

Stadt Plaue/ Havel
Der Ortsvorsteher
Udo Geiseler

Kirchmöser
Der Ortsvorsteher
Carsten E.P. Eichmüller

An den
Ministerpräsidenten des Landes Brandenburg
Herrn Dr. Dietmar Woidke
Staatskanzlei
Heinrich-Mann-Allee 107
14473 Potsdam

per E-Mail

10. Juni 2022

Landesnahverkehrsplanung.

**Verlängerung des RE 1 bis an die westliche Landesgrenze bei Wusterwitz, Anschluss an das S-Bahn-Netz.
Ihre Unterredung am 16. Mai mit Herrn Eichmüller, Ortsvorsteher von Kirchmöser, in Brandenburg an der Havel**

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

bezugnehmend auf unser Gespräch anlässlich der Halbzeitbilanz der SPD-Landtagsfraktion am 26. Mai 2022 in Brandenburg an der Havel und mit Blick auf den Landesnahverkehrsplan 2023–2027 erneuern und erweitern wir unsere Vorschläge, die wir bereits in unserem Schreiben vom 10. September 2020 formuliert hatten. Damals wurde uns mitgeteilt, dass wir diese in die neue Diskussion der kurz- und mittelfristigen Nahverkehrsplanung einbringen sollen, was wir hiermit tun.

Mit Blick auf den Schienennahverkehr schlagen wir vor:

- 1. Die Verlängerung des RE 1 zunächst bis zur Landesgrenze bei Wusterwitz.**
- 2. Die Erweiterung der Bahnsteige in Kirchmöser und Wusterwitz auf die notwendigen 200 Meter.**
- 3. Das Vorziehen des geplanten Halbstundentaktes des RE 1 nach Magdeburg (nicht erst 2030+).**
- 4. Den Anschluss unserer Region an die S-Bahn Mittelelbe im Großraum Magdeburg.**
- 5. Verlängerung der Regionalbahn 51 von Rathenow über Brandenburg an der Havel bis nach Potsdam.**

Die RE 1 Zugverbindung ist eine der wichtigsten Lebensadern in unserem Bundesland. Eine schnelle und häufige Zugverbindung ist nicht nur für die Stadt Brandenburg an der Havel, sondern auch für die ländlichen Gemeinden im Umland von herausragender Bedeutung. Bereits sprichwörtlich ist die Erkenntnis, dass dort, wo Schienen hingehen, sich die Einwohnerzahl auch in den ländlichen Regionen stabilisiert bzw. sogar steigt. Die Attraktivität unserer Gemeinden an der westlichen Landesgrenze hängt also direkt mit einer schnellen und häufigen Zugverbindung nach Potsdam oder Berlin – und mit Blick auf das entstehende Halbleiterwerk der Intel Deutschland GmbH – zunehmend auch nach Magdeburg zusammen.

Die Steigerung der Attraktivität des RE 1 ist also nicht nur eine Investition in die Verkehrsinfrastruktur, sondern sie ist zugleich

- aktive Arbeitsmarktpolitik wegen der vielen Berufspendler,
- Entwicklungsmotor für ländliche Regionen und
- ein Beitrag zur Klima- und Umweltpolitik, wenn Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Die zunehmende Bereitschaft der Berufspendler auf ÖPNV-Angebote umzusteigen, lässt sich täglich auch an kleineren Bahnhöfen im Berliner Umland beobachten.

Die Verlängerung des RE 1 zunächst bis zur Landesgrenze bei Wusterwitz:

Wusterwitz und Kirchmöser sind im Moment nur bedingt an den RE 1 angebunden, da nur die Züge, die von Brandenburg an der Havel aus Richtung Magdeburg fahren, an diesen Stationen halten. Damit werden die beiden westlichsten Haltepunkte unseres Landes am RE 1 systematisch vom SPNV abgehängt, da Taktverdichtungen nicht bis dorthin reichen und Umsteigebeziehungen nur einmal stündlich bestehen. Die attraktiven Verknüpfungen mit dem ÖPNV in beiden Ortsteilen bringen aber die Möglichkeit mit sich, für die westlichen Gemeinden des Landes mit zusätzlichen Plusbusangeboten weitere Wachstums- und Entwicklungspotenziale zu erschließen. Außerdem bestehen um beide Bahnhöfe herum Parkmöglichkeiten für die Berufspendler, die nicht mit dem ÖPNV die Bahnhöfe erreichen können.

