

## **Nicht länger geheim: CDU-Fraktion stellt vor, was die Landesregierung für die Pendler zwischen 2023 und 2034 plant**

Ausschreibung Regionalverkehr handwerklich schlecht gemacht – neben einigen Verbesserungen auch Verschlechterung und handwerkliche Fehler

Ende letzten Jahres hat die Landesregierung entgegen der Warnungen der CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg vorschnell eine Ausschreibung großer Teile des Regionalverkehrs gestartet, die trotz einiger Verbesserungen weit hinter den Erwartungen zurückbleibt und offenkundige Planungsfehler aufweist.

Damit sich alle Pendlerinnen und Pendler selbst ein Bild von den Planungen der Landesregierung machen können, hat die CDU-Fraktion den Fahrplan des Regionalverkehrs, wie er in der Ausschreibung veröffentlicht ist, von Fahrplanexperten zusammenstellen lassen und damit für die Öffentlichkeit „lesbar“ gemacht. Dieser Fahrplan soll nach den Vorstellungen der Landesregierung das Grundgerüst des Regionalverkehrs von Dezember 2022 bis Dezember 2034 werden.

Viele Details dieses Fahrplans sind sehr kritisch zu sehen und bedeuten Verschlechterungen. Beispiele dafür haben wir in der Anlage aufgelistet. Sicher werden betroffene Bürgerinnen und Bürger bei genauem Studium der jetzt von uns veröffentlichten Fahrplanunterlagen noch mehr Kritikpunkte finden.

Einmal mehr beweist die vorschnell gestartete Ausschreibung von Linien, die ohne ausreichenden Planungsprozess festgelegt wurden, wie überfordert die Landesregierung mit dem Thema ist, das alle Pendlerinnen und Pendler in Brandenburg und Berlin bewegt: Wie kann eine Verbesserung des Bahnverkehrs erreicht werden, wie können die Straßen durch einen attraktiven Regionalverkehr auf der Schiene entlastet werden.

Die CDU-Fraktion hatte im Frühjahr 2017 eine eigene Entwicklungskonzeption für den Regionalverkehr 2030 vorgelegt, die wir als wesentlich bessere Planungsgrundlage ansehen.

Jetzt wäre es am besten, die Ausschreibung zunächst zu stoppen und nicht eine Vergabe von Linien vorzunehmen, die an den Bedürfnissen der Brandenburger Pendlerinnen und Pendlern vorbeigeht. Erst eine transparente und offene Diskussion des Landesnahverkehrsplans fahrplangenau führen, dann den Landesnahverkehrsplan festschreiben und dann eine Ausschreibung auf solider Grundlage durchführen, das ist die sinnvolle Lösung. Noch ist es dafür nicht zu spät.

Beispiele für Planungsfehler in den Fahrplanunterlagen für die Ende 2017 gestartete Ausschreibung von großen Teilen des Regionalverkehrs in Brandenburg

- Die Fahrzeit der RE-Züge von **Cottbus nach Berlin** wird sich ab 2023 nicht etwa verkürzen, wie es notwendig wäre, sondern sogar deutlich verlängern. 11 Minuten länger wird die einfache Fahrt! Das ist für Pendler, die die Strecke Cottbus-Berlin oder umgekehrt täglich pendeln, fast 2 Stunden zusätzlich aufzuwendende Zeit pro Woche.
- Auf der **Linie RE7** sind Zusatzzüge zur Hauptverkehrszeit zur Verdichtung auf einen Halbstundentakt zwischen Belzig und Berlin Wannsee vorgesehen. Durch den Zwang zum Umsteigen auf die S-Bahn haben diese Züge nur geringen Wert für Berlin-Pendler. Die Führung dieser Züge bis ins Berliner Zentrum wäre aber einfach möglich, da andere zusätzliche Züge der RE2 von Osten kommend in Charlottenburg enden und fahrplantechnisch genau passfähig sind. Im Rahmen der jetzigen Ausschreibung ist die Durchbindung jedoch nicht möglich, weil die beiden Teil-Linien in unterschiedlichen Losen sind, unterschiedliche Fahrzeuganforderungen aufweisen und möglicherweise auch unterschiedliche Betreiber haben werden.
- Der Fahrplan der **RE1** hat erhebliche Schwächen: Außerhalb der Hauptverkehrszeit, also tagsüber, abends und am Wochenende, hat die Stadt Brandenburg einen 14/46-Minuten-Takt nach Berlin, statt des gewohnten ungefähren Halbstundentakts. Zwischen Potsdam Hbf und Berlin werden wie bisher vier Züge pro Stunde im Regionalverkehr (RE und RB) angeboten, damit keine Verbesserung zum heutigen Fahrplan.
- Die Orte **Götz und Groß Kreutz** werden trotz der zusätzlichen Züge der Linie RE1 weiter nur stündlich bedient, demgegenüber hat Werder einen 20-Minuten-Takt nach Berlin und Potsdam. Das ist für Werder aber nicht unbedingt nur eine positive Nachricht: Es ist absehbar, dass der Andrang auf die Parkplätze in Werder dadurch weiter steigen wird, weil die Bewohner in einem weiten Umkreis bevorzugt in Werder auf die Bahn wechseln statt in Götz oder Groß Kreutz.
- Golm wird statt heute zwei Zügen pro Stunde nach Berlin zur Hauptverkehrszeit nur noch einen Zug pro Stunde direkt nach Berlin haben (allerdings dann ganztags). Die Anschlüsse der Züge von **Golm nach Potsdam** an die Züge der RE1 nach Berlin verschlechtern sich. Damit wird dieser eine Zug pro Stunde absehbar sehr stark überfüllt sein.

- Die **Halte-Konzeption der RE7** erscheint wenig durchdacht: Während Baitz (180 Einwohner, 1 km vom Bahnhof) in der Hauptverkehrszeit zwei Züge pro Stunde erhalten soll, ist für Medewitz mit einem Mehrfachen an Einwohnern näher am Bahnhof ein Halt nur alle zwei Stunden vorgesehen.
- Für die Pendler der **RB33** aus Treuenbrietzen/Beelitz und der **RB51** aus Premnitz und Pritzerbe wird sich Fahrzeit nach Berlin durch ungünstige Anschlüsse verlängern.
- Die neu geplante Linie **Potsdam-Wustermark-Spandau-Gesundbrunnen** soll an den beiden gewohnten Bahnhöfen Wustermark und Elstal vorbeifahren, am „Outlet Center“ halten und durch den Rangierbahnhof „schleichen“. Eine Führung über den Bahnhof Wustermark und Elstal wäre bei Einsatz von Fahrzeugen, die rasch wenden können, möglich.
- Zwischen **Nauen, Falkensee und Berlin** werden pro Stunde jeweils drei Züge kurz hintereinander verkehren, dazwischen gibt es nur den Zug der Linie RE8, der aber auch alle Fahrgäste zwischen Schwerin, Wittenberge und Nauen aufnehmen soll. Es ist absehbar, dass dieser Zug überfüllt sein wird. Noch unsinniger bei den Haltestellen Brieselang, Albrechtshof und Seegefeld: diese werden in der Betriebsstufe 2 innerhalb von 10 Minuten dreimal bedient, danach 50 Minuten gar nicht.