stunde als Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion
- 2–3 Angebote pro Stunde als Grundtakt im SPNV zwischen Berlin und dem Berliner Umland
- 4–6 Angebote pro Stunde zwischen Berlin und dem Berliner Umland im SPNV auf wichtigen und stark nachgefragten Pendlerverbindungen in der Hauptverkehrszeit⁴⁶

Quelle 46: mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Broschur_MIL_Mobilit%C3%A4tsstrategie.pdf

Im Berliner Nahverkehrsplan wird in drei Szenarien die Nachfrage nach Leistungen des öffentlichen Personen-Nahverkehrs untersucht. Dabei ergibt sich für Berlin im Jahr 2030 gegenüber 2016 eine Nachfragesteigerung zwischen 15 und 42 Prozent für die öffentlichen Verkehrsangebote.

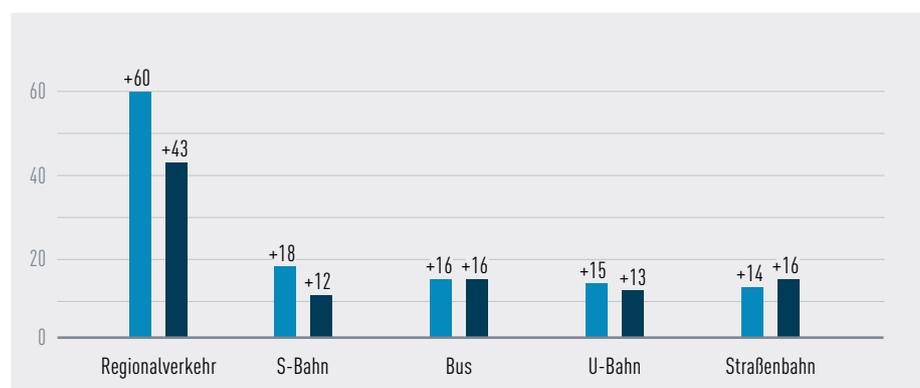
Da bereits in der Vergangenheit die Nachfrage schneller wuchs als die Betriebsleistung, also mit einem nur wenig erweiterten Angebot immer mehr Menschen befördert werden müssen, besteht Handlungsbedarf.

Entwicklung der Nachfrage im Verbundgebiet 2012 – 2018⁴⁷

In Prozent

■ Fahrgast-Fahrten (Linienbeförderungen)
■ Verkehrsleistung (Personenkilometer)

Quelle 47: VBB, *Fahrgastfahrten in Linienbeförderungen, Verkehrsleistung in Personenkilometer, Fährer bei Bus enthalten*



Die neuen Berliner Stadtquartiere und städtischen Entwicklungsräume liegen überwiegend auf den räumlichen Entwicklungsachsen. Auch im Land Brandenburg wird sich die Entwicklung laut gemeinsamem Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) entlang der Achsen des Siedlungssternes konzentrieren (Gestaltungsraum Siedlung).

Der Nahverkehrsplan 2018 des Landes Brandenburg verweist auf VBB Nachfrageprognosen, auf deren Grundlage die Nachfrageprognose und der Handlungsbedarf in der Infrastruktur dargestellt wird. Der Handlungsbedarf wird vor allem dort sichtbar, wo:

- im direkten Berliner Umland auf Grund der Wachstumsdynamik die Zahl der Arbeitsplätze und der Einwohner in den vergangenen Jahren stark gestiegen ist.
- die Schienenverkehrsachsen auf Grund der Zuwächse im Personenfern- und Güterverkehr bereits hoch ausgelastet sind.
- die Infrastruktur noch immer auf Grund der Nachkriegsentwicklung und deutschen Teilung nicht den Vorkriegsstand erreicht hat oder nicht weiterentwickelt wurde.

3.4 Schlussfolgerung: Ausbau des Schienennetzes und durchgehende Reiseketten

Gute Bahnverbindungen haben zur dynamischen Entwicklung der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg beigetragen. Um in Zukunft noch mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, müssen die schnellen Verbindungen in alle Regionen Deutschlands und zu den europäischen Nachbarn ebenso weiter ausgebaut werden wie schnelle Verbindungen zwischen Berlin und Brandenburg. Als Logistikstandort auf europäischen Verkehrsachsen braucht die Region zu-

dem leistungsfähige Strecken im Güterverkehr. Dies bedeutet, dass der Infrastrukturausbau das Wachstum aller Verkehre auf der Schiene möglich machen muss. Die dafür erforderlichen Weichen für den Ausbau müssen jetzt gestellt werden, da heutige Investitionsentscheidungen ihre verkehrliche Wirkung erst in Jahren oder gar Jahrzehnten entfalten können. Dazu müssen konsequenter als bislang auch Szenarien einer stärkeren Umsteuerung zur Erreichung der klima- und umweltpolitischen Ziele bedacht werden.

Von der EU über die Bundesregierung, die Mobilitätsstrategien der Länder bis hin zu den Plänen der einzelnen Landkreise und Gemeinden ist das Ziel klar formuliert: mehr Verkehr auf die umweltfreundliche Schiene bringen. Diese gewünschte Verlagerung passiert längst, wie die stetig steigenden Fahrgastzahlen beweisen. Allerdings kommt das bestehende Schienennetz bereits jetzt – trotz reger Ausbau-, Neubau- und Modernisierungsarbeiten seit den 1990er Jahren – an seine Grenzen. Für dichtere Takte, höhere Geschwindigkeiten und längere Züge und mehr „Umsteiger“ vom Auto auf die Bahn muss an vielen Stellen die Infrastruktur ausgebaut werden.

Der Regionalverkehr braucht mehr Kapazitäten. Auch wird der Ausbau bundesweiter und europäischer Fernverkehrstrassen schnelle Verbindungen schaffen, die echte Alternativen zu Kurzstreckenflügen bieten. Mehr Güter auf der Schiene entlasten die Autobahnen. In Anbetracht dieser Entwicklung ist eine vorausschauende Planung notwendig, damit genug Kapazitäten für all diese Anforderungen geschaffen werden.

↳ Fazit

Gut fürs Klima, gut für die Menschen, gut für die Region: Alles spricht für die Schiene. Der politische Wille zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene ist vorhanden, in der EU, Deutschland und der Hauptstadtregion. Verkehrsverlagerung bedeutet mehr Nutzung der Schieneninfrastruktur, dafür ist der weitere Ausbau unabdingbar. Wenn die Kosten des Individualverkehrs steigen, dürfte auch der Handlungsdruck für die Erweiterung der Schienenwege weiter steigen.

Das Infrastrukturprojekt i2030 definiert Strecken im Bahnnetz der Hauptstadtregion, in denen für die kommenden Jahre Aus- und Neubaubedarf besteht. Die Ziele sind klar definiert: schnelle Verbindungen, pünktliche Züge und mehr Platz in der Bahn für eine klimafreundliche Mobilität.

4. i2030: Ein Maßnahmenpaket für zukunftsfeste Mobilität in der Hauptstadtregion

Das Projekt i2030 für den Ausbau der Schieneninfrastruktur in der wachsenden Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg ist eine Antwort auf die Herausforderungen,

4.1 Das Projekt im Überblick

vor denen die Region steht. Unser gemeinsames Ziel ist es, mit i2030 die Planung zu beschleunigen und damit schneller in die Umsetzung einsteigen zu können. Denn immer mehr Menschen wollen zukünftig schnell, sicher, zuverlässig und klimafreundlich von A nach B kommen. Zudem braucht die Region als wichtiger Knotenpunkt innerhalb Europas einen leistungsfähigen Fern- und Güterverkehr, der die Wirtschaftsleistung im nationalen und internationalen Gefüge weiter stärkt. Die Entscheidungen für den Ausbau müssen jetzt getroffen werden, da die Planungen und Genehmigungen einen langen Vorlauf brauchen.

Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten⁴⁸



Quelle 48: Gestaltung durch Designhaus

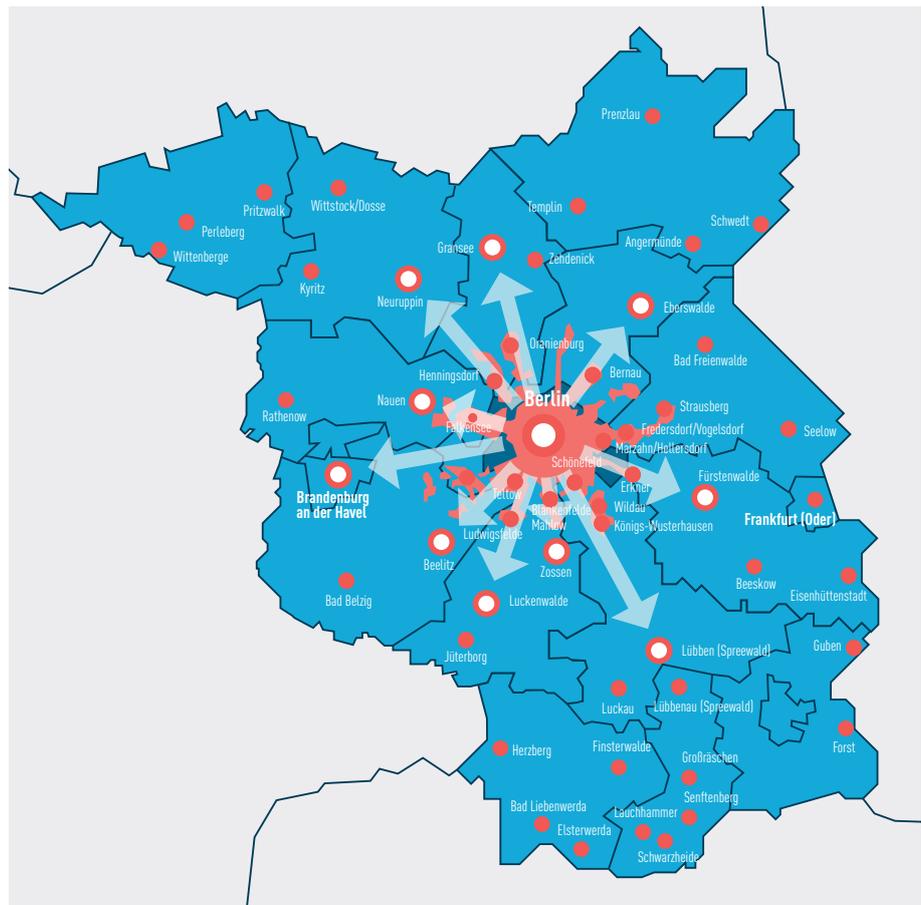
Die Länder Berlin und Brandenburg, die Deutsche Bahn und der VBB arbeiten im Projekt i2030 konzentriert und lösungsorientiert daran, die Verkehrssituation auf der Schiene in Berlin und Brandenburg zu verbessern. Mit i2030 wollen die vier Partner erreichen, dass Bewohner und Besucher der Hauptstadtregion schneller, häufiger, sicherer und komfortabler mit der Bahn unterwegs sind. Mobilität und Infrastruktur sind Kernfaktoren, welche die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit der Region erhalten und steigern.

