

Regionaler Bahngipfel Berlin-Brandenburg
Raus aus dem STAU
Bahnoffensive jetzt
Potsdam, 2. April 2001

Verknüpfungspunkte im ÖPNV im Land
Brandenburg
- Mängel und deren Auswirkungen

Prof. Dr.-Ing. Hans-Christoph Thiel
BTU Cottbus, Lehrstuhl Eisenbahnwesen, Postfach 101344,03013 Cottbus
Tel. 0355/69-2111, e-Mail: hc.thiel@tu-cottbus.de

→ Braucht die Eisenbahn eine Zukunft?

- nein, denn eine Eisenbahn ist nie Selbstzweck, jedoch stets Mittel zum Zweck.
- Transportnachfragen und deren Entwicklungstendenzen hinterfragen
- Transportvorteile der Eisenbahn nutzen
- Ziel: Bahn der Zukunft gestalten und deren wesensgerechte Transportaufgaben durchsetzen.

→ Verkehrsmarkt von heute und morgen

Bislang warten die Bahnen ebenso geduldig wie passiv auf den Kunden, "... der den Käse zum Bahnhof rollte und ihn noch eigenhändig verlud."

Umkehrung der Abhängigkeit

von Technik → Betrieb → Markt
auf Markt → Betrieb → Technik

→ Auflösung technischer orientierter Unternehmenstrukturen

→ absatzorientierte Unternehmenstrukturen schaffen

→ Verkehrsmarkt von heute und ...

Aus Lausitzer Rundschau vom 5.12.00

Theater für die Schule und Theater mit der Deutschen Bahn

Gesamtschule plant Bahn-Reise mit 250 Personen / Plätze in Regionalzügen begrenzt

DREBKAU. „Unser Wandertag ist gefährdet. Die Deutsche Bahn hat keinen Platz für uns“, sagt Elke Richter, Leiterin der Drebkauer Gesamtschule. Was ist geschehen?

Vor Ort
im Amt Drebkau

Die Schule plante den Wandertag schon am Anfang des Schuljahres für den 21. Dezember ein. Die Schulleiterin: „Wir wollen ins Theater nach Senf-

tenberg fahren.“ Wir, so erzählt Elke Richter weiter, sind mit Schülern, Lehrern und Betreuern insgesamt 250 Personen. Um 8.01 Uhr sollte die Fahrt mit dem Regionalzug vom Drebkauer Bahnhof aus starten.

Bereits vor zwei Wochen hatte die Schule dieses Vorhaben der Deutschen Bahn mitgeteilt und bekam eine verblüffende Auskunft. „Die Reaktion der Bahn war, dass es nicht möglich sei, 250 Personen gleichzeitig zu transportieren. Wir sollten uns in zwei Gruppen aufteilen.

Der erste Schwung muss den Zug um 7.01 Uhr nehmen, der zweite dann um 8.01 Uhr“, sagt Elke Richter. Nur, dass um 7.01 Uhr die Kinder noch nicht in der Schule sind und die erste Gruppe dann über eine Stunde in Senftenberg warten müsste.

Dabei spielt das Theater „Das Märchen vom Falken Finist“ (fast) nur für die Drebkauer Grundschüler. Das Lehrerkollegium versteht die Welt nicht mehr. „Haben Regionalzüge nicht ausreichende Kapazitäten für 250 Menschen?“

Die RUNDSCHAU sprach dazu mit Achim Stauß von der Deutschen Bahn AG Berlin, Bereich Kommunikation: „So sehr wir uns auch freuen, dass gerade Kindergruppen mit uns fahren, sind die Kapazitäten unserer Regionalzüge begrenzt. Gerade um die Zeit nutzen viele Berufstätige die Bahn. Wir haben der Schule ein Alternativ-Angebot unterbreitet, nämlich die Reisemöglichkeit in zwei Gruppen. Trotzdem wollen wir diese Anfrage nochmals überprüfen.“

→ verkehrspolitische Ziele des Landes Brandenburg:

- ... Mobilitätssicherung als Hauptaufgabe der Verkehrspolitik
- ... Stärkung des öffentlichen Verkehrs
- ... Verminderung der schädlichen Wirkung des Verkehrs
- ... Priorität für den schienengebundenen Verkehr

→ öffentlicher Personenverkehr in Brandenburg:

- ... Integriertes Verkehrskonzept
- ... Verkehrsleistungen auf der Grundlage einer volkswirtschaftlich sinnvollen Arbeitsteilung erbringen und ... wirtschaftliche Gesichtspunkte berücksichtigen.
- ... Schienenpersonennahverkehr als grundlegende Raumerschließungskomponente
- ... Optimale Verknüpfungspunkte schaffen, Förderung fahrgastfreundlicher Anlagen und Bauwerke

→ Verknüpfungspunkte im Personenverkehr:

- ... Lage durch logisches und physisches Netz bestimmt
- ... derzeit 92 Verknüpfungspunkte Bahn - Bus
(Haltestellen der RE-Linien),
kombinieren mit ZOB-Funktionen,
zugleich mit P+R und B+R ausstatten
- ... zusätzlich Bahnhöfe und Haltepunkte
ausschließlich mit P+R und B+R

→ Verknüpfungspunkte im Personenverkehr:

- ... „richtungsabhängige Anschlüsse sind ... innerhalb
einer Übergangszeit von 10 min zu ermöglichen.“
(Verordnung über den Nahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr - SPNV-Planverordnung SPNVPM)
→ Integraler Taktfahrplan
- ... Planungsmittelpunkt: fußgehender Fahrgast

→ Grundsätze im Personenverkehr:

Verkehrsrelationen, betriebliche Abwicklung und bauliche Situation haben sich den Bedürfnissen des Fahrgastes unterzuordnen!

Insbesondere will der Fahrgast:

- ... keine Fußwege zurücklegen
- ... nicht warten
- ... nicht umsteigen
- ... nicht zwischenhalten
- ... keine Fahrpläne konsultieren
- ... keine Fahrkarte erwerben

→ Grundsätze im Personenverkehr:

- ... durchgehende Transportketten bilden (Stadt - Land; Kurzstrecke - Langstrecke)
- ... nur wenige, aber gut ausgebaute Umsteigepunkte vorhalten
- ... kurze Umsteigezeiten anstreben
- ... gesamte Reise an nur einen Fahrausweis koppeln
- ... einfache "Benutzungsanleitungen" durchsetzen

→ Verknüpfung Bahn-Bus-Fahrrad-Pkw:

- ... komplexe Planungsaufgabe mit hohem Qualitätsanspruch (öffentlicher Raum)
- ... unterschiedliche Interessen von Fahrgästen, Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern
- ... Vielschichtige Besitzverhältnisse beachten
- ... Planungsgebiet mit getrennter Planungshoheit
- ... veränderte Strategie der Förderpolitik im ÖPNV des Landes Brandenburg

→ Fachausschuss Verkehr - Umsteige- und Verknüpfungsanlagen (beim MSWW)

- ... Gründung April 1999, Aufgabenstellung: externe fachliche Prüfung der Vorplanung, Einfluss auf verkehrlich einwandfreie Lösung nehmen
- ... Erörterung der Planungsidee / Abwägung vor Ort, Votum zur ganzheitlichen planerischen Lösung
- ... Bislang über 25 Vorplanungen erörtert, davon (nur) die Hälfte sofort als förderwürdig eingestuft.

→ Ideale Verknüpfung des ÖPNV



→ Beispiel aus dem Bahnhofsprogramm
des Zielnetzes 2000

Bf Frankfurt (Oder)

... Oberzentrum

... Knoten des SPNV und des übrigen ÖPNV

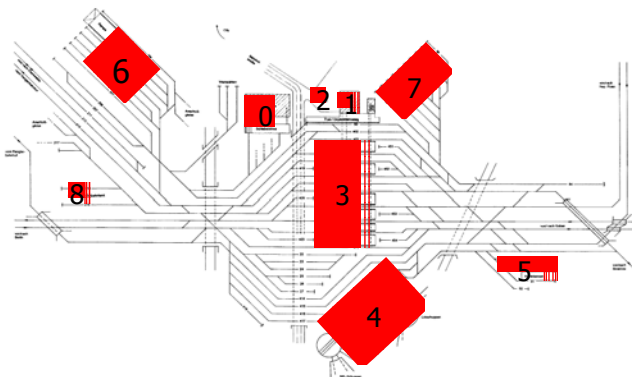
... hochwertiger Fern- und Nahverkehr

... Linienende der RE-1

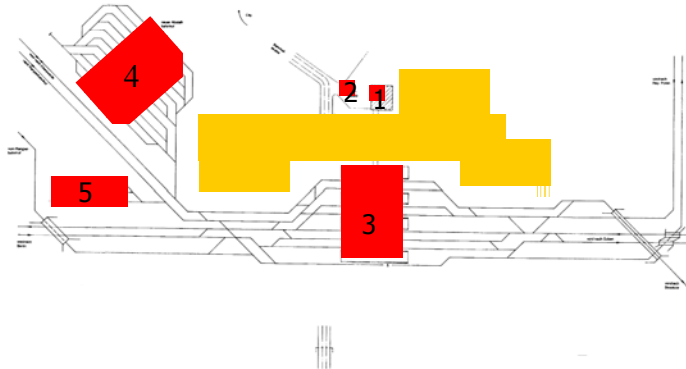
→ Bf Frankfurt (Oder)
- Neugestaltung Vorplatz und Empfangsgebäude



→ Bf Frankfurt (Oder)
- status quo der Bahnanlagen



→ Bf Frankfurt (Oder) -
optimierte Bemessung



→ Bf Beeskow

Nutzungsänderung der ehemaligen Ladestraße
- Bussteige und P+R-Anlage



→ Bf Beeskow

... bequeme Verbindung zwischen Bus- und Bahnsteigen,
125 Pkw-Stellplätze in 200...350 m Entfernung,
B+R anstelle
entbehrlicher
Kleinbauten



