

Foto: DB AG/Leifoto Kerner

Öffentlicher Personennahverkehr

Zukunftsorientierte Angebotsplanung für Schiene und Straße

Susanne Henckel, Geschäftsführerin, Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB), Berlin

Das wachsende Mobilitätsaufkommen in der Metropolregion Berlin-Brandenburg stellt Aufgabenträger und Verkehrsbetreiber vor die Herausforderung, Verkehrsangebote und Infrastruktur bedarfsgerecht weiterzuentwickeln. Der Verkehrsverbund VBB erstellt in Zusammenarbeit mit den Ländern und den Mitgliedsunternehmen die Konzepte für ein abgestimmtes, einheitliches und flächendeckendes Mobilitätsangebot. Ein wesentlicher Baustein ist dabei die passgenaue Verknüpfung von Schienenpersonennah- und Busverkehr, um städtische Ballungszentren mit dem Umland zu verbinden. Die Digitalisierung eröffnet Möglichkeiten für die weitere Steigerung von Qualität und Effizienz.

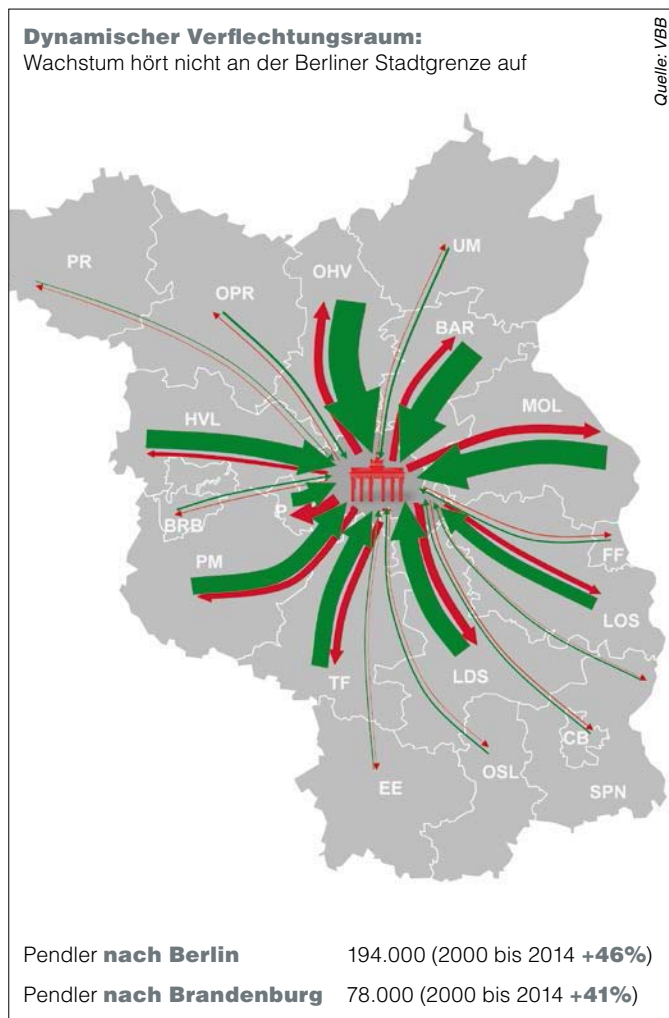


Berlin wächst – und gibt damit neue Impulse für eine Region, die insgesamt davon profitiert: Mehr Einwohner, mehr Arbeitsplätze, mehr Firmenansiedlungen, mehr Kultur und touristische Angebote nicht nur im Zentrum, sondern auch im erweiterten Raum rund um die Metropole in Brandenburg. So wird es immer voller in der Hauptstadtregion: Rekordzahlen bei der Bevölkerungsentwicklung, Rekordzuwächse bei den Touristenbesuchen, Rekordzahlen bei den Fahrgästen im Bus- und Bahnverkehr im Gebiet des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) – der als einziger Verbund in Deutschland über zwei Bundesländer reicht. Mit dem Bevölkerungs- und Verkehrswachstum steigen die Ansprüche an die Mobilität in diesem Raum an: Während der Bedarf nach Wohnraum in Berlin ständig zunimmt, finden es immer mehr Menschen attraktiv, im erweiterten Metropolenraum zu leben. Andere zieht es noch weiter hinaus, sie pendeln täglich zur Arbeit nach Berlin, Potsdam oder in die nächste größere Stadt. Im Jahr 2014 waren täglich 3,74 Millionen Menschen jeden Tag mit den „Öffentlichen“ unterwegs, die Zahl der Pendler von und nach Berlin stieg in den letzten 15 Jahren um fast 50 Prozent.

