

Der Landesvorstand
Vorsitzender und Pressesprecher:
Peter Cornelius

Presseinformation
„Ist Brandenburg auch im Deutschlandtakt?“

Bankverbindung:
Berliner Sparkasse
IBAN: DE47 1005 0000 0190 6238 02
BIC: BELADEV3333

03.06.2019

Deutschland im Takt – Brandenburg verliert in einigen Regionen den Anschluss

Am Deutschlandtakt tüfteln Planer bereits seit einigen Jahren. Machbarkeitsstudien haben nachgewiesen, dass der Integrale Taktfahrplan auch in Deutschland umsetzbar ist und hohe Effekte für den Schienenpersonenverkehr erzielen würde. Anfang Mai 2019 hat nun Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer angekündigt, dass der Deutschland-Takt ab 2021 schrittweise eingeführt werden soll.

Was ist der Deutschland-Takt?

Die Züge fahren im Deutschland-Takt jede Stunde, in jede Richtung, zur selben Minute. Der Fahrplan lässt sich so leicht merken, ist zuverlässig und planbar. Das Fahrplansystem wird so für den Fahrgast einfach und verständlich, nicht nur zwischen Metropolen, Großstädten und Intercity-Knoten, sondern in ganz Deutschland. Die Zauberformel heißt „Integraler Taktfahrplan“. Alle Fernzüge fahren in einem Takt von 60 Minuten. Auf einigen Achsen, zum Beispiel Berlin – Hamburg ist ein 30-Minuten-Takt-geplant. Die Fahrpläne aller Linien sind aufeinander abgestimmt. In den Knotenbahnhöfen treffen sich die Züge jede Stunde zur selben Minute. Die Züge halten gemeinsam einige Minuten zum bequemen Umsteigen der Fahrgäste.

Kommt der Deutschland-Takt auch Brandenburg an?

Der Deutschland-Takt ist eine gesamthafte Planung von Fernverkehrsverbindungen. Mehrere Regionen in Brandenburg wie die Landeshauptstadt Potsdam oder die Lausitz haben so gut wie keinen Fernverkehr, dennoch könnte sie vom Deutschlandtakt profitieren. Denn die Planer des Fernverkehrssystems wollen ihr Angebot mit den Nahverkehrssystemen in den Regionen verzahnen. Damit ist aber jeder Anschluss zum Fernzug nur so gut, wie die jeweilige Planungsregion das System Integraler Taktfahrplan verinnerlicht und verstanden hat. In der Region Berlin-Brandenburg zum Beispiel ist der Partner der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der im Auftrag der Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr Berlin und Brandenburg die Nahverkehrs-Fahrpläne auf der Schiene ausarbeitet. Betrachtet man die den aktuellen Entwurf für den Deutschland-Takt aus der Brandenburger Brille, gibt es hier einige gute Ansätze, aber auch gravierende Mängel, die eher dazu führen, dass Brandenburg viel zu wenig vom Deutschland-Takt profitiert. Der Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V. hat das beispielhaft untersucht :

Der Fernverkehrsanschluss aus der Lausitz in Leipzig fehlt!

In Leipzig fahren die für die Lausitzer wichtigen Fernzüge in Richtung Frankfurt/Main, Köln oder München ab. Die Lausitz ist an den Leipziger Hauptbahnhof in den Planungen mit je einer RegionalExpress-Linie (RE) aus Cottbus und Hoyerswerda angebunden, die Leipzig Hbf zur Minute 49 erreichen (also 8:49, 9:49, 10:49 und so weiter) und zur Minute 10 wieder abfahren (also 8:10, 9:10, 10:10 und so weiter). Der Fernzug nach Frankfurt/Main ist bereits zur Minute 44 abgefahren, der nach Köln zur Minute 47. Nur der Fernzug nach München fährt erst zur Minute 13 ab. Zwei von drei möglichen Anschlüssen werden knapp verpasst. An dieser Stelle ist der Deutschland-Takt im aktuellen Entwurf genauso schlecht wie der heutige Fahrplan.

Der Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V. fordert den Ausbau der Strecke Cottbus-Leipzig, denn um die Fernverkehrszüge in Leipzig zu erreichen, müssten die Züge aus Cottbus 10 Minuten früher in Leipzig sein. Dafür ist die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Cottbus und Leipzig auf 160 km/h erforderlich.

Die Stammbahn fehlt!