Bislang fehlt es an einer häufigeren Umsteigebeziehung da der RE 1 in den meisten Fällen in Brandenburg an der Havel endet und der RE 1 nur einmal stündlich nach Magdeburg durchgebunden wird. Auch eine Kapazitätserweiterung, wie sie mit dem Fahrplanwechsel im Dezember beabsichtigt ist, würde Kirchmöser oder Wusterwitz nicht erreichen, da diese Züge ebenfalls in Brandenburg an der Havel enden werden. Aus unserer Sicht erscheint die Verlängerung des RE 1 möglich, weil der Bahnhof Wusterwitz über ein gesondertes Streckengleis verfügt, das als Start- bzw. Endpunkt für den Streckenabschnitt von/nach Potsdam bzw. Berlin in Frage kommt. Hier könnte sowohl der Gleiswechsel, als auch der Wechsel des Fahrpersonals zwischen den Führerständen problemlos erfolgen. Die Investitionskosten für die Deutsche Bahn AG wären vergleichsweise gering.

Die Erweiterung der Bahnsteige in Kirchmöser und Wusterwitz auf die notwendigen 200 Meter:

Baulich gibt es an beiden Haltepunkten aktuell noch Kapazitätseinschränkungen. Beide Bahnsteige sind nur etwa 155 Meter lang und damit etwa 30 Meter zu kurz, um von Regionalexpresszügen mit sechs Wagen bedient zu werden. Für eine Abfertigung von Zügen mit sieben Wagen, wäre eine Verlängerung auf mindestens 195 Meter notwendig. Aus unserer Sicht sollte es gerade im Rahmen der Verstärkung des Nahverkehrsangebotes auf der Schiene Investitionen mit Weitblick geben, weshalb eine Verlängerung der Bahnsteige zum Bedienen von Zügen mit bis zu sieben Wagen sinnvoll ist.

Eine Bedienung der Bahnhöfe Kirchmöser und Wusterwitz durch den RE 1 entlastet auch den Hauptbahnhof in Brandenburg an der Havel. Die Umweltbilanz würde sich durch die Verringerung des Zubringerverkehrs zum Hauptbahnhof ebenfalls verbessern.

Aus diesem Grund schlagen wir vor, den RE 1 im Halbstundentakt bis zum Bahnhof Wusterwitz an der westlichen Landesgrenze zu verlängern und dafür auch die Bahnsteige auf die notwendige Länge zu erweitern.

Das Vorziehen des geplanten Halbstundentaktes des RE 1 nach Magdeburg (nicht erst 2030+):

Unsere Orte liegen relativ genau zwischen Berlin und Magdeburg und orientieren sich seit jeher zwischen Brandenburg und Anhalt bzw. der Altmark. Für Kirchmöseraner, Wusterwitzer und Plauer ist die Landesgrenze - schon da sie historisch immer wieder verschoben wurde - noch nie etwas Trennendes gewesen. Doch im Hinblick auf die Verkehrsverbindungen im ÖPNV und SPNV ist noch zu oft das Bild einer trennenden Linie zu erkennen, an denen die Länder den eigenen Zuständigkeitsbereich enden lassen und offenbar zu wenig gegenseitige Abstimmung erfolgt. Auch der Entwurf des Landesnahverkehrsplans blickt nur unzureichend nach Westen und auf die Landeshauptstadt Magdeburg. Wir brauchen aber gerade vor dem Hintergrund der Entwicklung dieser Stadt und der Börde-Region eine engere und schnellere Anbindung auch dorthin. In einigem Abstand zu Berlin, Potsdam und Magdeburg liegen Gemeinden und Ort mit einer leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrs-Anbindung an die Innenstädte dieser Metropolen, allen voran natürlich Wusterwitz, Kirchmöser und Plaue aber auch Genthin sowie Burg (Anhalt). Doch will man die vielfältigen Bildungs-, Kultur- und Versorgungsangebote bzw. die Entwicklungsdynamik der drei Hauptstädte Berlin, Potsdam und Magdeburg für unsere Gemeinden nutzen, braucht es eine bessere Anbindung auf der Schiene. Eine derzeitige Planung, dass der RE 1 erst nach 2030 mehr als einmal pro Stunde von Berlin nach Magdeburg fahren soll, ist keine echte Perspektive. Die Entwicklungen der letzten Jahre und Monate hat die besondere Dynamik gezeigt, mit der auf den Schienenverkehr geblickt und von ihm Leistungsfähigkeit erwartet wird. Ein Angebotsausbau erst im nächsten

Jahrzehnt erkennt das enorme Potenzial, das insbesondere der RE 1 in Richtung Westen hat und auch die Entwicklungschancen unserer Orte, wenn man nach Westen in Richtung Sachsen-Anhalt blickt.