Zuwachs im Nahverkehr der Metropolregion

Neben den Binnenverkehren innerhalb des Stadtgebietes, die zunehmend durch die Verkehrsmittelwahl des Umweltverbundes geprägt werden und in denen Bus-, Tram, U-Bahn und S-Bahn

Pendlerbewegungen zwischen Berlin und Brandenburg



eine zentrale Rolle spielen, ist der Anstieg auch auf kontinuierliche Zuwächse im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) zurückzuführen. Bis zu 20 Prozent mehr Nutzer als im Vorjahr waren in 2014 unterwegs. Und für das Jahr 2015 werden weitere deutliche Steigerungen der Fahrgastzahlen erwartet. Diese Entwicklung zeigt, dass bereits umgesetzte gute Lösungen für einen starken Regionalverkehr auf der Schiene in den kommenden Jahren zunehmend an die Kapazitätsgrenzen geraten, weil die schnellen und leistungsfähigen Regionalzug-Verbindungen bereits jetzt schon sehr gut genutzt werden. Darauf muss sich der Verkehrsverbund bereits heute einstellen, um Vorsorge für morgen zu treffen.

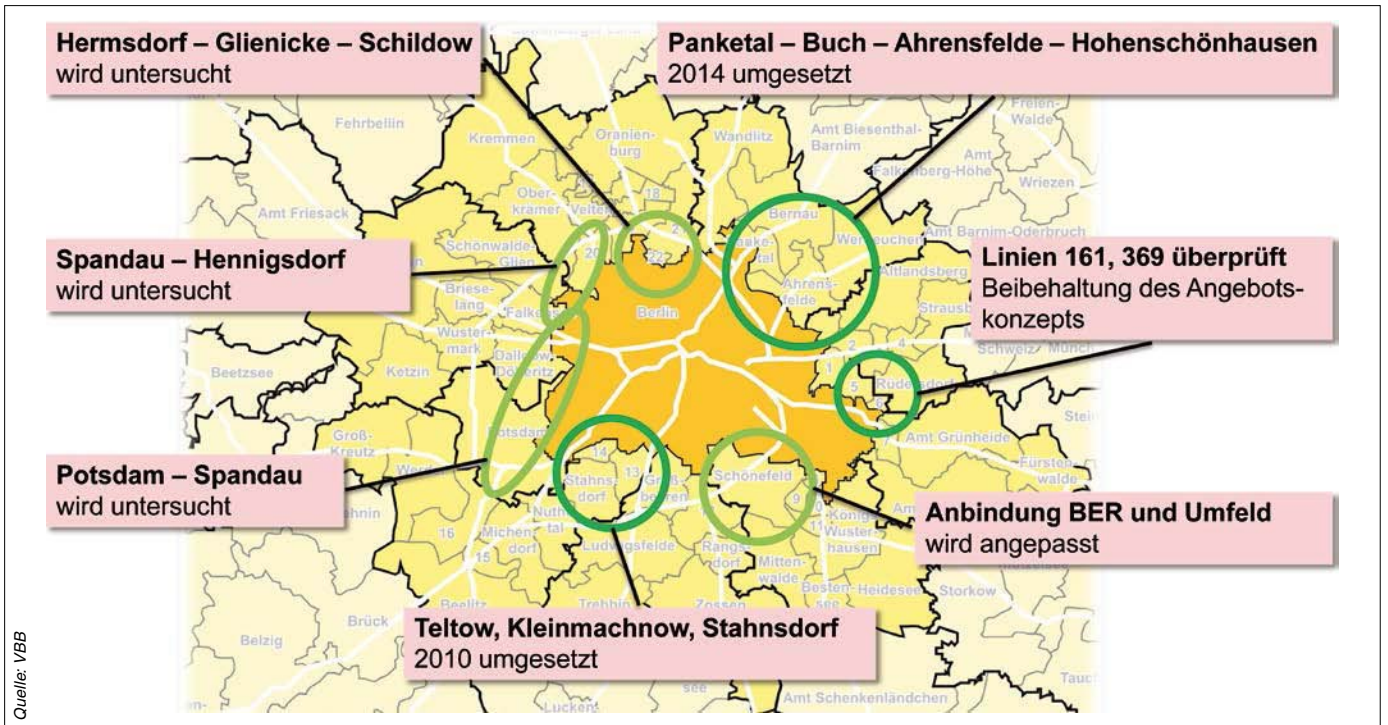
Insgesamt wird deutlich, dass in der Metropolregion Berlin das System Öffentlicher Nahverkehr in den kommenden Jahren massiv mitwachsen muss. Künftig werden mehr Verkehrsleistung, mehr Kapazitäten und eine leistungsfähigere Infrastruktur benötigt. Erforderlich sind auch neue Verkehrskonzepte, die Demografie, Ökonomie und die Entwicklung öffentlicher Räume enger miteinander verzahnen, sowie neue Finanzierungsmodelle und nicht zuletzt auch mehr Bewusstsein in der Politik und der Gesellschaft für die hohe Bedeutung des Öffentlichen Nahverkehrs für alle Bereiche des Lebens. Für diese Mobilität der Zukunft müssen die beteiligten Akteure über bestehende Grenzen hinausdenken, gemeinsam agieren und Lösungen finden, um diese Grenzen zu überwinden.