Es ist entschlossenes Handeln gefragt, um den dringend notwendigen Ausbau der Schieneninfrastruktur in den Korridoren anzugehen. Wo etwas schnell erreicht werden kann, wird schnell gehandelt. Wo gemeinsam noch viel Vorarbeit zu leisten ist, werden verbindliche Grundlagen geschaffen. Wo genau die Potenziale liegen und etwas getan werden muss, ergibt sich direkt

aus der Angebotsplanung für die nächsten Jahre. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) erarbeitet die Vergabernetze für zukünftige Verkehre in der Hauptstadtregion zusammen mit den Ländern. In den letzten Jahren wurden Engpässe und wachsende Bedarfe festgestellt, die durch Analysen verschiedener Studien zu Entwicklungsperspektiven des Nahverkehrs in der Region gestützt werden. Dazu gehören Untersuchungen wie das ÖPNV-Konzept 2030, die Mobilitätsstrategie Brandenburg, StEP Verkehr BerlinBerlin oder der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) ⁴⁹

Quelle 49: www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/step_verkehr/

Siedlungsachsen gem. Landesentwicklungsplan



Das Projekt i2030 schafft für die Menschen in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mehr und bessere Verbindungen im S-Bahn- und Regionalverkehr. Das heißt, die Projektpartner planen die Modernisierung und Erweiterung der Schieneninfrastruktur in acht definierten Korridoren und im S-Bahn-Netz:

- West: Berlin-Spandau – Nauen
- Nord-West: Prignitzexpress/Velten
- Nord: Nordbahn/Heidekrautbahn
- Süd-Ost: Berlin – Cottbus/Bahnhof Königs Wusterhausen
- Süd: Berlin – Dresden/Rangsdorf
- Süd-West: Potsdamer Stammbahn
- West-Ost: RE1 Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt
- Siemensbahn: Jungfernheide – Gartenfeld
- Berliner S-Bahn: Aktuell 35 Maßnahmenpakete

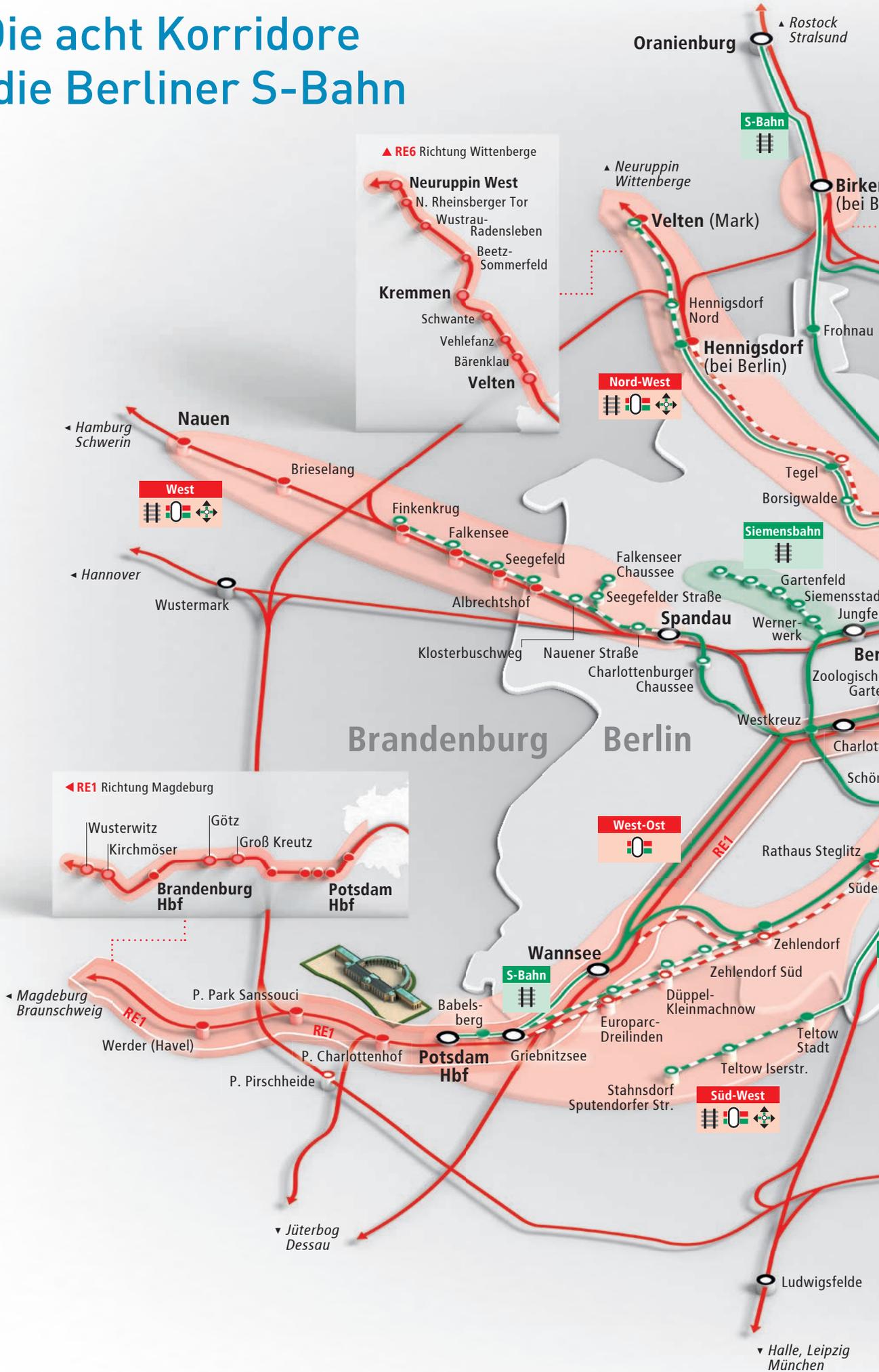
Das Infrastrukturprojekt „i2030“ setzt Brandenburg gemeinsam mit dem Bund und Berlin um. Wir brauchen nicht nur neue Regional- und S-Bahn-Verbindungen, sondern auch Angebotssteigerungen im ganzen Land – sowohl für Pendlerinnen und Pendler als auch für die Anbindung berlinferner Regionen. Dabei nutzen wir alle Möglichkeiten der Planungsbeschleunigung. [...] Alle „i2030“-Projekte sind schnellstmöglich zur Entscheidungsreife zu bringen, zu planen und umzusetzen. Die Koalition wird in enger Zusammenarbeit mit Berlin die Interessen der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, unter anderem den Erhalt des Berlin-Brandenburg-Taktes, in die Abstimmungen zum Deutschland-Takt auf der Bundesebene einbringen und sich für den erforderlichen Infrastrukturausbau einsetzen .⁵⁰

Quelle 50: Quelle Koalitionsvertrag Brandenburg 2019: https://www.brandenburg.de/media/bb1.a.3780.de/191024_Koalitionsvertrag_Endfassung.pdf

Um die Verkehrsbeziehungen im Schienenverkehr zwischen Berlin und Brandenburg generell zu verbessern, haben sich die Länder und die Deutsche Bahn verpflichtet, die Planungen für notwendige infrastrukturelle Ertüchtigungen und Erweiterungen im S-Bahn- und Regionalverkehrsnetz in der Hauptstadtregion voranzutreiben. Dazu wurde die „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ abgeschlossen. Das Ziel von i2030 liegt in der Beseitigung der infrastrukturellen Engpässe auf den identifizierten Korridoren, um die Eisenbahnstrecken aus dem und in das Umland deutlich leistungsfähiger und attraktiver zu gestalten .⁵¹

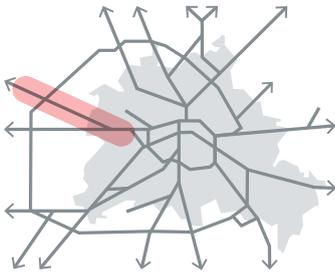
Quelle 51: https://www.berlin.de/senuvk/verkehr/politik_planung/oepnv/nahverkehrsplan/download/nvp2019-2023/NVP_2019-2023.pdf

4.2 Die acht Korridore und die Berliner S-Bahn





4.2.1 West: Berlin-Spandau – Nauen



Auf der 23 Kilometer langen Bahnverbindung zwischen Berlin-Spandau und Nauen sind deutlich mehr Fahrgäste unterwegs als noch vor einigen Jahren. Die Fahrgastzahlen werden künftig weiter steigen. Die Infrastruktur muss mit diesem Wachstum mithalten. Zur Auswahl stehen mehrere Lösungen, die zunächst untersucht werden müssen.

Ausgangslage

Die Strecke zwischen Spandau und Nauen liegt auf dem transeuropäischen Nordsee-Ostsee-Korridor. Der Ausbau steigert die Wettbewerbsfähigkeit der Hauptstadtregion sowie die Wirtschaftsbeziehungen im gesamteuropäischen Raum. Die Hamburger Bahn hat im Fern-, Güter und Regionalverkehr schon heute eine hohe Bedeutung. Im Schienengüterverkehr ist sie eine der wichtigsten Seehafenhinterlandstrecken und dient der Güterabfuhr vom Hamburger Hafen Richtung Ostdeutschland, Polen, Tschechien und darüber hinaus. Im Fernverkehr verbindet sie die beiden größten Städte Deutschlands, Berlin und Hamburg. Und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) stellt sie schon jetzt eine stark nachgefragte Achse für die Pendlerverkehre zwischen der Prignitz, dem Havelland und Berlin dar. In Zukunft ist mit einem weiteren Anstieg des Schienenverkehrs auf dieser Strecke zu rechnen. Der Deutschlandtakt sieht vor, ab dem Fahrplanjahr 2022 einen Halbstundentakt zwischen Berlin und Hamburg einzurichten.

Im SPNV ist, nach der Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten im Fahrplan 2019, im Rahmen des Netzes Elbe-Spree ab Dezember 2022 die Einführung einer vierten ganztägigen Linie zwischen Berlin und Nauen geplant. Doch der Bedarf steigt weiter. Die Funkstadt Nauen fungiert als Mittelzentrum im Landkreis Havelland und verzeichnet seit Jahren stetig steigende Bevölkerungszahlen.

Von Spandau bis Falkensee markiert der Landesentwicklungsplan auf der Karte entlang der Bahnstrecke einen breiten durchgehenden Streifen als „Gestaltungsraum Siedlung“. Auch Brieselang ist als Gestaltungsraum ausgewiesen. Hier bestehen Potenziale für Wohnungsbau und Gewerbeflächen. Das Landesamt für Bauen und Verkehr rechnet in seiner Bevölkerungsvorausschätzung von 2016 bis 2030 mit einem Plus von 8,7 Prozent für Falkensee, 5,8 Prozent für Brieselang und 9,4 Prozent für Nauen.

Alle Gemeinden und Städte entlang der Strecke sind ausgesprochene Pendlerorte: 83,5 Prozent der ca. 15.800 sozialversichert Beschäftigten in Falkensee pendeln zur Arbeit in andere Gemeinden (darunter zu Amazon und Zalando im Gewerbegebiet GVZ Brieselang) und nach Berlin. Der Ausbau des Korridors bietet einen echten Qualitäts- und Kapazitätsgewinn für die Nahverkehrspendler und könnte viele davon überzeugen, ihr Auto zu Hause stehen zu lassen.

Lösungsansätze für besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

Voraussetzung für weitere Verbesserungen im Angebot ist einerseits die Beseitigung des Engpasses im Bahnhof Berlin-Spandau, in dem die Strecken aus Hamburg und Hannover zusammentreffen. Um die Abhängigkeiten zwischen den

schnellen Fernverkehrszügen und den langsameren Regionalverkehrszügen zu mindern, wird der Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Berlin und Nauen, ggf. auch Neustadt (Dosse), als erforderlich angesehen. Zur Verbesserung der Feinerschließung innerhalb von Berlin und im direkt angrenzenden Bereich bis Finkenkrug wird zudem die Verlängerung der S-Bahn in den Planungen von Anfang an mitberücksichtigt.

