

Bahn-Infrastruktur- und Angebotsplanung und Ihre Auswirkungen auf den regionalen ÖPNV

15.08.2013
Berlin

Jörg Bruchertseifer

Fahrgastverband PRO BAHN
Bundesvorsitzender

Beispiel: Persönliche Anreise - Weg

Details [Zwischenhalle](#) [Karte](#) [Textansicht](#) [Kalender](#) [E-Mail](#) [Fahrpreise*](#)

The image shows a vertical timeline of a travel route. It starts at 13:14 at Fehrbellin Postplatz with Bus 756. It then shows stops at Neuruppin Busbahnhof (13:38-13:45), Wusterhausen (Dosse) Bahnhof (14:24-14:27), and Neustadt (Dosse) Bahnhof (14:37-14:42). From there, it goes to S+U Zoologischer Garten Bf (Berlin) (15:28) and finally arrives at 10623 Berlin-Charlottenburg, Fasanenstr. 85 (15:35). The route includes icons for bus, train, and walking.

Time	Event	Mode	Notes
13:14 ab	Fehrbellin Postplatz	Bus	Richtung Neuruppin, Busbahnhof Rufbus: tel Voranm. 90 min vor Fahrtbeginn 01805-899677 Quelle: ORP Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH nächste alternative Abfahrten: Bus 756 ab 14:30, Bus 756 ab 15:14, Bus 756 ab 16:14
13:38 an 13:45 ab	Neuruppin Busbahnhof - Umstieg	Bus	Richtung Kyritz, Lindenschule Quelle: ORP Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH nächste alternative Abfahrten: Bus 711 ab 14:45, Bus 711 ab 15:30, Bus 711 ab 15:55
14:24 an 14:27 ab	Wusterhausen (Dosse) Bahnhof - Umstieg	Bus	Richtung Neustadt (Dosse), Bahnhof Anschluss an RE 2 nach Berlin Quelle: ORP Ostprignitz-Ruppiner Personennahverkehrsgesellschaft mbH nächste alternative Abfahrten: Bus 714 ab 15:05, Bus 714 ab 16:12, Bus 714 ab 16:37
14:37 an 14:42 ab	Neustadt (Dosse) Bahnhof - Umstieg	RE	Richtung Cottbus, Hauptbahnhof barrierefrei, Fahrradmitnahme möglich Quelle: ODEG Ostdeutsche Eisenbahn GmbH verkehrt im 60 Minuten Takt.
15:28 an 15:28 ab	S+U Zoologischer Garten Bf (Berlin) - Ausstieg	Fußweg	7 Min., ca. 536 m
15:35 an	10623 Berlin-Charlottenburg, Fasanenstr. 85		

Dauer: 2:21; Verbindung besteht: Mo - Fr, nicht 3., 31. Okt

aus Fehrbellin

- Rufbus 756 nach Neuruppin Busbhf.
7 Min Übergang, RE6 nach Berlin wird verfehlt
- Bus 711 nach Wusterhausen (Dosse)
3 Min. Übergang
- Bus 714 nach Neustadt (Dosse)
5 Min. Übergang, explizit erwähnter Anschluß an RE2
- RE 2 nach Berlin Zoo (Σ 2 ¼h Fahrzeit)

Verbreitete Meinung...

**Zwischen Bus
und Bahn gibt es
in den Regionen
keine
abgestimmten
Fahrpläne.**

**Stimmt das
wirklich?**



Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus



**Beispiel: Bahnknoten Falkenberg/Elster
im Landesnahverkehrsplan Brandenburg als Nullknoten ausgewiesen**

Bahnknoten Falkenberg/Elster: Berufsverkehr 6:30-7:30 Uhr

Zugankünfte

6:36 RB aus Dessau - Fermerswalde
6:47 RE aus Hoyerswerda - Ruhland
7:06 RB aus Cottbus – Doberlug-K.
7:10 RE aus Leipzig – Rehfeld

Zugabfahrten

6:54 RE nach Rehfeld - Leipzig
7:11 RE nach Ruhland - Hoyerswerda
7:24 RB nach Fermerswalde - Dessau
7:26 RB nach Doberlug-K. – Cottbus

**Die zielgerichtete Ausrichtung der Bahn auf einen
Taktknoten ist schwer erkennbar!**

Eine Verknüpfung Bahn-Bus kann nur punktuell erfolgen!

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

Beispiel: Großräschen neue Schnittstelle seit 2011

Bus 610 Ruhland - Schwarzheide BASF –
Schipkau - Großräschen

RB14 Senftenberg – Calau – Lübbenau
- Flughafen Berlin Schönefeld

Bedienhäufigkeit (H/R):

Bus 9 / 8 - Bahn 17 / 17

realisierte Verknüpfungen ÖPNV – SPNV
(Übergang max. 15 Min.): **2**



**Infrastrukturinvestitionen in Schnittstellen SPNV-ÖPNV
ohne parallele Angebotsplanung**

Einführung von Taktfahrplänen im Busverkehr mit enger Verknüpfung Bahn - Bus

Realität in immer mehr Regionen:
z.B. im Land Brandenburg:

Landkreise Dahme-Spreewald,
Elbe-Elster, Spree-Neiße, Uckermark, ...