Organisation des ÖPNV im Auftrag der Länder

Im Auftrag der Länder Berlin und Brandenburg organisiert der VBB die Zusammenarbeit mit den 43 Verkehrsunternehmen in beiden Ländern. Ob gemeinsamer VBB-Tarif, abgestimmte Bahn- und Busfahrpläne, Qualitätsvorgaben und -kontrollen – bis hin zur verkehrsmittelübergreifenden Fahrgastinformation – der VBB sorgt für die Vernetzung der unterschiedlichen Partner und für ein einheitliches ÖPNV-Angebot. Er ist Mitgestalter und Berater bei der nachfrage- und bedarfsgerechten Sicherung und bei der Weiterentwicklung des Öffentlichen Personennahverkehrs. Aktuell erarbeitet der VBB ein Angebotskonzept Schienenpersonennahverkehr 2030 für Berlin und Brandenburg, das in die Mobilitätsstrategien der Länder einfließt. Auch für die Busverkehre mit ihren Verknüpfungspunkten zwischen Bus- und Bahn im Stadtlinienverkehr, im Stadt-Umland-Verkehr und in der Fläche werden gemeinsam mit den Partnern neue, zukunftsfähige Konzepte entwickelt.

Grenzen überwinden im Stadt-Umland-Verkehr

In Berlin gibt es fast flächendeckend rund um die Uhr einen dichten Takt im Bus- und Bahnangebot, angepasst an die Nachfrage, Tageszeit und die vorhandene Schieneninfrastruktur. In der Innenstadt sind die nächsten Haltestellen schnell erreicht, die Wartezeiten kurz, die Umsteigemöglichkeiten vielfältig. Hinter der Berlin-Brandenburger Landesgrenze aber sind noch nicht überall die Angebote so aufeinander abgestimmt, dass sich gute Anschlussbeziehungen herstellen. Um zunehmenden Autoverkehr aus dem Umland in die Berliner Innenstadt zu vermeiden, muss durch neue Buskonzepte die Attraktivität des Stadt-Umland-Nahverkehrs erhöht werden. Zwei Beispiele zeigen, dass durch intelligente Verknüpfung des Bus- und Bahnverkehrs deutlich mehr Fahrgäste von der Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs überzeugt werden können.