Zielstellung

- Engpassbeseitigung im Bahnhof Spandau für Regional-, Güter- und Fernverkehr
- Einrichtung eines dichten, gleichmäßigen Taktverkehrs für alle Halte bis nach Nauen und eine schnelle Express-Verbindung
- Entzerrung des Fern- und Nahverkehrs und Vermeidung von gegenseitigen Behinderungen durch noch zu prüfende, unterschiedliche infrastrukturelle Maßnahmen
- Verbesserung der verkehrlichen Erschließung des Berliner Stadtbezirks Spandau mit ca. 240.000 Einwohnern (bis 2027 Wachstum auf 275.000 Einwohner) ⁵²

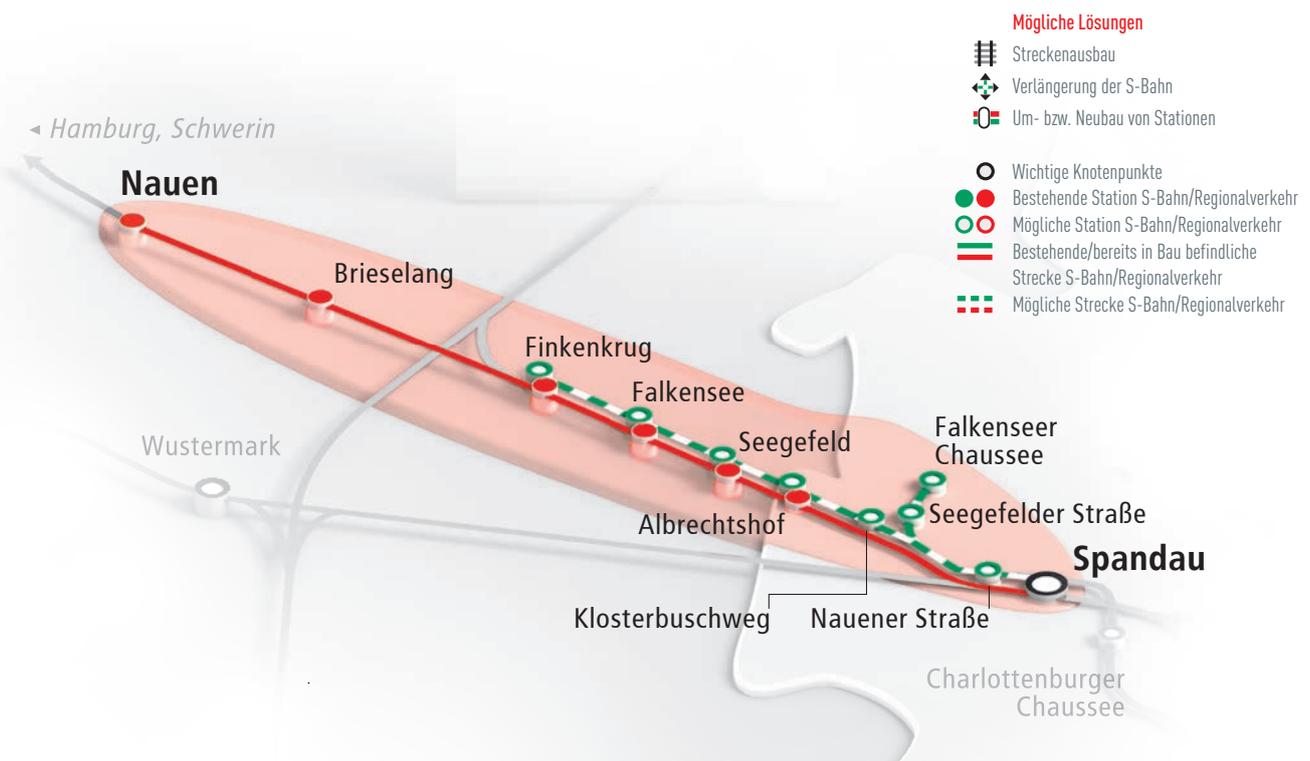
Quelle 52: Berliner Wohnbauflächen-Informationssystem (WoFIS).

Ergebnisstand

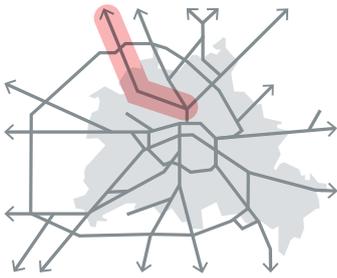
Als Untersuchungsvarianten wurde vereinbart:

- Der Regionalverkehr wird durch zusätzliche Gleise gestärkt.
- Die S-Bahn wird über Spandau hinaus bis Finkenkrug verlängert.
- Der S-Bahnanschluss zur Falkenseer Chaussee wird als Option mitbetrachtet.

Am Fernbahnhof Spandau werden zusätzliche Bahnsteigkanten, Gleisverbindungen und Überwerfungsbauwerke untersucht.



4.2.2 Nord-West: Prignitz-Express/Velten



Bei diesem Korridor geht es darum, die erheblich wachsenden Fahrgastzahlen beim Prignitz-Express (RE6) künftig mit einer verstärkten Infrastruktur bewältigen zu können. Darüber hinaus besteht der Wunsch, die Stadt Velten an das Berliner S-Bahn-Netz anzuschließen sowie bis Berlin-Tegel einen 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn anzubieten. Hierfür stehen mehrere Lösungsmöglichkeiten zur Auswahl.

Ausgangslage

Die direkte Anbindung der Prignitz über Neuruppin ins Berliner Zentrum, die bereits Teil des Konzeptes Zielnetz 2000 war, wurde nie vollständig realisiert. Der Prignitz-Express (RE6) fährt derzeit ab Hennigsdorf über Spandau nach Gesundbrunnen. Wer direkt in die Innenstadt möchte, muss in Hennigsdorf in die S-Bahn umsteigen oder den Umweg über Spandau fahren. Eine Direktverbindung würde die Reisezeit nach Berlin verkürzen und die Attraktivität Neuruppins und der Gemeinden an der Strecke weiter verstärken.

Gleich zwei regionale Wachstumskerne liegen an diesem Streckenabschnitt: Die Fontanestadt Neuruppin hat als Mittelzentrum eine besondere Funktion für die nähere Umgebung, ist ein wichtiger Tourismusstandort und profiliert sich mit den Clustern Kunststoff/Chemie, Gesundheitswirtschaft, Ernährungswirtschaft sowie Metall. Velten und Hennigsdorf bilden gemeinsam mit Oranienburg Deutschlands wichtigsten Bahnindustriestandort (Kapitel 2.4) und haben hohe Ein- und Auspendleranteile in beide Richtungen.

Neuruppin wurden lange Zeit schrumpfende Einwohnerzahlen prognostiziert; diese Vorhersage hat sich nicht bewahrheitet. Aktuell zeigt sich hier der Trend zur Stadt der „zweiten Reihe“ deutlich, denn Neuruppin zieht zahlreiche Hausbauer an. Die Grundstückspreise liegen unter denen in Berlin und im Speckgürtel, stiegen aber in den vergangenen Jahren.⁵³

In der Region werden mehr Einwohner dazukommen, denn entlang der Bahnstrecke Hennigsdorf – Kremmen wird gemäß des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) bis Oberkrämer Siedlungswachstum ermöglicht.

Die Züge sind bereits heute gut gefüllt. Die Fahrgastzahlen steigen stetig, von 2013 bis 2030 um voraussichtlich 24 Prozent. Die Infrastruktur hält keine Kapazitätsreserven bereit. Das alles macht den Ausbau besonders dringlich.

Lösungsansätze für besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

Die konkreten Planungen haben begonnen. In einem ersten Schritt sollen Engpässe an der Kremmener Bahn beseitigt werden, damit ein 30-Minuten-Takt zwischen Neuruppin und Hennigsdorf möglich ist.

Zusätzliche Entlastung für den Nahverkehr könnte die parallele S-Bahn-Verbindung von Velten (Mark) nach Hennigsdorf und Berlin im 20-Minuten-Takt bringen.

Quelle 53: www.maz-online.de/Lokales/Ostprignitz-Ruppin/Neuruppin/Bauland-in-Ostprignitz-Ruppin-wird-immer-teurer

Zielstellung

- Direkteinbindung des Prignitz-Express (RE6) nach Berlin Gesundbrunnen ermöglichen
- S-Bahnverlängerung nach Velten anstreben
- Taktverdichtung des Bahn-Regionalverkehrs und der Berliner S-Bahn

Ergebnisstand

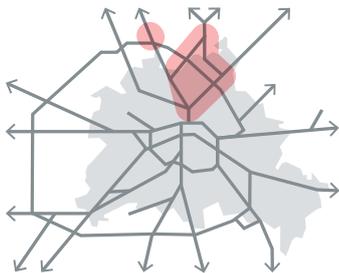
- Der Abschnitt Velten bis Neuruppin soll teilweise zweigleisig ausgebaut werden, um einen 30-Minuten-Tag beim RE6 zu erzielen.
- Zwischen Velten und Hennigsdorf wird ein zweigleisiger Mischbetrieb mit Regionalverkehr und S-Bahn untersucht mit einem Zusatzhalt in Hennigsdorf Nord.
- Der zweigleisige Ausbau zwischen Schönholz-Tegel mit einem Zusatzhalt Borsigwalde wird geprüft. Die S-Bahn soll dann im 10-Minuten-Takt fahren



Mögliche Lösungen

- ≡ Streckenausbau
- ⊕ Verlängerung der S-Bahn
- ⊖ Um- bzw. Neubau von Stationen
- Wichtige Knotenpunkte
- Bestehende Station S-Bahn/Regionalverkehr
- Mögliche Station S-Bahn/Regionalverkehr
- Halt mit Bahnsteiglänge unter 140 m
- Bestehende/bereits in Bau befindliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
- - - Mögliche Strecke S-Bahn/Regionalverkehr
- ≡≡ Zweigleisiger Ausbau S-Bahn/Regionalverkehr

4.2.3 Nord: Nordbahn/Heidekrautbahn



Dieser Korridor liegt überwiegend im Streckenbereich der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB). Verkehrliches Ziel ist die direkte Verbindung von Basdorf nach Berlin Gesundbrunnen und die damit verbundene verbesserte Erschließung von Siedlungsflächen mit der Bahn. In Birkenwerder wird zudem eine energetische Trennung untersucht, das heißt, die Regionalbahn würde nicht mehr am S-Bahnsteig, sondern an einem eigenen Bahnsteig halten. Dies würde die gegenseitigen Abhängigkeiten minimieren und zudem gäbe es dann für jedes Stromsystem eine eigene Infrastruktur.

Ausgangslage

Die sogenannte Heidekrautbahn (RB27) verbindet seit 1901 Berlin mit den Gemeinden in den heutigen Landkreisen Barnim und Oberhavel. Ihr Name illustriert die Bedeutung als Ausflugslinie für die Großstädter, die damit zur Naherholung nach Wandlitz oder in die Schorfheide fahren. Zudem wird sie täglich von tausenden Berufspendlern genutzt. Auch Güterverkehr war von Anfang an auf der Strecke unterwegs. Derzeit fährt die Linie RB27 von Berlin-Karow nach Groß Schönebeck/Schmachtenhagen. Seit 2011 werden zusätzlich Verstärkerfahrten nach Berlin Gesundbrunnen angeboten. Ursprünglich startete die Heidekrautbahn jedoch in Berlin-Wilhelmsruh. Dieser Teil der Strecke wurde mit dem Mauerbau gekappt. Eine direkte Anbindung in die Berliner Innenstadt, wie sie früher bestand, nutzt zehntausenden Menschen im wachsenden Speckgürtel sowie im Berliner Norden mit dem Märkischen Viertel.

Seit der Wende verzeichnet die Gemeinde Mühlenbecker Land einen Bevölkerungszuwachs von 130,6 Prozent, wie das Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Halle berechnete. Und der Zuzug nördlich von Berlin hält an. Der fehlende Anschluss an den Schienenverkehr ist eine große Herausforderung für die Infrastruktur, da auch die Straßeninfrastruktur vor allem im Berufsverkehr an ihre Grenzen gerät. Mit der Reaktivierung der Stammstrecke kann die neue Siedlungsachse weiterentwickelt und den Zuzüglern eine attraktive Nahverkehrsverbindung geboten werden.