Aus diesem Grund ist es für uns selbstverständlich, dass schon mit Wirksamwerden des neuen Landesnahverkehrsplans 2023 auch eine Taktverdichtung in Richtung Magdeburg als mittelfristige Lösung angestrebt werden soll.

Anschluss unserer Region an die S-Bahn Mittelelbe im Großraum Magdeburg:

Es mag im Moment sehr visionär klingen, aber beim Ausbau des S-Bahn-Netzes der Landeshauptstadt Magdeburg muss aus unserer Sicht auch eine Verlängerung der S-Bahn bis nach Brandenburg an der Havel mitgedacht und geplant werden. Dies hat technische und verkehrliche Vorteile, die der ganzen Region nutzen werden. Die S-Bahn in Magdeburg, die bislang nur aus der Linie Wittenberge–Schönebeck besteht, soll und wird zukünftig erweitert werden. Spätestens mit dem Bau der Gigafactory des Chipherstellers Intel in Magdeburg-Ottersleben werden Berufstätige aus dem Raum Brandenburg an der Havel, Havelland, Potsdam-Mittelmark und Jerichower Land stärker auch nach Westen pendeln. Die Ansiedlung in Magdeburg kann für die Region im Westen Brandenburgs genauso dynamische Entwicklungen auslösen, wie der Bau der Tesla-Gigafactory in Grünheide. Und genau wie dort sollten auch hier die Chancen frühzeitig erkannt und ergriffen werden. Derzeit erstreckt sich das Schienennetz der S-Bahn Mittelelbe nur in Nord-Süd-Richtung. Eine zusätzlich zu etablierende Ost-West-Trasse würde das Gebiet zwischen Elbe, Havel und Fläming an die sachsen-anhaltische Landeshauptstadt und damit auch an die neue Chipfabrik anbinden.

Die S-Bahn-Anbindung von Wusterwitz, Kirchmöser und Brandenburg an der Havel an das S-Bahn-Netz Mittelelbe stellt eine einmalige Chance dar. Anders als das S-Bahn-Netz Berlin bedarf dieses Verkehrsmittel der Metropolregion keines eigenen Gleiskörpers oder besondere Triebfahrzeuge. Die S-Bahn in Magdeburg verkehrt schon heute auf dem regulären und elektrifizierten Gleiskörper der Bahn und verbindet auf einer Entfernung von etwa 97 Kilometern das brandenburgische Wittenberge an der Elbe mit Magdeburg und führt von dort aus 16 Kilometer weiter bis nach Schönebeck. Ein weiterer Ausbau ist insbesondere vor dem Hintergrund der Ansiedlung von Intel bereits aktiv im Gespräch. Dabei soll auch die Bahnlinie des RB 40 von Braunschweig nach Burg über Magdeburg als weitere Linie einbezogen werden. Die Verlängerung vom anhaltischen Burg bis nach Brandenburg an der Havel ist wegen der bereits bestehenden Infrastruktur technisch unproblematisch möglich und würde eine adhoc-Steigerung des Nahverkehrsangebotes für Wusterwitz und Kirchmöser bedeuten. Auch ist die Entfernung von Magdeburg nach Brandenburg mit 70 Kilometern oder von Magdeburg nach Kirchmöser mit 61 Kilometern keine außergewöhnlich lange Strecke für die S-Bahn Magdeburg, wie man an der Entfernung nach Wittenberge (97 km) oder zukünftig Braunschweig (83 km) erkennen kann. Da die Strecken bereits vollständig elektrifiziert und für bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut sind, würden sich Fahrtzeiten von etwas weniger einer Stunde von West oder Ost nach Magdeburg auf der neuen Ost-West-Linie der S-Bahn ergeben. Diese Reisezeiten ließen sich im Rahmen des Deutschlandtaktes gut in bestehenden Fernverkehrsbeziehungen am Bahnhof Magdeburg einbinden.

Langfristig schlagen wir vor, mit dem Bundesland Sachsen-Anhalt bzw. der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH sowie der DB Regio Südost/Elbe-Saale-Bahn über einen Anschluss der Region Brandenburg an der Havel an die S-Bahn Mittelelbe bzw. eine Verlängerung des RB 40 von Burg nach Brandenburg zu verhandeln und dies mittelfristig zu realisieren.