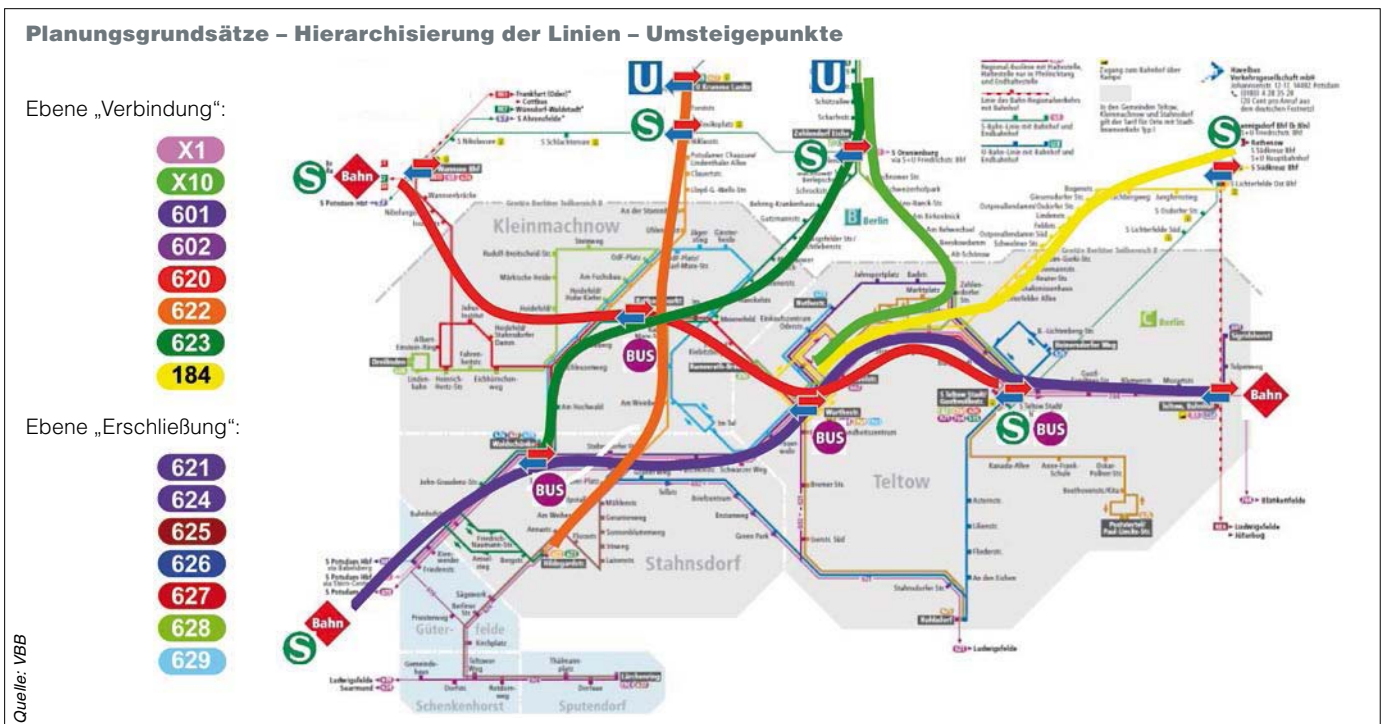
Planungskonzept Stadt-Umland-Verkehre

Beispiel Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf (TKS)

Im Dezember 2010 wurde in der südlich der Berliner Stadtgrenzen liegenden Region Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf das Buslinienetz komplett neu strukturiert. Unter dem Motto „Unser Herz schlägt im neuen Takt“ wurde eine hierarchische Gliederung in Haupt- und Nebenlinien eingeführt. Seitdem bieten die Hauptlinien täglich im dichten Takt auf direktem, schnellem Weg gute Umsteigebeziehungen zur S- und U-Bahn nach Berlin.

Stich- oder Schleifenfahrten wurden gestrichen, die Linien begradigt. Die Feinerschließung und die Anbindung der Ortsteile übernehmen seither Nebenlinien. Das erhoffte Ziel, das ÖPNV-Angebot für die Mehrheit der Fahrgäste der Region zu verbessern und neue Kunden zu gewinnen, wurde erreicht: Rund 30 Prozent mehr Fahrgäste nutzen seitdem die umweltfreundliche Alternative Öffentlicher Nahverkehr. Der Einführung des TKS-Netzes ging eine zweijährige Planungsphase voraus, in der die Vertreter der

TKS-Netz: Führung der Linien entlang klarer Achsen, ohne Stich- und Schleifenfahrten



drei Kommunen, des Landkreises Potsdam-Mittelmark, Vertreter der Arbeitsgruppen Verkehr der Lokalen Agenda, der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH, der Berliner Verkehrsbetriebe (BVG) und des VBB eng zusammen gearbeitet haben.