Möglich wird so auch die Erschließung des Gewerbegebietes PankowPark für den Schienenpersonennahverkehr. Auf dem Gelände sitzen rund 80 Unternehmen, unter anderem der Schienenfahrzeugspezialist Stadler und die Black Box Music GmbH, eine bekannte Firma für Veranstaltungstechnik.⁵⁴

Für die Siedlungsachse aus dem Nordosten Berlins nach Wandlitz erarbeiten die Gemeinden und der Berliner Bezirk Pankow ein gemeinsames Achsenentwicklungskonzept Nord-Ost-Raum.

Lösungsansätze für besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

Zur Beschleunigung der Planungen für die Stammstrecke zwischen Basdorf und Berlin-Wilhelmsruh wurde zwischen den Ländern und der NEB eine Planungsvereinbarung unterzeichnet. Verkehrliches Ziel ist die Ermöglichung direkter Fahrten von Basdorf bis Berlin Gesundbrunnen.

Quelle 54: www.ihk-berlin.de/presse/Zeitschrift_Berliner_Wirtschaft/BERLINER_WIRTSCHAFT_Archiv/

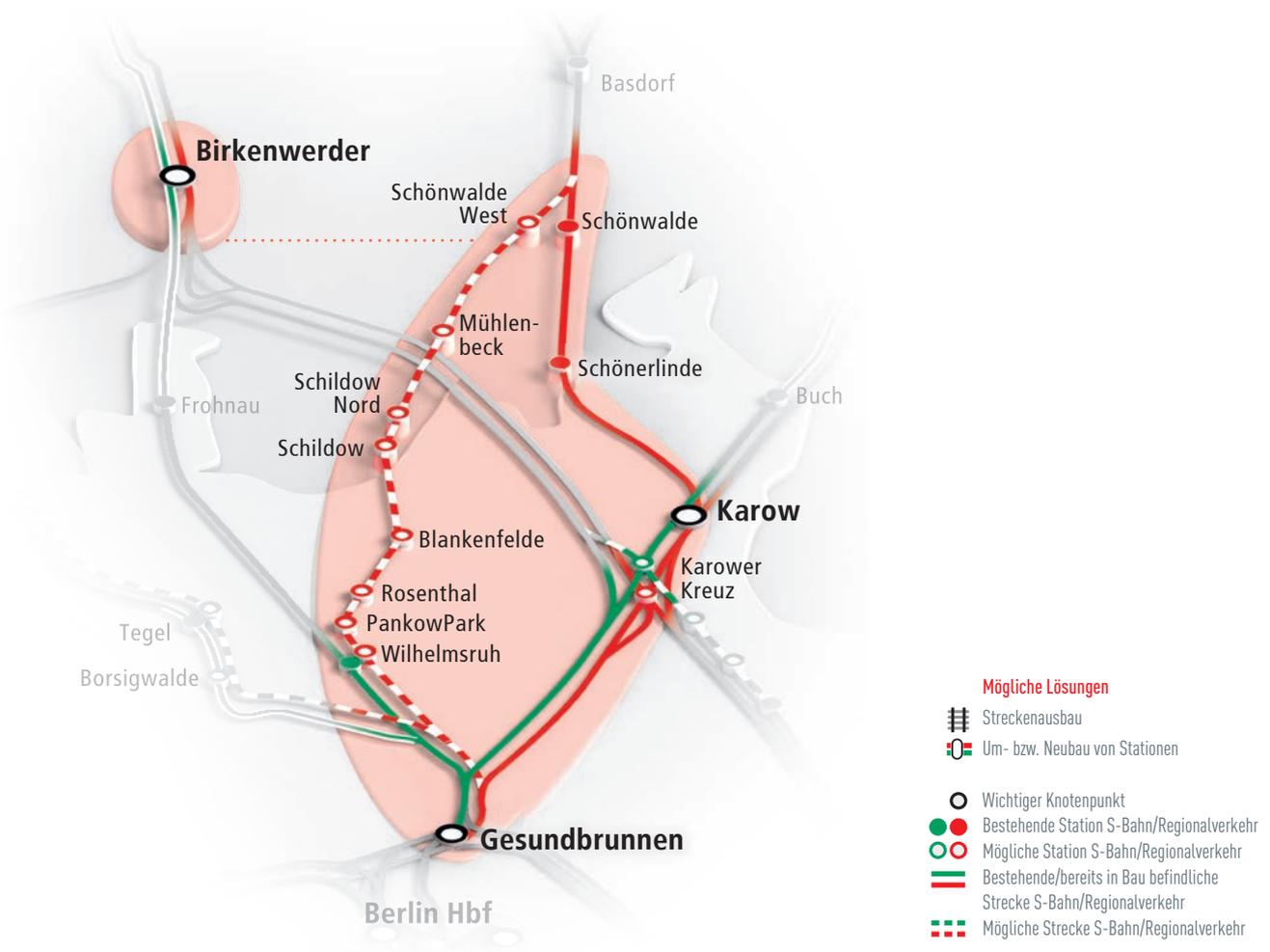
Die NEB strebt zusammen mit den Ländern an, wasserstoffbetriebene Fahrzeuge auf dem Streckennetz der RB27 anstelle der bisherigen Diesel-Triebwagen einzusetzen. Damit soll ein zusätzliches Zeichen für den Klimaschutz gesetzt werden.

Zielstellung

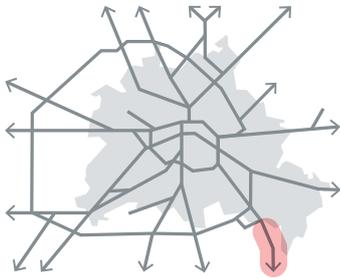
- Direkteinbindung der Heidekrautbahn über Karower Kreuz bzw. Berlin-Wilhelmsruh nach Berlin Gesundbrunnen
- Verbesserung der Erschließung berlinnahe Siedlungsflächen per Bahn
- Untersuchung eines Umbaus des Bahnhofs Birkenwerder: Trennung der Linienläufe der S- und Fernbahn und energetische Trennung
- Prüfung des Einsatzes von Wasserstofffahrzeugen und Errichtung entsprechender Infrastruktur

Ergebnisstand

- Die Stammstrecke der Heidekrautbahn soll reaktiviert werden (Schönwalde – Schildow – Wilhelmsruh) sowie der entsprechende Abschnitt der Nordbahn für die Einführung eines 30-Minuten-Taktes nach Berlin Gesundbrunnen.
- Es wird ein neues Gleislayout für den Bahnhof Birkenwerder mit separatem Bahnsteig für die RB20 entwickelt.



4.2.4 Süd-Ost: Berlin – Cottbus/ Bahnhof Königs Wusterhausen



Die Fahrgastzahlen auf dieser Strecke sind in der Vergangenheit bereits deutlich gestiegen und sollen bis 2010 bis zu 95 Prozent im Vergleich zu heute anwachsen. Die Infrastruktur ist bislang auf eine steigende Nachfrage nicht ausgerichtet.

Ausgangslage

Auf 29 Kilometern zwischen Lützen und Cottbus ist die Strecke nur einleisig ausgebaut. Dies führt häufig zu Verspätungsübertragungen auf die Gegenrichtung und setzt dem Einsatz zusätzlicher Züge enge Grenzen.

Der Bahnhof Königs Wusterhausen ist mit nur einem durchgehenden Hauptgleis für den Regionalverkehr ein Flaschenhals. Die Gleisverläufe behindern die reibungslosen Betriebsabläufe zwischen Regionalverkehr und S-Bahn.

Der Korridor verbindet Berlin mit dem boomenden Landkreis Dahme-Spreewald, der durch den Strukturwandel betroffenen Lausitz und dem Oberzentrum Cottbus. Von 2013 bis 2030 werden abschnittsweise doppelt so viele Fahrgäste erwartet.

Im Landkreis Dahme-Spreewald sorgen der Flughafen BER und der regionale Wachstumskern Schönefelder Kreuz (Wildau, Königs Wusterhausen, Schönefeld) für eine rasante wirtschaftliche Entwicklung. Der Prognos Zukunftsatlas listet ihn 2019 unter den Top-10-Aufsteigern. Die Arbeitsplatzdichte ist in Wildau, Königs Wusterhausen und Schönefeld zwischen 2006 und 2016 um 29 Prozent gestiegen. Die Einwohnerzahlen entwickeln sich stetig nach oben. Zum Beispiel wird Königs Wusterhausen bis 2030 voraussichtlich 9,2 Prozent mehr Einwohner als 2016 haben. Aktuell pendeln 78,9 Prozent der erwerbstätigen Einwohner in andere Gemeinden zur Arbeit und 68,8 Prozent kommen aus einer anderen Gemeinde nach Königs Wusterhausen.

Über die Bahnhöfe Lützen und Lützenau haben Touristen Zugang zur beliebten Spreewaldregion. Das Tropical Island nahe des Bahnhofs Brand Tropical Island lockt Gäste aus dem In- und Ausland an. Die Lausitz durchläuft mit dem Ausstieg aus der Braunkohleförderung einen massiven Transformationsprozess. Die Ansiedlung von Wissenschaft, Verwaltung und zukunftsfähigen Wirtschaftsklustern wie „Erneuerbare Energien“ und „Luft- und Raumfahrttechnik“ soll diesen Prozess unterstützen. Der Bund hat im Rahmen des Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen insgesamt 10,3 Milliarden Euro Förderung zugesagt. Damit soll unter anderem der Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Cottbus finanziert werden.

Lösungsansätze für ein besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

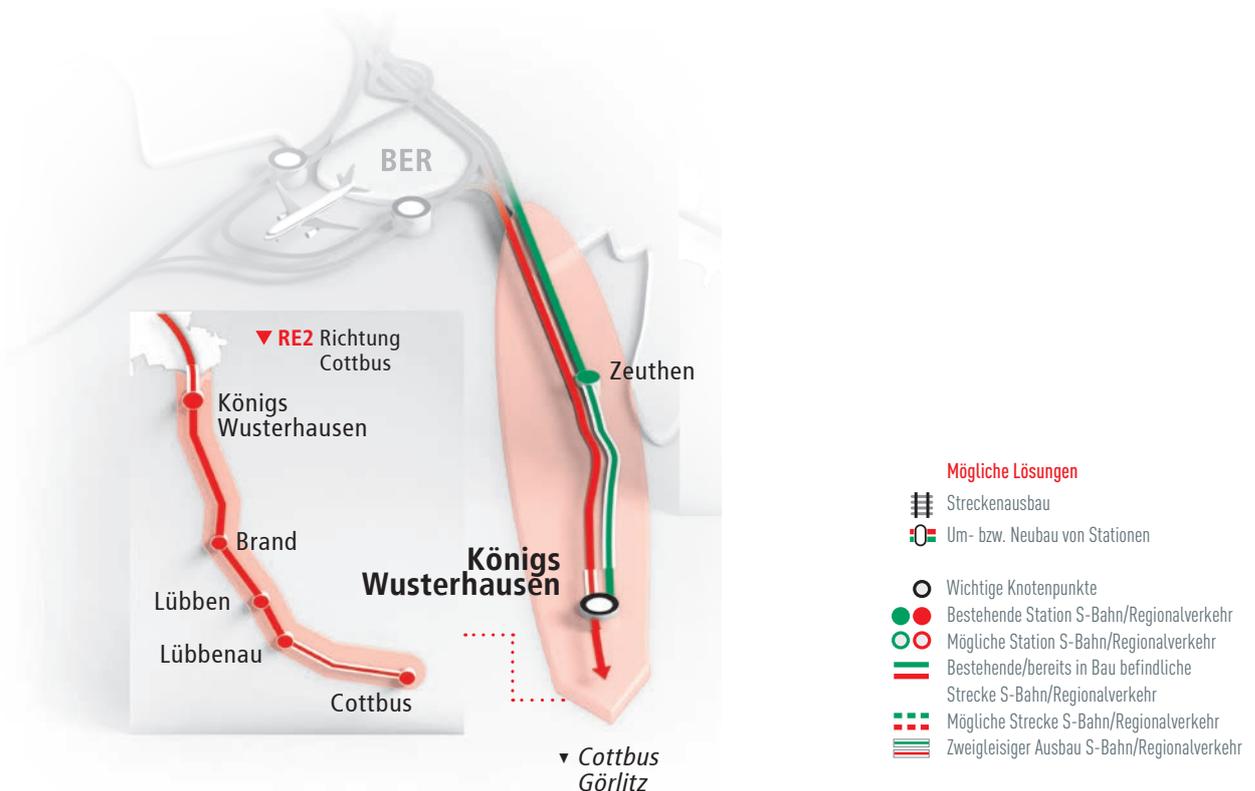
Um die steigende Nachfrage bewältigen zu können, sind bereits für die Betriebsaufnahme des Verkehrsvertrages Netz Elbe-Spree Kapazitätsverbesserungen durch die Länder geplant: Zusätzlich zu RE2 und RE7 (dem künftigen Ersatzangebot für die heutige RB24 auf diesem Abschnitt) wird in der Hauptverkehrszeit das Angebot zwischen Berlin und Lübbenau auf drei Züge pro Stunde verdichtet. Mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn soll das Angebot auf einen ganztägigen 30-Minuten-Takt zwischen Berlin und Cottbus ausgebaut werden. Damit entsteht eine neue Linie, die den Städten Lübben, Lübbenau und Cottbus einen stündlichen Direktanschluss an den Flughafen BER ermöglicht. Das Vorhaben ist nur mit einem Ausbau der Infrastruktur realisierbar.