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

Beispiel: Neupetershain

im Landesnahverkehrsplan Brandenburg nicht als Taktknoten ausgewiesen

Zug/Bus-Ankünfte

6:18 Bus aus (Cottbus-) Drebkau
6:23 Bus aus (Spremberg-) Schw. Pumpe

6:25 RB aus Cottbus
6:29 RB aus Ruhland

Zug/Bus-Abfahrten

6:26 RB nach Ruhland
6:29 RB nach Cottbus

6:35 Bus nach Schwarze Pumpe (-Spremberg)
6:39 Bus nach Drebkau (-Spremberg)

**Nachhaltigkeit durch ganztägig abgestimmte Anschlüsse:
verlässliches Angebot bewirkt Fahrgastbindung!**

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

Beispiel: Finsterwalde 8:00-9:00 Uhr

im Landesnahverkehrsplan Brandenburg nicht als Taktknoten ausgewiesen

Zug/Bus-Ankünfte

8:14 Stadtbus Finsterwalde
8:15 Bus aus Senftenberg
8:17 Bus aus Elsterwerda
8:18 Bus aus Sonnewalde
8:19 Bus aus Doberlug-Kirchhain
8:23 RE aus Leipzig
8:35 RB aus Cottbus

Zug/Bus-Abfahrten

8:23 RE nach Cottbus
8:35 RB nach Falkenberg
8:42 Bus nach Lauchhammer
8:43 Bus nach Herzberg
8:45 Bus nach Bad Liebenwerda
8:47 Bus nach Senftenberg
8:51 Stadtbus Finsterwalde

Verbesserungspotential:

Umsetzung Taktknoten mit Zugkreuzung in Finsterwalde

Ziel: Verkürzung Umsteigezeiten!

Investition: 2. separat erreichbarer Bahnsteig

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

Weitere Beispiele für Verknüpfungspunkte SPNV/ÖPNV in Südbrandenburg:

Anschlüsse sind:

Taktknoten - gerecht	fahrgastfreundlich	verbesserungsbedürftig
Cottbus	Elsterwerda	Calau
Elsterwerda-Biehla	Lübben	Doberlug-Kirchhain
Forst	Luckau-Uckro	Lauchhammer-West
Ruhland	Spremberg	Lübbenau

Ein großflächiges Netzwerk aus SPNV und ÖPNV schafft die benötigte Netzqualität im Öffentlichen Verkehr um bestehende, bisher nicht erschlossene Fahrgastpotenziale zu erreichen!

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

Pro:

- Orte ohne Bahnanschluss sind besser erreichbar
- leicht merkbare Takt-Fahrpläne in Verbindung mit gesicherte Anschlüssen führen auch außerhalb von Ballungsräumen zu Fahrgaststeigerungen
- höhere Mobilität vor Ort ist sowohl ein Standortfaktor, als auch Baustein gegen die Abwanderung jüngerer Bevölkerungsgruppen aus den Regionen
- Synergieeffekte – Abbau doppelter Angebote Bahn/Bus
→ **Möglichkeit der gezielten Angebotsverbesserung**

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

Contra:

teilweise Anpassung von Schulzeiten erforderlich

Aber:

für Schulstandorte mit sehr großen Einzugsgebieten Gymnasien,
Berufliche Gymnasien, Oberstufenzentren:

- bessere Erreichbarkeit
- Attraktivitätssteigerung
- Standortvorteil

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

Abhängigkeiten bergen auch Gefahren:

Einseitige Veränderungen im Bahnfahrplan nach Infrastrukturmaßnahmen (z.B. im Fernverkehr mit ICE-Neubaustrecken) können bestehende und funktionierende Netzwerke nachhaltig stören.

Es besteht die Gefahr, dass ganze Regionen ihren Lebensrhythmus verändern müssen, wenn z.B. eine überregional bedeutsame Bahnlinie unabgestimmt die Fahrplanlage ändert (Schulzeiten, Pendlerbeziehungen, Öffentliche Einrichtungen etc.)

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

WICHTIG:

Einseitige Angebotsplanung ohne Beachtung
der Netzeffekte

(Bahn-Fernverkehr, Bahn-Regionalverkehr, Bus):

kein ÖV - Gesamtsystem

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

WICHTIG:

Infrastrukturplanung losgelöst von
Angebotsplanung (und umgekehrt):

kein ÖV - Gesamtsystem

Abgestimmte Fahrplansysteme Bahn-Bus

Lösung:

Erst planen - dann gezielt bauen!

Dann klappt´s auch mit den Anschlüssen!

Vision aus Fahrgastsicht

- abgestimmte Fahrplansysteme
Fernverkehr, Regionalverkehr, Busverkehr
Deutschlandtakt
- einheitliche Fahrplanauskunft:
Deutschlandauskunft
- durchgehende Fahrscheine:
Deutschlandtarif

- 1 Netz. 1 Fahrplan. 1 Tarif.

- Alles ist erreichbar



Dank und Kontakt

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Dank an die Regionalgruppe Lausitz des Fahrgastverbandes PRO BAHN

Kontakt:

Jörg Bruchertseifer

Fahrgastverband PRO BAHN

c/o Geschäftsstelle München

Agnes-Bernauer-Platz 8, 80687 München

jb@nahverkehr.info

joerg.bruchertseifer@pro-bahn.de

+49 160 90636984