Beispiel Buch, Panketal und Ahrensfelde

Auch der Busverkehr im Raum Ahrensfelde, Buch und Panketal, nordöstlich hinter der Berliner Stadtgrenze, wurde vor gut einem Jahr neu gestaltet. Die Angebote der Berliner Verkehrsbetriebe und der Barnimer Busgesellschaft (BBG) wurden verstärkt und besser aufeinander abgestimmt. Herzstück des Konzeptes ist eine zentrale Bus-Verbindungsline, die sowohl mit der S-Bahn als auch mit der Straßenbahn verknüpft ist und schnelle und häufige Verbindungen in die Berliner Innenstadt sicherstellt. Eine Evaluation des neuen Konzeptes steht im nächsten Jahr an, klar ist aber bereits jetzt schon, dass deutlich mehr Fahrgäste gewonnen werden konnten. Auch dieses Buskonzept konnte nur mit dem gemeinsamen Engagement aller Beteiligten umgesetzt werden, in diesem Fall die Berliner Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Verkehr und Umwelt, dem Landkreis Barnim, den Gemeinden Panketal und Ahrensfelde sowie den Verkehrsunternehmen und dem VBB als Initiator des Konzeptes.

PlusBus: Schienenverkehr in die Fläche bringen

Seit fast einem Jahr sind die ersten PlusBus-Linien auf Brandenburgs Straßen unterwegs. Ihre Aufgabe ist es, das Netz des Bahnverkehrs zu ergänzen, die Zentren einzelner Städte untereinander mit hoher Qualität zu verbinden und optimale Anschlüsse zur Schiene herzustellen. Das PlusBus-Angebot vernetzt die Region und bringt Orten ohne Schienenanschluss eine durchgehende Mobilität und damit eine echte Alternative zum Auto. Busse, die unter der Marke „PlusBus“ fahren, gewährleisten in ganz Brandenburg durch verbundweit abgestimmte Qualitätskriterien einen gleichbleibenden, wiedererkennbaren Standard.