Zielstellung

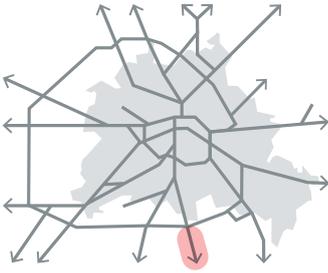
- Bau eines zweiten Gleises auf der Strecke Lübbenau – Vetschau – Cottbus, um einen stabilen Halbstundentakt zu gewährleisten.
- Ausbau des „Nordkopfes“ in Königs Wusterhausen für eine durchgehende Zweigleisigkeit der Fernbahn und die Unabhängigkeit zur S-Bahn
- Bau eines Kehrgleises in Königs Wusterhausen zum Abstellen der dort endenden Züge der RB22

Ergebnisstand

- Der Antrag auf Baurecht für den zweigleisigen Abschnitt zwischen Lübbenau und Cottbus wurde eingereicht. Für Anfang 2021 wird das Planrecht erwartet.
- Für die Infrastrukturerweiterung an der Nordseite des Bahnhofs Königs Wusterhausen wird das Planrecht für Anfang 2022 erwartet. Für den langfristig kompletten Umbau des Bahnhofs werden mehrere Varianten untersucht



4.2.5 Süd: Berlin – Dresden/Rangsdorf



Quelle 55: www.prognos.com/publikationen/zukunftsatlas-regionen/zukunftsatlas-2019/

Ziel in diesem Teilprojekt ist es, für die erheblich wachsenden Fahrgastzahlen die notwendige Infrastruktur bereitzustellen und in diesem Zuge die Errichtung zusätzlicher Stationen zu prüfen.

Ausgangslage

Der Korridor liegt auf der historischen Dresdner Bahn, die die entscheidende Verbindung von Berlin nach Süden darstellt. Und er gehört zum europäischen Bahnkorridor 7, der die strategisch wichtigen Häfen der Nord- und Ostsee mit dem Schwarzen Meer und dem Mittelmeer verbindet.

Blankenfelde-Mahlow und Rangsdorf sind typische Gemeinden, die das Beste aus beiden Welten bieten: urbanes Flair in der nur 15 Kilometer entfernten Großstadt Berlin und naturnahes Wohnen im Grünen mit attraktiven Freizeitmöglichkeiten vom Seebad bis zum Golfplatz direkt vor der Haustür.⁵⁵

Deshalb ziehen auch immer mehr Menschen hierher und die Bevölkerung wird bis 2030 weiterwachsen. Prognostiziert werden für Rangsdorf ein Plus von 4,7 Prozent zu 2016 und in Blankenfelde-Mahlow sogar 6,7 Prozent. Der gesamte Landkreis Teltow-Fläming entwickelt sich seit Jahren sehr dynamisch: 2018 gab es 12,8 Prozent mehr Arbeitsplätze als 2015, solche zweistelligen Zuwachsraten konnten nur 36 der 401 im Prognos Zukunftsatlas verzeichneten Regionen vorweisen.

Die Pendlerzahlen sind dementsprechend hoch, sowohl was Aus- als auch Einpendler betrifft. Täglich verlassen 9617 Blankenfelde-Mahlower ihren Wohnort, um zur Arbeit zu fahren, 6627 kommen aus anderen Gemeinden zu ihrem Arbeitsplatz in Blankenfelde-Mahlow. In Rangsdorf stehen 3847 Auspendler 2227 Einpendlern gegenüber. Die S-Bahn nach Rangsdorf wurde nach dem Mauerbau eingestellt. Eine Wiederanbindung der Gemeinde würde die Pendlerzahlen weiter steigen lassen.

Die Streckenachse nach Blankenfelde-Mahlow profitiert derzeit von der guten Anbindung an den ÖPNV mit S- und Regionalbahn. Die Fahrgastzahlen sind zwischen 2013 und 2017 um 10 Prozent gestiegen. Die Auslastung wird weiter steigen, denn im Gewerbegebiet Dahlewitz sitzt unter anderem der Turbinenhersteller Rolls Royce. Das Unternehmen hat inzwischen mehr als 2000 Beschäftigte.⁵⁶ Gerade entsteht ein neues Bürogebäude mit Platz für 400 Mitarbeiter.

Quelle 56: www.maz-online.de/Brandenburg/Brexit-Rolls-Royce-verlagert-Geschaeftsfelder-nach-Deutschland

Lösungsansätze für ein besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

Aktuell laufen zwischen Berlin Südkreuz und Blankenfelde-Mahlow umfangreiche Ausbauarbeiten zur Dresdner Bahn, damit in Zukunft Fern- und Regionalzüge die Strecke nutzen können und höhere Geschwindigkeiten möglich sind. Nach der Fertigstellung wird sich die Fahrzeit zwischen Berlin und Dresden auf 80 Minuten verkürzen. Außerdem ist die Anbindung des BER an den Berliner Hauptbahnhof im 15-Minuten-Takt mit einer Fahrzeit von 20 Minuten über die Dresdner Bahn möglich.

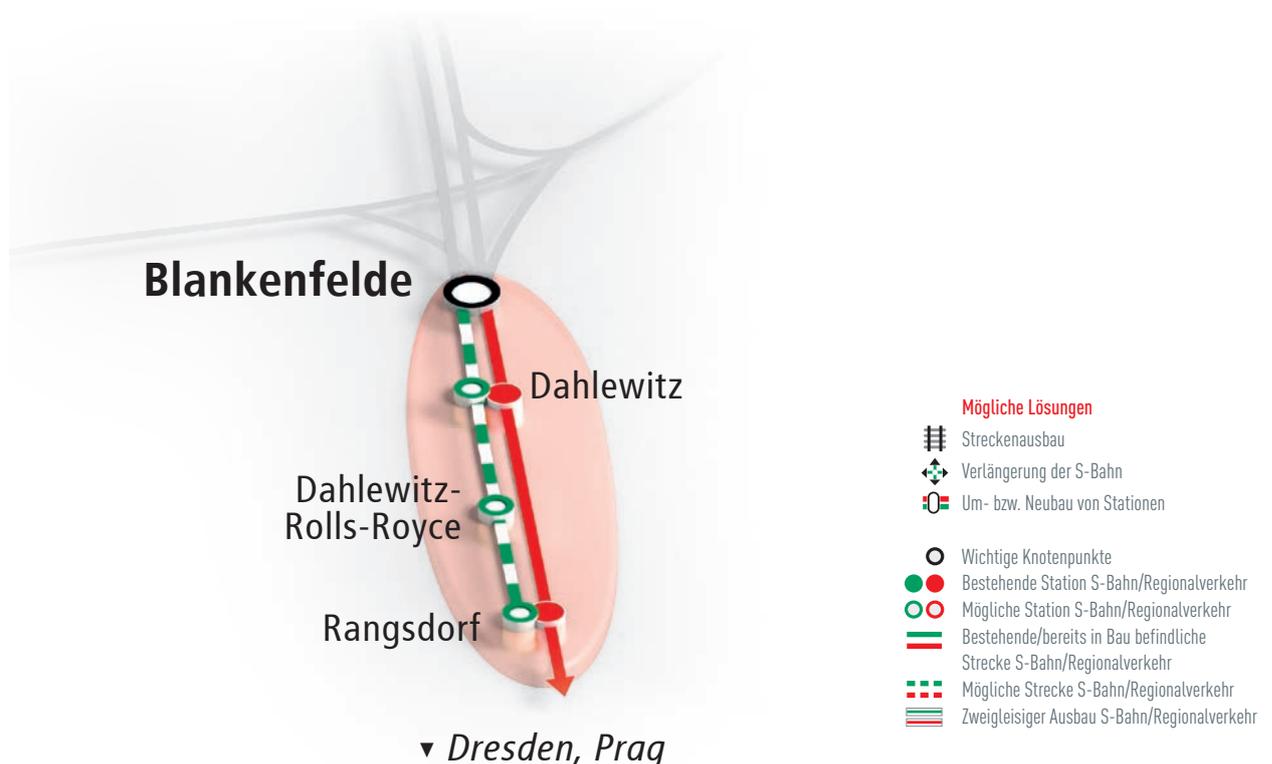
Zusätzlich zu den Ausbauarbeiten auf der Dresdner Bahn soll die Infrastruktur auf dem Abschnitt Blankenfelde – Rangsdorf für eine enger getaktete und zuverlässigere Anbindung der Region und des Gewerbegebiets in Dahlewitz erweitert werden.

Zielstellung

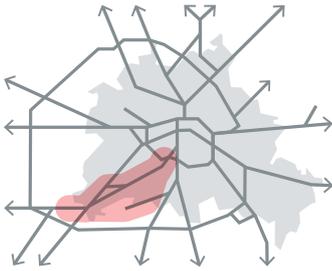
→ Anbindung der berlinnahen Region in einem enger getakteten Bahnverkehr

Ergebnisstand

- Eine S-Bahn-Verlängerung Blankenfelde – Rangsdorf soll den Regionalverkehr beschleunigen und das Gewerbegebiet Dahlewitz mit einer dichten und zuverlässigen Anbindung ausstatten.
- Der zusätzliche S-Bahnhof Kamenzer Damm und der Regionalhalt Buckower Chaussee werden mitbetrachtet.



4.2.6 Süd-West: Potsdamer Stammbahn



Das Teilprojekt beinhaltet die „Potsdamer Stammbahn“ selbst und den räumlich davon getrennten Streckenabschnitt von Teltow-Stadt nach Stahnsdorf. Ziele sind zum einen die Verbesserung der Verkehrsanbindung des Gebiets Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf und zum anderen die Schaffung einer Alternativverbindung auf der stark nachgefragten Verbindung Berlin – Potsdam.