→ Bf Kremmen

problematischer Bahn-Bus-Übergang mit P+R- und
B+R-Anlage - verschenktes Gestaltungspotential



→ Bf Beelitz-Heilstätten

Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes
direkte Wegeführung durch Abbruch entbehrlicher Anlagen



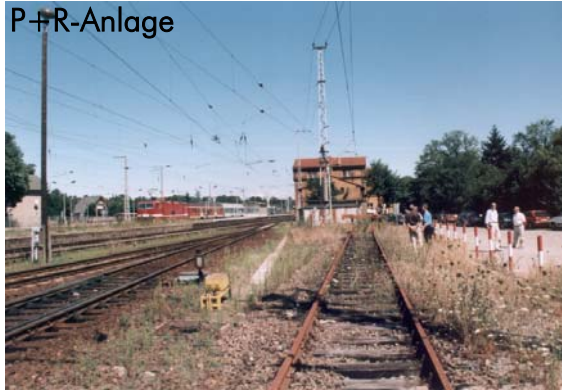
→ Bf Michendorf

Sichtachse Bushaltestelle - Empfangsgebäude
zukünftig Hauptfußweg

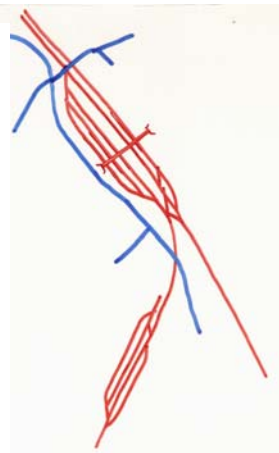
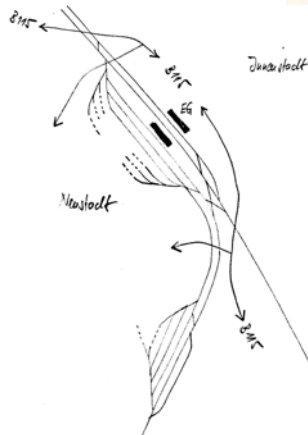
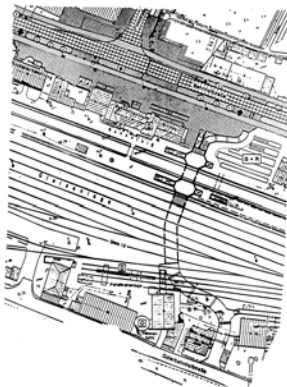


→ Bf Michendorf

Umwidmung der entbehrlichen Ladestraße
zur erweiterten P+R-Anlage



→ Bf Lübbenau - Rückschritt statt Fortschritt

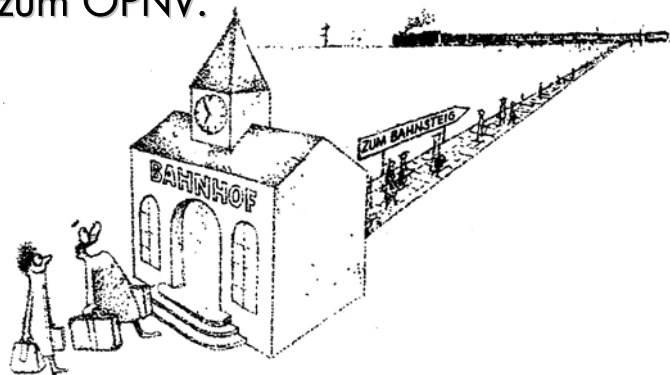


→ Bahnhof „x“

Mit dem Gesicht zur Stadt!



→ ... oder der lange Weg zum Zuge,
zum ÖPNV.



„Knapp, aber wir haben es geschafft.“

→ Ausblick

... Öffentlicher Personenverkehr lässt sich attraktiv gestalten.

... Verknüpfungsstellen sind wichtige Systemstellen im Netz des ÖPNV.

... Planungsmittelpunkt ist der fußgehende Fahrgast.

... Verknüpfungsstellen fordern stets zum komplexen Planen und Gestalten heraus.

→ Ziele und Maßnahmen

- Linienoptimierung nach Umsteigeminimum
Anpassung des physischen Netzes an das logische Netz
- Einsatz flexibler Zugkonfigurationen mit kundenorientiertem Fahrzeugeinsatz
- getakteter Linienverkehr (60-min-Takt) mit prioritären Linienverknüpfungen zum Fernverkehr

→ Ziele und Maßnahmen

- konsequente Verknüpfung von Bus und Bahn
Ausrichtung auf kooperativen Nahverkehr
- Fortschreibung der Nahverkehrspläne
- Netzinstandhaltung und -ausbau
- differenzierte Betriebskostenzuschüsse anstelle
netzweit betragsgleicher Zuschüsse