

Forderungspaket zur Verbesserung des Regionalverkehrs

In den letzten Jahren bewies die Landesregierung immer wieder erneut, dass sie es mit dem Ziel eines attraktiven Regionalverkehrs in Brandenburg nicht ernst meint. Wir hingegen tun das. Dies sind die Forderungen der GRÜNEN JUGEND BRANDENBURG für eine unmittelbare Verbesserung des Regionalverkehrs:

- Die Zugstrecke zwischen Templin und Joachimsthal soll wieder Betrieb aufnehmen. Hierfür soll die RB12 nach Eberswalde verlängert werden. Dies würde bedeuten, dass sich die Uckerländer*innen und Barnimer*innen wieder schnell zwischen Templin, Joachimsthal und Eberswalde bewegen können und dass den Menschen in Templin sowie Joachimsthal deutlich häufiger die Möglichkeit geboten wird, nach Berlin zu fahren.
- Die Gleise von Neustadt (Dosse) über Neuruppin nach Herzberg sollen wieder dem Personenverkehr zur Verfügung stehen. Es soll eine neue Zuglinie RB50 geschaffen werden, welche die RB74 und die RB73 ersetzt. Die bisherige Kleinteiligkeit der Regionalbahnen in der Prignitz würde dadurch ein Ende finden, weniger Umstiege wären nötig. Die neue Linie RB50 soll in Meyenburg starten und über Pritzwalk, Kyritz, Neustadt und Neuruppin nach Herzberg fahren, dort mit der RB54 aus Rheinsberg zusammengeführt werden und über Löwenberg nach Oranienburg fahren. In die entgegengesetzte Richtung fahrend soll die Regionalbahn in Herzberg geteilt werden, der eine Teil (RB54) fährt nach Rheinsberg, der andere Teil (RB50) nach Meyenburg. Städte wie Neustadt und Neuruppin, zwischen denen bisher keine attraktive Verbindung bestand, würden durch die RB50 wieder miteinander verknüpft. Darüber hinaus sollen Gespräche mit Mecklenburg-Vorpommern aufgenommen werden, hinter Meyenburg weiterzufahren und den Anschluss an Waren (Müritzk) herzustellen. Zuglinien sollen nicht an

Ländergrenzen enden. Die Linien RB54 und RB50 sollen ganzjährig und tagsüber unter der Woche stündlich befahren werden.

- Es soll geprüft werden, ob in Blankenfelde-Mahlow ein Kreuzungsbahnhof errichtet werden kann, der das Umsteigen von der RB22 in RE5, RE7 oder S-Bahn ermöglichen würde. Zahlreichen Pendler*innen zwischen Potsdam und dem Gewerbe Teltow-Flämingen würden neue Möglichkeiten geboten. Außerdem erachten wir generell die Schaffung einer direkten Verbindung zwischen einem Ort mit 180.000 Einwohner*innen und einer Region mit 55.000 Einwohner*innen für sinnvoll, durch einen Kreuzungsbahnhof erspart man sich jedoch die Einführung einer weiteren, zusätzlichen Zuglinie.
- Die Gleise der Regionalbahn sollen von Hennigsdorf parallel zur S-Bahn bis Berlin Schönholz ausgebaut werden. Die Linie RE6 soll nicht länger einen weiten Umweg über Falkensee und Spandau fahren müssen, um die Ostprignitz sowie die schnellwachsende Speckgürtelregion rund um Kremmen und Velten mit Berlin zu verbinden. So sparen zahlreiche Fahrgäste massiv Zeit und entlasten die vielbefahrene Berlin-Hamburger-Bahn.
- Brandenburg soll sich für die Verlängerung der S-Bahn von Spandau nach Nauen einsetzen. Die dortige Regionalstrecke ist derzeit völlig überlastet, da Regionalbahnen für den gesamten Pendelverkehr auch aus kleineren Ortschaften aufkommen sollen. S-Bahnen könnten den Takt erhöhen und den Regionalbahnen den Halt in Brieselang, Finkenkrug, Seegefeld und Albrechtshof ersparen.
- Die S21 nach Teltow soll bis Stahnsdorf verlängert werden, um den Einwohner*innen aus Stahnsdorf und dem Süden Kleinmachnows schnellen Anschluss an Berlin zu gewähren. Des Weiteren soll eine zusätzliche Verlängerung mit Ringschluss nach Wannsee in enger Zusammenarbeit mit der Gemeindevertretung Stahnsdorfs ausgearbeitet werden. Ob sich auf dieser Strecke ein Haltepunkt am Europarc Dreilinden (mit Umstiegsmöglichkeiten zu Regionalzügen im Falle des Wiederaufbaus der Stammbahn) als sinnvoll erweisen würde, muss umgehend geprüft werden, denn bisher wurden zu dieser Option keine Gutachten erstellt.

- Brandenburg soll sich für den Wiederaufbau der Stammbahn einsetzen. Da die Berliner Stadtbahn längst an der oberen Grenze ihrer Kapazität befahren wird und die Fahrgastzahlen weiterhin steigen, muss eine Alternative Strecke geschaffen werden, die Brandenburg an der Havel, Werder und Potsdam mit Berlin verbindet. Hierfür soll eine neue Regionalexpresslinie in Brandenburg an der Havel starten und über Werder und Potsdam nach Berlin fahren. Gleichzeitig sollen Kleinmachnow und der Südwesten Berlins an das Regio-Netz angebunden werden, indem die neue Regionalexpresslinie auf dem Weg nach Berlin am Europarc Dreilinden, an der ehemaligen Station Düppel (an dieser Stelle soll der Regionalbahnhof "Kleinmachnow" entstehen) und an den S-Bahnhöfen Zehlendorf und Schöneberg hält. Anschließend soll sie über den Bahnhof Potsdamer Platz und den Berliner Hauptbahnhof (tief) mindestens bis Gesundbrunnen fahren.
- Einige Nebenstrecken Brandenburgs sind nicht elektrisch betrieben. Um mit zukünftig sauberem Strom zu fahren, anstatt Diesel zu verbrennen, sollen alle befahrenen, derzeit nicht elektrifizierten Zugstrecken langfristig mit Stromleitungen versehen werden. Dies sichert ebenso den langfristigen Betrieb dieser Strecken.
- Das Schienennetz in Brandenburg reicht lange nicht aus, um den gesamten Regionalverkehr abzudecken. Daher sind landesbedeutsame Buslinien ein wichtiger Bestandteil des Netzes. Unter Berücksichtigung des Gutachtens für landesbedeutsame Buslinien der ETC Transport Consultants GmbH fordern wir neue PlusBus-Linien, wie es sie in Potsdam-Mittelmark und Ostprignitz-Ruppin bereits gibt, auf folgenden Strecken:
 - Templin – Prenzlau – Schwedt (1120 Pendler*innen)
 - Potsdam – Falkensee (660 Pendler*innen)
 - Fürstenwalde – Beeskow – Eisenhüttenstadt (1100 Pendler*innen)