Ausgangslage

Die Landeshauptstadt Potsdam nimmt als Wissenschafts-, Medien- und Tourismusstandort unter den regionalen Wachstumskernen Brandenburgs einen herausragenden Platz ein (siehe Kapitel 2.3). Bis 2030 wird der Stadt ein Bevölkerungswachstum von 24 Prozent im Vergleich zu 2016 prognostiziert. Potsdam ist mit hohem Abstand die Pendlerhochburg Nummer 1 in Brandenburg. Die Stadt belegt sowohl bei den Aus- als auch bei den Einpendlern den Spitzenplatz (siehe Kapitel 3.1). Deswegen ist die Nachfrage nach schnellen und zuverlässigen Zugverbindungen groß. Die Anbindung über die Berliner Stadtbahn ist stark ausgelastet.

Die Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn würde eine Ergänzung und Alternative über den Südwesten Berlins darstellen und dabei noch die Anbindung weiterer Wachstumsgebiete ermöglichen. Der sich dynamisch entwickelnde Europarc Dreilinden an der Autobahn 115 an der Berliner Stadtgrenze in Kleinmachnow etwa, wo mehr als 3.500 Beschäftigte arbeiten, ist bisher noch nicht ans Schienennetz angebunden.

Die Potsdamer Stammbahn, Preußens erste, 1838 eröffnete Eisenbahnlinie, ist seit 1945 zwischen Berlin-Düppel und Griebnitzsee unterbrochen. Seit 1980 gibt es auch keinen S-Bahnbetrieb mehr zwischen Zehlendorf und Berlin-Düppel.

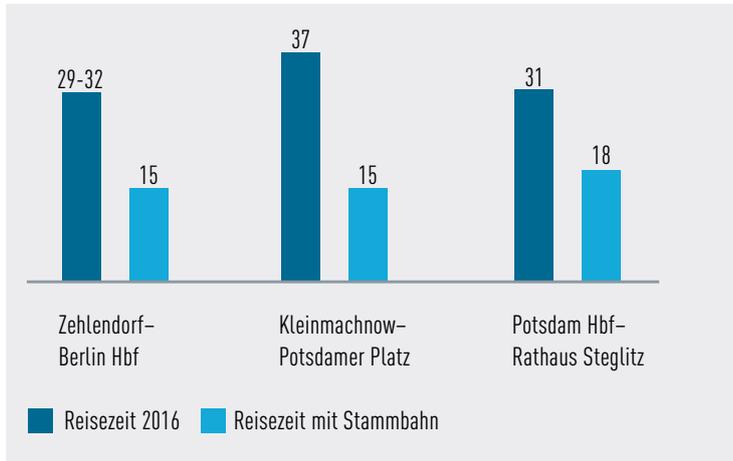
Im Umfeld der Potsdamer Stammbahn befindet sich mit Kleinmachnow die Gemeinde mit den höchsten Immobilienpreisen im Land Brandenburg.⁵⁷ Die drei Orte Kleinmachnow, Teltow und Stahnsdorf haben zusammen bereits fast 62.000 Einwohner. Allein die Stadt Teltow hat seit 1990 rund 11.000 Einwohner dazugewonnen und wird 2030 mit 30.000 Einwohnern mehr als doppelt so dicht besiedelt sein wie 1990. Die Stadt erhielt 2005 den Anschluss ans S-Bahnnetz, seitdem haben sich die Fahrgastzahlen gut entwickelt. Daher hat auch die Nachbargemeinde Stahnsdorf großes Interesse daran, von der schnellen S-Bahnverbindung ins Berliner Zentrum zu profitieren.

Lösungsansätze für ein besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

Auf Drängen der Länder Berlin und Brandenburg ist die Potsdamer Stammbahn in den zweiten Gutachterentwurf des Deutschlandtaktes wiederaufgenommen worden. Mit einer Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn werden sich die Reisezeiten für bestimmte Verbindungen mit der Stammbahn stark verkürzen. Derart attraktive Verbindungen sind geeignet, Pendler von der Schiene zu überzeugen.

Quelle 57: www.tagesspiegel.de/berlin/grundstuecksmarkt-bericht-2018-kleinmachnow-ist-das-teuerste-pflaster-in-brandenburg/24676668.html

Reisezeiten mit Zielvariante Regionalverkehr im Vergleich⁵⁷ (in Minuten)



Quelle 58: DB Netz AG

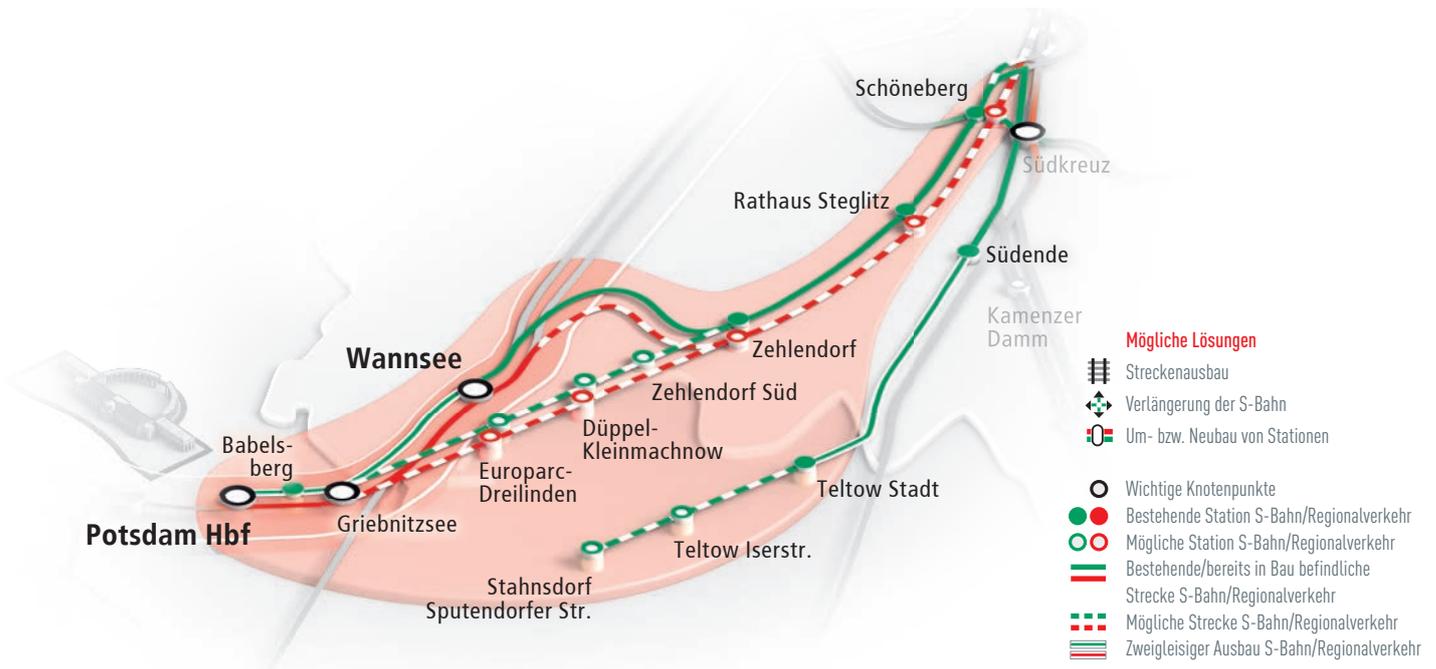
Der VBB führt eine Untersuchung für ein Bus-Konzept in der Region durch. Im Zuge dessen werden Verknüpfungspunkte mit der S-Bahnverlängerung S25 Süd betrachtet und auch, wie ein Zusammenspiel mit den neuen Haltestellen aussehen kann, um einen größtmöglichen Nutzen aus der Schienenanbindung zu ziehen.

Zielstellung

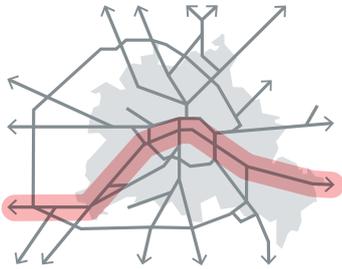
- Verbesserung der Verkehrsanbindung der Gemeinden Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf per Schiene
- Alternativverbindung Berlin – Potsdam zur Entlastung der Berliner Stadtbahn schaffen

Ergebnisstand

- Die Reaktivierung der Stammbahn zwischen Berlin, Kleinmachnow und Potsdam als Regionalbahn oder S-Bahn wird mit verschiedenen Varianten, Haltekonzepten und Verbindungsstrecken geprüft.
- Die S-Bahn-Verlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf Sputendorfer Str. im 10-Minuten-Takt wird angestrebt.



4.2.7 West-Ost: Magdeburg – Berlin – Eisenhüttenstadt



Auf der Strecke des RE1 steigen die Fahrgastzahlen erheblich. Die Infrastruktur muss ausgebaut werden. Ziel ist es längere Züge für mehr Fahrgäste fahren zu lassen. Die Bahnsteige entlang der Gesamtstrecke sind heute sehr unterschiedlich in Länge und Höhe.

Ausgangslage

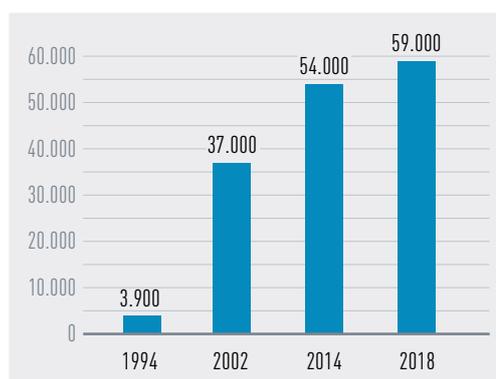
Die West-Ost-Verbindung quer durch Brandenburg und Berlin ist die nachfragestärkste Linie und die wichtigste Pendlerverbindung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (siehe Kapitel 3.4). Der RE1 bringt wichtige Städte Brandenburgs und Berlin näher zusammen: Er verbindet in nur 25 Minuten Potsdam und Berlin und bewältigt schon alleine damit einen Großteil der Pendlerbeziehungen in der Hauptstadtregion.

Auch die Städte der sogenannten zweiten Reihe sind auf den RE1 angewiesen. In gut 45 Minuten Fahrzeit verbindet er Berlin und den regionalen Wachstumskern Brandenburg an der Havel. Der Hochschulstandort Frankfurt (Oder) ist per RE1 in rund 70 Minuten von Berlin aus erreichbar. Alle Gemeinden entlang der Strecke profitieren von ihrem Anschluss an die schnelle und dicht getaktete Verbindung.

Der E-Automobilbauer Tesla plant ein Werk in der Nähe des Bahnhofs Fangschleuse. Fachkräfte aus der ganzen Hauptstadtregion und Polen könnten hier Arbeit finden und auf der RE1-Verbindung zur Arbeit pendeln.

Entwicklung der Fahrgastzahlen des RE1⁵⁸

Fahrgäste pro Tag an Wochentagen



Quelle 59: www.deutschebahn.com/resource/blob/4158374/a4425c9f5c93636c896c05fa0b8969b7/Faktenblatt-RE-1-data.pdf

Lösungsansätze für ein besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

Das Angebot wird mit dem neuen Verkehrsvertrag Elbe-Spree ab 2022 in der Hauptverkehrszeit zwischen Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) mittels Taktverdichtung und mehr Sitzplätzen in den Fahrzeugen um bis zu 55 Prozent erhöht. Die Züge fahren dann alle 20 Minuten und mit bis zu sechs Wagen. Das ist einmalig für eine RE-Strecke in Deutschland.