Im Takt: HavelbusVerkehrsgesellschaft und S-Bahn Berlin



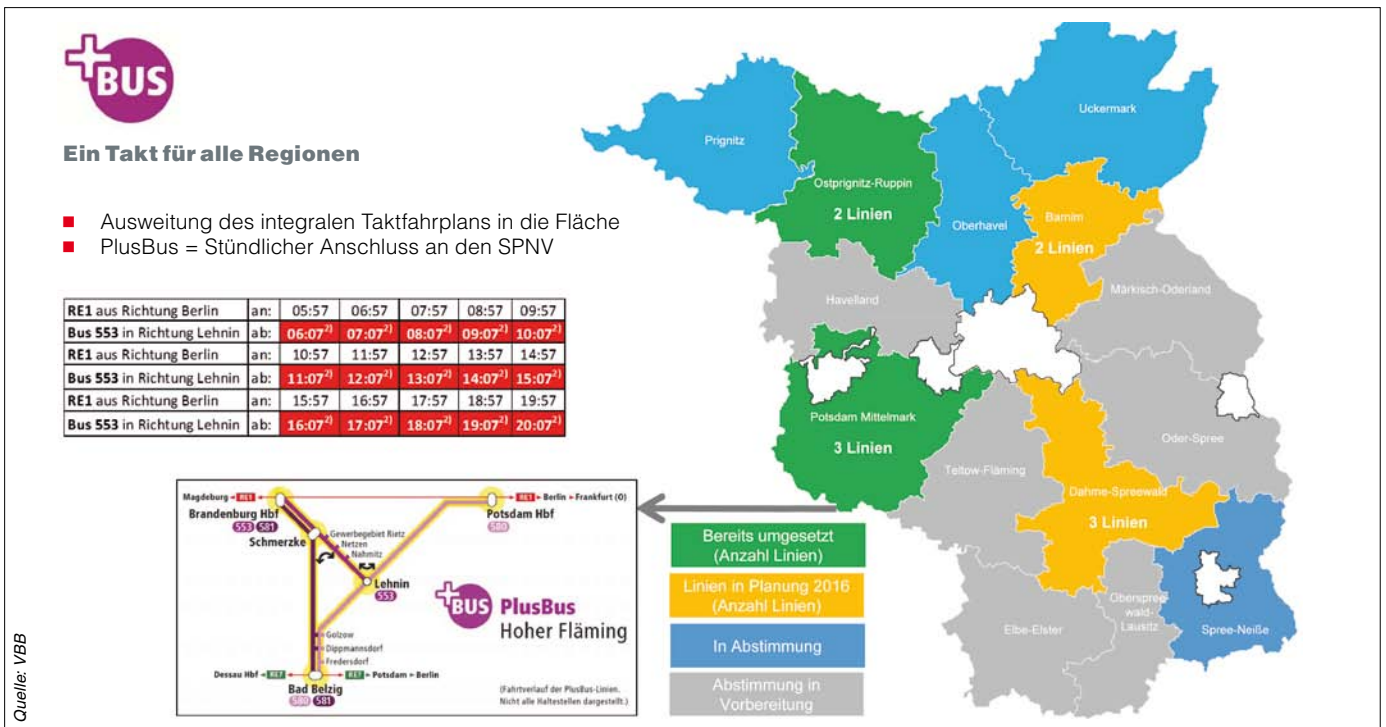
Foto: BVVG

Vor allem die Ausweitung des stündlichen Bahntaktes auf die Straße mit maximal 15 Minuten Übergangszeit beim Umstieg vom Bus zur Bahn kommt bisher sehr positiv bei den Kunden an. Bei Verspätung des Zuges kann der Zugführer die Bus-Leitstelle informieren, so dass der Busfahrer am Bahnhof unter Umständen auf die verspätet eintreffenden Umsteiger warten kann. Gleichzeitig sehen die Reisenden bereits im Zug auf Monitoren, welche Anschlüsse beim nächsten Halt erreicht werden.

Kein Qualitätskriterium, aber ein besonderes Ausstattungshighlight ist das WLAN-Angebot auf den bisherigen PlusBus-Linien. In vielen Bussen können die Fahrgäste kostenlos das Internet nutzen. Bisher fahren PlusBus-Linien zwischen den Städten Brandenburg (Havel), Bad Belzig und Potsdam und zwischen Kyritz, Neuruppin und Rheinsberg. Das Netz der starken Brandenburger Buslinien wird auch in diesem Jahr weiter ausgebaut: Die nächsten PlusBusse werden in den Landkreisen Dahme-Spreewald und Barnim an den Start gehen.

Schiene der Zukunft planen: SPNV-Konzept 2030

Grundlage für ein Verkehrskonzept ist die Analyse der Verkehrsnachfrage und die daraus resultierende Modellierung künftiger Verkehrsströme. Unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung, der Pendler-, Ausbildungs- und Freizeitverkehre in den unterschiedlichen Verkehrskorridoren wird ein Verkehrsmodell entwickelt, aus dem sich konkreter Handlungsbedarf für die Zukunft ableiten lässt. Wo müssen Taktzeiten, Linienführungen, Haltekonzept verändert werden? Welche Fahrzeuge sollen zukünftig zum Einsatz kommen? Welche Engpässe in der Infrastruktur (Schiene, Bahnhöfe und Leit- und Sicherungstechnik) müssen beseitigt werden? Die umfangreiche Stärken-Schwächen Analyse des bestehenden Berlin-Brandenburger Verkehrsnetzes und das daraus resultierende SPNV-Zielkonzept wird Lösungswege für diese und andere Fragen aufzeigen.