Im ersten Entwurf des Fahrplans für den Deutschland-Takt war die sog. „Potsdamer Stammbahn“ enthalten. Regionalbahn-Linien, die heute aus dem Westen des Landes Brandenburgs kommend in Potsdam enden, sollten zusätzliche Fahrmöglichkeiten über Zehlendorf und Steglitz nach Berlin ermöglichen. Im zweiten Entwurf ist die Stammbahn nunmehr „verschwunden“, damit würde der Engpass zwischen Potsdam und Berlin auch in Zukunft bestehen.

Altdöbern und Großräschen – eingeklemmt zwischen Anschlussverlusten

Auf den ersten Blick sind Altdöbern und Großräschen im vorliegenden Entwurf des Deutschland-Takt-Fahrplanes gut angeschlossen. Stündlich hält der RE7 Dessau – Berlin – Lübbenau – Calau – Senftenberg. In Senftenberg gibt es stündlich Anschlüsse nach Ruh-

land bzw. Dresden und Falkenberg/Elster. Wollen die Altdöberner und Großräschener aber zur nahe gelegenen Großstadt Cottbus, einem der wichtigsten Arbeitsorte, Ausbildungs- und Studienstandorte im Süden Brandenburgs, sieht es schlecht aus. In Calau verfehlen sie den Anschluss nach Cottbus um knappe 2 Minuten, doch es gäbe ja noch eine weitere Chance auf einen Anschluss nach Cottbus: in Sedlitz-Ost. Aber nein, hier wird der Anschluss um 1 Minute verpasst.

Zwei Umsteigemöglichkeiten – beide knapp verfehlt. Das ist nicht der Sinn des Deutschlandtaktes, das ist klassische Fehlplanung und sollte als Musterbeispiel ins Lehrbuch! Neben einer zu langsamen Geschwindigkeit zwischen Calau und Senftenberg von 100 km/h, teilweise eingleisigen Streckenabschnitten und fehlenden Bahnsteigen in den Bahnhöfen Altdöbern und Großräschen sind es hier vor allem simple planerische Unzulänglichkeiten, die Altdöbern und Großräschen von Cottbus abkoppeln. Das geht ohne großen Aufwand erheblich besser. Man muss aber die Fahrpläne auch aus Sicht der Region betrachten, nicht nur aus Berlin.

Intercity und Regionalexpress passen zwischen Cottbus und Berlin nicht zueinander

Im aktuellen Entwurf zum Deutschland-Takt ist eine Intercity-Linie geplant, die 2-stündlich zwischen Stettin, Berlin und Cottbus verkehren soll. Neben dem RE2 von der Berliner Stadtbahn nach Cottbus gibt es noch den RE20, der als 2-stündliche Verlängerung des FlughafenExpress Berlin über den BER mit Cottbus verbindet. Auch der Intercity soll am BER halten, aber zum Beispiel nicht in Lübben und Vetschau. Damit wäre der bereits medial angekündigte Halbstundentakt zwischen Cottbus und Berlin zumindest für Lübben und Vetschau nur eine Mogelpackung. Das Land Brandenburg müsste nach Ansicht des Fahrgastverbandes PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V. entweder die fehlenden Halte beim Fernverkehr bestellen. Alternativ bekommt Cottbus keinen 2-stündlichen Intercity, dessen verkehrlicher Nutzen für Cottbus ohnehin überschaubar wäre, dafür fährt der RE20 stündlich, mit Halt in Lübben und Vetschau.

RE 7 nur Stundentakt nach Berlin

Wie heute soll die RE7 zwischen Bad Belzig und Berlin Innenstadt nur im Stundentakt verkehren, die zusätzlichen Züge enden in Wannsee. Dies ist heute in keiner Weise mehr zeitgemäß, Wannsee kein sinnvoller Endbahnhof, der Halbstundentakt muss bis in die City von Berlin geführt werden.

Groß Kreutz, Götz und Wustermark vernachlässigt

Wie heute sollen Groß Kreutz und Götz nur stündlich bedient werden, Wustermark soll den Halt der RB21 – gerade erst erkämpft – wieder verlieren. Fazit: Gute Ansätze und Nachsteuerungsbedarf.

Ein deutschlandweiter Taktfahrplan für den Fernverkehr kann nur funktionieren, wenn auch die Regionen gut angeschlossen werden. In Brandenburg gibt es neben guten Ansätzen mit den Anschlussknoten zur vollen Stunde in Cottbus und Ruhland noch mehrere Baustellen, an denen nachgesteuert werden muss. Sonst verlieren vor allem Regionen wie die Lausitz immer mehr den Anschluss an ein modernes Verkehrssystem.

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, der für die Länder Berlin und Brandenburg als Planungs-Partner des Bundes fungiert, muss hier eine offensive Rolle einnehmen und die Bedürfnisse der Brandenburger Bahnfahrpassagiere offensiv mit einbringen!