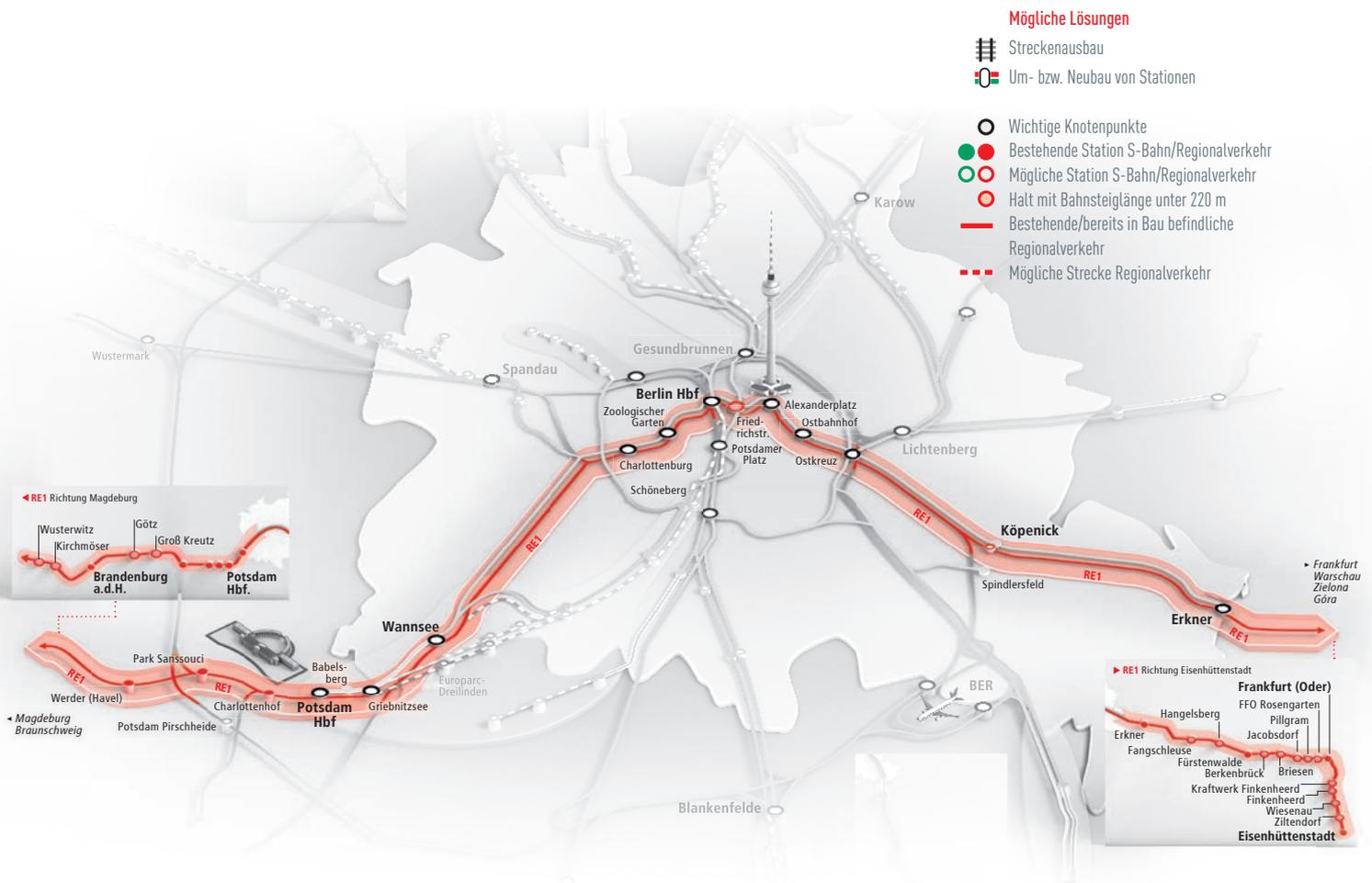
Entlang der Strecke befinden sich einige Halte mit Bahnsteigen, die kürzer als 220 Meter sind. Die Verlängerung dieser Bahnsteige ermöglicht den Einsatz der zusätzlichen Wagen.

Zielstellung

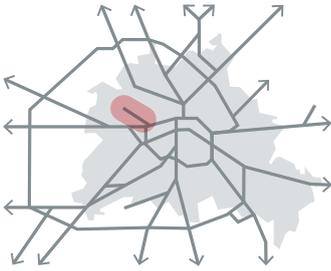
- Die Sitzplatzkapazität auf der Strecke des RE1 muss nachhaltig erhöht werden. Für künftig längere Züge des RE1 werden an einigen Stationen längere Bahnsteige erforderlich.

Ergebnisstand

- Die Verkehrsstationen entlang der Linie RE1 Im Verkehrsabschnitt Wusterwitz – Eisenhüttenstadt (auf dem Gebiet von Brandenburg) werden in den kommenden Jahren verlängert.
- Betroffene Bahnsteige werden auf 76 cm erhöht.



4.2.8 Berliner Siemensbahn



Die 4,5 Kilometer lange Strecke von Jungfernheide nach Gartenfeld wurde bereits 1929 errichtet, um die Siemensstadt auf dem Schienenweg zu erschließen. Seit 1980 ruht der Betrieb. Die Strecke ist nicht entwidmet und befindet sich weiterhin im Anlagenbestand der DB Netz AG. Mit der Entscheidung der Siemens AG, auf dem Industriegelände in Berlin-Spandau zukünftig eine Lebens- und Arbeitswelt zu errichten, gewinnt die alte Verbindung wieder an Bedeutung. Damit auf der Siemensbahn so schnell wie möglich wieder S-Bahnzüge rollen, finanziert das Land Berlin vorgezogene Planungsleistungen.

Ausgangslage

Das großflächige Industrieareal soll in einen modernen und von vielfältiger Nutzung geprägten urbanen Stadtteil der Zukunft verwandelt werden. Gleichzeitig sollen im Zusammenwirken von Wissenschaft und Wirtschaft Schlüsseltechnologien und Innovationsfelder gestärkt werden. Dafür möchte Siemens Forschungs-, Fach- und Gründungszentren ansiedeln – ebenso wie außeruniversitäre und wissenschaftliche Einrichtungen und deren Partnerunternehmen.

Zudem besteht im Spandauer Norden noch die Möglichkeit, die städtebauliche Dichte zu erhöhen, in den nächsten Jahren sollen dort 10.000 neue Wohnungen entstehen. Für dieses Entwicklungsgebiet ist eine gute Verkehrsanbindung entscheidend.

Lösungsansätze für ein besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

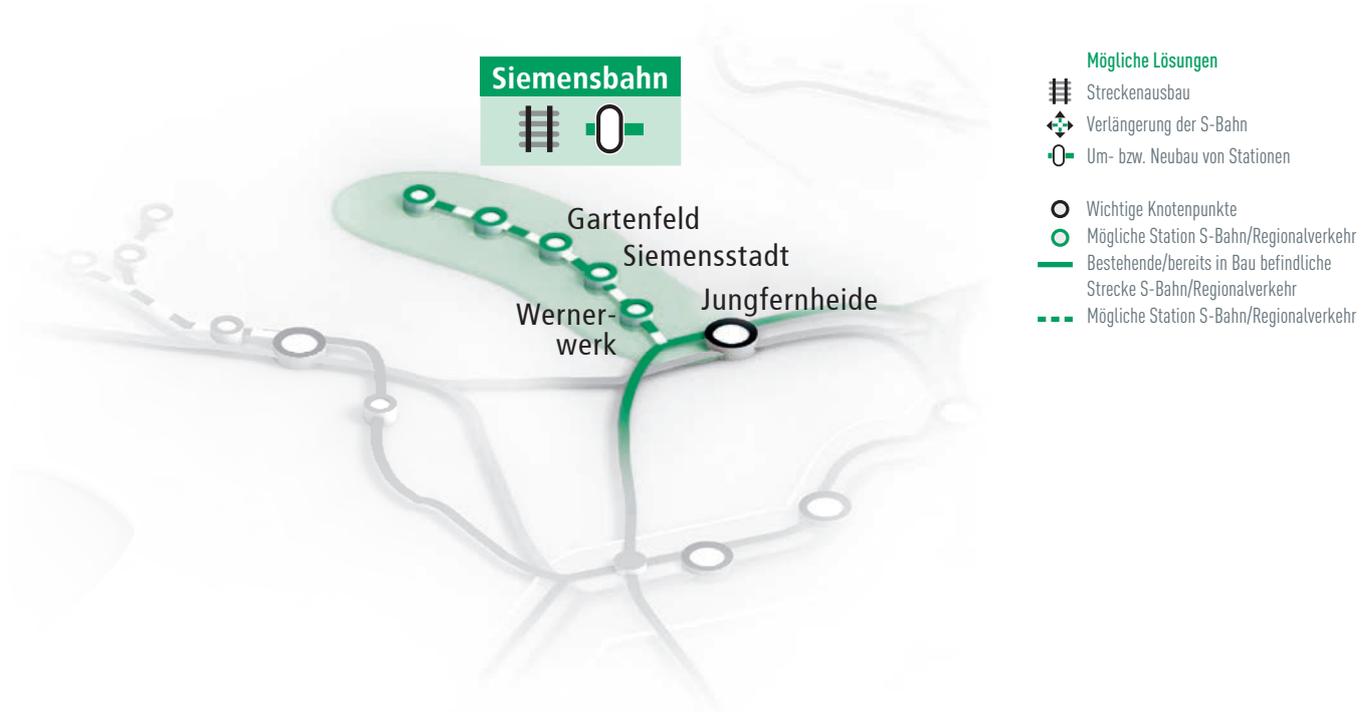
Die Planungen laufen, allerdings ist die Wiederbelebung der Bauwerke ingenieurstechnisch herausfordernd. Insbesondere müssen Auflagen des Denkmalschutzes berücksichtigt werden, der Anschluss an die Ringbahn ist neu herzustellen sowie eine rund 70 Meter lange Brücke über die Spree neu zu bauen.

Zielstellungen

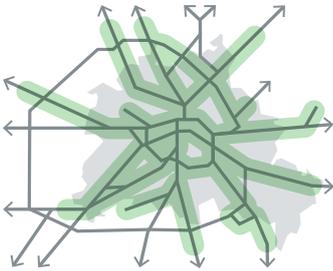
- Verkehrliche Erschließung der Siemensstadt 2.0 und Absicherung einer schnellen Anbindung an den Hauptbahnhof und den Flughafen BER (Anschluss an FEX)
- Untersuchung von Verlängerungsmöglichkeiten zur Erschließung weiterer neuer Wohngebiete westlich der Insel Gartenfeld

Ergebnisstand

- Der Bahnhof Jungfernheide erhält möglicherweise eine dritte Bahnsteigkante zur Einbindung an die Ringbahn.
- Reaktivierung der Altbahn mit den gegebenen Trassierungsparametern mit max. 60 km/h. Neubau der Strecke im gegebenen Linienverlauf wird mit max. 80 km/h angestrebt.
- Eine Machbarkeitsuntersuchung überprüft die Streckenverlängerung über den Bahnhof Gartenfeld hinaus.



4.2.9 Berliner S-Bahn



Die Berliner S-Bahn ist das Rückgrat des ÖPNV in der Hauptstadt und dem nahegelegenen Umland. Auf manchen Linien wird es zuweilen eng für die Fahrgäste: Bei diesem Teilprojekt geht es darum, die erheblich wachsenden Fahrgastzahlen künftig mit einer besseren Infrastruktur bewältigen zu können. Ein Bündel an Maßnahmen ist dafür erforderlich.