PlusBus: Vertaktung von Buslinien mit Anschluss an die Bahn

Infrastrukturentwicklung und Taktfahrplan

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist die Basis einer attraktiven Angebotsplanung, die auch mit der Bevölkerungsentwicklung Schritt halten kann. In Berlin und Brandenburg sind zum einen die infrastrukturellen „Wunden“ der Teilung noch immer nicht wiederhergestellt, zum anderen braucht die wachsende Mobilitätsnachfrage einen weiteren Ausbau der bestehenden Infrastruktur. Zweigleisiger Ausbau, Elektrifizierung, Verlängerung von S-Bahnstrecken, Überholungsgleise, Weichenverbindungen, Bahnsteiglängen, barrierefreie Zugänge – es gibt viele Bedarfe und noch mehr Wünsche. Ihre Realisierung hängt von den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln ab. Aber davor ist es erforderlich, anhand klarer und einheitlicher Bewertungskriterien, Projekte miteinander vergleichbar zu machen. Hier gilt es, Abschätzungen zu leisten, welche verkehrliche Bedeutung einzelne Maßnahmen zur Ergänzung des bestehenden Netzes haben und gleichzeitig mutig Innovationen mitzudenken. Insbesondere Fragestellungen rund um zusätzliche Haltepunkte, Alternativen zur Elektrifizierung von Schienenstrecken aber auch die Erhöhung von Leistungsfähigkeiten durch Nutzung moderner Leit- und Sicherungstechnik stehen genauso im Fokus wie die Abschätzung flexibler Fahrzeugeinsätze und -kapazitäten.

Aber Infrastruktur und Streckenreaktivierung sind nicht allein stehend ein hohes Gut: Es gilt auf der Grundlage sorgfältig abgestimmter Fahrplangestaltung die zukünftigen Möglichkeiten der Bedienung und Angebotsqualitäten gleich mitzudenken: Ein sinnvoller Ausbau der Schieneninfrastruktur basiert auf einem vorab erstellten Taktfahrplan, bei dem die Züge regelmäßig im Stunden- oder Halbstundentakt verkehren und so verknüpft sind, dass sie an wichtigen Knotenbahnhöfen (zum Beispiel Cottbus, Wittenberge, Jüterbog) immer zur annähernd gleichen Zeit eintreffen und wieder abfahren. Dadurch entstehen häufigere und schnellere Verbindungen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten

zwischen den Zügen, aber auch zum Bus. Die Weiterentwicklung eines Berlin-Brandenburg Taktes mit schnellen leistungsfähigen Regionalexpressverbindungen als Durchmesserlinien durch das Verbundgebiet, mit Anschlüssen sowohl an Regionalbahn- aber auch Fernverkehrsverbindungen ist als Zielebene geeignet, neben den Bedarfen im Angebot auch erste finanzielle Abschätzungen für die finanzielle Absicherung der verkehrlichen Angebote zu leisten.

Ausblick: Systemgrenzen überwinden, Ressourcen bündeln

Die Ansprüche an zukunftsfähige Mobilitätslösungen im Öffentlichen Personennahverkehr steigen seit Jahren. Die Fahrgäste wünschen sich neben einer umfassenden Qualität und einer zunehmenden Vernetzung auch zuverlässige, schnelle und attraktive Lösungen, um Alternativen zum Individualverkehr nutzen zu können. Dabei kommen auch Komfortmerkmale wie ausreichende Sitzplatzkapazitäten und digitale Informationslösungen immer mehr in den Fokus. Eine vorausschauende Angebotsplanung ist zwar die Grundlage für einen gut funktionierenden Nahverkehr, dieser muss sich in den nächsten Jahren aber auch sinnvoll in die digitale Welt einbetten. Noch sind sie Zukunftsmusik: Apps für Smartphones, die die Auslastung der Züge mit freien Sitz- und Fahrradstellplätzen anzeigen, Apps für die „letzte Meile“, die Bedarfsverkehre wie Ruf-Busse, Sammeltaxis oder Fahrräder auf Abruf möglich machen oder die Tarifangebote mit der tatsächlichen Auslastung koppeln.

Die Digitalisierung macht es möglich, Ressourcen zu bündeln und die Angebote künftig effizienter und klüger zu nutzen. Es braucht dazu viele Partner mit vielen Ideen, die gemeinsam Lösungen entwickeln – diese zusammenzufügen und voranzutreiben, dafür setzt sich der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg als Koordinator täglich engagiert ein. ■