Verlängerung der Regionalbahn von Rathenow über Brandenburg an der Havel bis nach Potsdam:

Als Ergänzung zu unseren Überlegungen in Richtung Westen schlagen wir darüber hinaus als Möglichkeit der Beschleunigung des Regionalexpresses 1 in Richtung Berlin vor, dass der RB 51 von Rathenow über Brandenburg an der Havel zusätzlich bis nach Potsdam, zum Haltepunkt Potsdam Golm, zum ausgebauten Bahnhof Potsdam-Pirscheide oder zum Bahnhof Potsdam Hauptbahnhof verlängert wird. Zum einen würde man auf diese Weise die Haltepunkte Götz, Groß Kreuz sowie Werder (Havel) zusätzlich an den Nahverkehr anbinden und gleichzeitig würde man den RE1 entlasten und beschleunigen, da die weniger nachgefragten Haltepunkte für Pendler dann entfielen. Die aktuellen Taktverdichtungen gehen an beiden Haltepunkten in Potsdam-Mittelmark Götz und Groß Kreuz vorbei, ohne dass diese davon profitieren. Eine Verlängerung der Regionalbahn würde hier für eine Verbesserung sorgen und gleichzeitig die Möglichkeit für Pendler bieten, entweder den Wissenschaftsstandort

Golm, den Umsteigepunkt zum BER-Shuttle RB 22 in Pirschheide oder am Hauptbahnhof zum Potsdamer Nahverkehr und der Berliner S-Bahn bieten. Aus unserer Sicht müssen wir den Regional-EXPRESS auch wieder als Expressverbindung zwischen den Oberzentren des Landes und der Landeshauptstadt verstehen. Deshalb ist es aus unserer Sicht sinnvoll die bestehenden Potenziale der Regionalbahnen mit den Angeboten des Regionalexpresses zu verbinden und dadurch eine bessere Bahnanbindung auch für das westliche Havelland in Richtung Landeshauptstadt Potsdam und Metropolenregion Berlin zu erreichen. Diese Region, die bislang und bis zum Ausbau der Lehrter Stammbahn nur bedingt mit dem Regionalexpress an die Metropole angeschlossen ist, würde durch die Verlängerung der Regionalbahn eine zweite Anbindung erhalten und auch die Auslastung der Regionalbahn selbst dürfte durch die höhere Attraktivität der Strecke steigen. Eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Brandenburg an der Havel und Rathenow wäre – auch vor dem Hintergrund des aktuellen Güterverkehrs mit Diesellokomotiven vom und zum Elektrostahlwerk Brandenburg an der Havel – langfristig wünschenswert. Bis dies aber erreicht werden kann, sollte auch auf dieser Strecke ein Verkehr mit klimafreundlicheren Antrieben oder Hybridfahrzeugen erprobt werden. Sie bietet sich dazu ausgesprochen an, da die Strecke Brandenburg an der Havel–Potsdam vollständig elektrifiziert und am Bahnhof Rathenow ebenfalls eine Oberleitung vorhanden ist. Insoweit müsste nur der Abschnitt Rathenow–Brandenburg an der Havel mit einer alternativen Antriebstechnik oder im Akkubetrieb zurückgelegt werden. Dieses Konzept wäre unserer Kenntnis nach einmalig in der deutschen Eisenbahnlandschaft würde aber in Sachen Infrastrukturausbau für viele Strecken bis zur Elektrifizierung eine Alternative bieten.

Sehr geehrter Herr Ministerpräsident,

wir bitten die Landesregierung, diese Vorschläge im Rahmen der Erstellung des Landesnahverkehrsplans 2023–2027 zu prüfen bzw. in die Planungen einfließen zu lassen.

Für Rückfragen bzw. Vor-Ort-Termine stehen wir Ihnen oder Vertretern der Landesregierung zu jeder Zeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Udo Geiseler
Ortsvorsteher Stadt Plaue/H.

Kietzstr. 18
14774 Brandenburg an der Havel, OT Plaue
Tel.: 0171 9340612
Mail: u.geiseler@gmx.de



Carsten E. P. Eichmüller
Ortsvorsteher Kirchmöser

Wusterwitzer Str. 12
14774 Brandenburg an der Havel, OT Kirchmöser
Tel.: 0177 6236357
Mail: ortsvorsther.kirchmoeser@gmail.com