Ausgangslage

Als ÖPNV-Säule spielt die Berliner S-Bahn in der Hauptstadtregion eine entscheidende Rolle. Sie ist komplett elektrifiziert und fährt bald vollständig mit Ökostrom. Damit leistet die S-Bahn einen wichtigen Beitrag für eine klimafreundliche Mobilität in der Stadt und im nahegelegenen Umland. Die Fahrgäste profitieren von kurzen Fahrzeiten durch die in der Fläche ausgedehnte Stadt mit den historisch bedingten zwei Stadtzentren. Die S-Bahn verbindet City West und Ost sowie den Innenstadtbereich mit dem Speckgürtel und bringt 1,5 Millionen Menschen täglich von A nach B. Von 2012 bis 2018 sind die Fahrgastzahlen der S-Bahn um 21 Prozent gestiegen. Die meisten Fahrgäste sind auf der östlichen Stadtbahn und auf dem östlichen Ring unterwegs, besonders die Strecke zum Flughafen Schönefeld verzeichnet große Zuwächse. Der Nahverkehrsplan rechnet mit einer weiteren Nachfragesteigerung zwischen 15 und 42 Prozent für die öffentlichen Verkehrsangebote bis 2030.

Das Berliner S-Bahnnetz büßte mit den Zerstörungen im Zweiten Weltkrieg und dem Mauerbau an Leistungsfähigkeit ein. Seit der Deutschen Einheit wurde mittels hoher Investitionen ein Großteil der Strecken wiederaufgebaut, jedoch nicht alle.

Lösungsansätze für ein besseres Verkehrsangebot auf der Schiene

Die Leistungsfähigkeit der S-Bahn muss sich an die Anforderungen der „wachsenden Stadt“ und der Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖPNV anpassen. Von besonderer Bedeutung sind dabei die bereits jetzt stark ausgelasteten Strecken wie der Ring und die Stadtbahn. Im Innenstadtbereich bestehen Engpässe in der Infrastruktur die dichtere Takte erschweren und Verspätungsübertragungen zur Folge haben. Mehr Signale, Bahnsteige und Abstellgleise würden zu einem deutlich stabileren Betrieb beitragen und die benötigten Kapazitätssteigerungen ermöglichen.

Ebenso wirksam ist der Ausbau der bestehenden eingleisigen Abschnitte, die noch an vielen Punkten im Netz bestehen. Damit kann auch die Zielstellung für die 10-Minuten-Takte in die Außenäste der S-Bahn-Linien umgesetzt werden.

Zielstellung

- Streckenausbau für Angebotsausweitung (neue Strecken und zweigleisiger Ausbau eingleisiger Abschnitte, zusätzliche Haltepunkte)
- Ermöglichung zusätzlicher Verkehrsleistungen ermöglichen (zusätzliche Abstellkapazitäten, dritte Bahnsteigkanten, Ausbau von Abstellanlagen)
- Verbesserung der Pünktlichkeit und der Zuverlässigkeit (zusätzliche Weichen, Ausbau für höhere Geschwindigkeiten, Beseitigung eingleisiger Streckenabschnitte)

Ergebnisstand

- Die Handlungsschwerpunkte im S-Bahnnetz sind definiert und die Randbedingungen für weitere Untersuchungen sind festgelegt.
- Aktuell sind 35 infrastrukturelle Maßnahmenpakete identifiziert, die zur Bestellung zusätzlicher Verkehrsleistungen und zur Verbesserung der Betriebsqualität im Berliner S-Bahnnetz erforderlich sind. Die Priorisierung für die zügige Weiterentwicklung wird vorgenommen.

Rund 40 Teilmaßnahmen im gesamten S-Bahnnetz
Mögliche Lösungen:

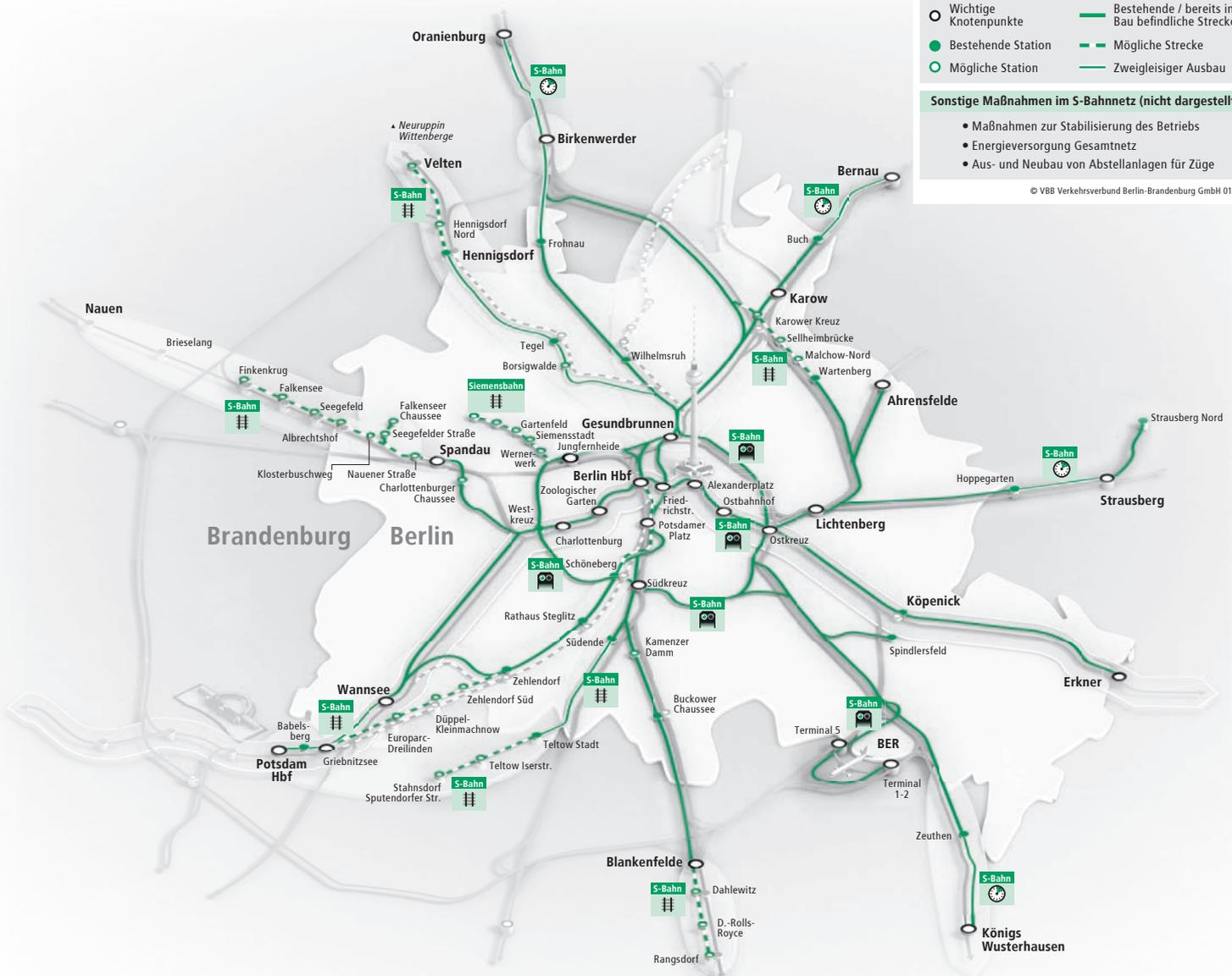
 Streckenausbau bzw. -neubau	 Zusätzliche Signale für dichteren Takt	 Streckenausbau für 10 min. Takt
---	--	---

 Wichtige Knotenpunkte	 Bestehende / bereits in Bau befindliche Strecke
 Bestehende Station	 Mögliche Strecke
 Mögliche Station	 Zweigleisiger Ausbau

Sonstige Maßnahmen im S-Bahnnetz (nicht dargestellt):

- Maßnahmen zur Stabilisierung des Betriebs
- Energieversorgung Gesamtnetz
- Aus- und Neubau von Abstellanlagen für Züge

© VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH 01-2020



5. Zusammenfassung

Diese Broschüre fasst die wichtigsten Argumente für rasche Entscheidungen zum Ausbau der Schieneninfrastruktur in der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zusammen. Sie stellt Lösungen für die Herausforderungen dar und verdeutlicht den erheblichen Nutzen der geplanten Ausbauprojekte.

Europäischer Handels- und Verkehrsknotenpunkt, Zukunftsperspektive für die Hauptstadtregion, Bevölkerungsentwicklung, Klimawandel, Siedlungsdruck in der Stadt, Entwicklungsachsen in die gesamte Region – die Herausforderungen für die Politik sind umfassend.

Die Erwartungen der Bevölkerung in Berlin und Brandenburg sind ebenfalls groß: hohe Lebensqualität, verlässliche, einfache, gut vernetzte Verkehrssysteme, nachhaltige und klimaneutrale Mobilität, gute Erreichbarkeit der Orte von Arbeit, Freizeit, gesellschaftlicher Teilhabe. Groß ist schließlich auch die Ungeduld der Menschen, immer lauter wird der Ruf nach schnellen Verbesserungen. Es müssen rasch Entscheidungen getroffen werden, denn die Infrastrukturinvestitionen sind Zukunftsinvestitionen, die ihre positiven Wirkungen erst in geraumer Zeit entfalten werden.

Das Projekt i2030 ist ein konkretes Angebot für die Entwicklung der wichtigsten Verkehrsachsen innerhalb Deutschlands und lenkt den Blick dorthin, wo Kapazitäten dringend gebraucht werden. Mit einem realistischen Umsetzungsplan können Qualitätsverbesserungen Schritt für Schritt erreicht werden.

Die fünf wichtigsten Vorteile des Ausbaus der Schieneninfrastruktur in Berlin und Brandenburg auf einen Blick zusammengefasst:

- Zuverlässig, schnell und bequem unterwegs! Dichte Takte, kürzere Fahrzeiten und mehr Platz in der Bahn erleichtern den Verzicht aufs Auto. Dabei wird in modernen Zügen Reisezeit zur Nutzzeit, trägt zur Steigerung der Lebensqualität für Pendler bei. Mit intelligenten Lösungen für den Weg von Tür zu Tür wird der Vorteil der Schiene ausgebaut.
- Klimaziele einhalten! Die Verkehrswende zum umweltfreundlichen Verkehr lässt Treibhausgasemissionen sinken und liefert einen entscheidenden Beitrag zur Umsetzung der Klimaziele von Paris sowie der Klimaziele des Bundes und der Länder Berlin und Brandenburg.
- Nahtlose Schnittstelle zwischen europäischem Verkehrsnetz und städtischer Mobilität! Ein generell steigendes Verkehrsaufkommen auf der Schiene wird bei den integrierten Planungen mitgedacht. Entscheidend ist dabei eine Infrastruktur, die Entlastung bietet, um Engpässe im Personen- und Güterverkehr zu beseitigen.
- Platz in der Stadt! Mehr Schienenverkehr schafft mehr Lebensqualität: weniger Stau, weniger zugeparkte Straßen und Plätze, weniger Lärm, dafür saubere Luft und mehr Raum für Fußgänger, Radfahrer sowie Flächen mit hoher Aufenthaltsqualität.
- Perspektiven für das Land! Die Brandenburger Region rückt näher an die City. Das entlastet den Wohnungsmarkt im Verdichtungsraum und wertet die Gemeinden der „zweiten Reihe“ auf, sichert die Zukunft im Land, sichert die soziale Infrastruktur und bietet Potenziale zum attraktiven Leben, Wohnen und Arbeiten jenseits der Stadtgrenzen Berlins.

Herausgeber: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
In Kooperation mit den Ländern
Berlin und Brandenburg und der DB Netze AG
Hardenbergplatz 2 · 10623 Berlin
(030) 25 41 41 41 · www.i2030.de · Twitter: #i2030
V.i.S.d.P.: Geschäftsführerin Susanne Henckel

Gestaltung: designhaus-berlin.de

Fotonachweis Titel v.o.n.u.: Jamal Damash, Volker Emersleben,
NEB_Silke Willenborg, Jörn Hasselmann, Wolfgang Klee;
Grafik: traumweltbau.de, [designhaus-berlin](http://designhaus-berlin.de)

Redaktionsschluss: 02-2020