



## Interkommunale Arbeitsgemeinschaft »StädteKranz Berlin-Brandenburg«

### »LNVP 2018«

#### Gemeinsame Stellungnahme der Mitgliedstädte im Rahmen des Beteiligungsverfahrens „Städte im 2. Ring am Zug!“

Sehr geehrte Damen, sehr geehrte Herren,

der unter Punkt 1.1. des Entwurfes des Landesnahverkehrsplanes (nachfolgend LNVP-Entwurf) benannte „**Wille der Landesregierung, den SPNV weiterzuentwickeln**“, wird von der Interkommunalen Arbeitsgemeinschaft »StädteKranz Berlin-Brandenburg« ausdrücklich begrüßt.

Als »StädteKranz Berlin-Brandenburg« setzen wir uns seit über 20 Jahren für die Funktionssicherung und -stärkung der mittleren Städte und derer Regionen außerhalb des engeren Verflechtungsraums Berlin-Brandenburg ein. Sowohl die StädteKranz-Städte als auch weitere **2. Ring-Städte** an den Entwicklungs-/SPNV-Achsen haben dabei aufgrund der Lage an den Entwicklungsachsen eine besondere und zunehmend wachsende Bedeutung und Verantwortung für eine nachhaltige Landesentwicklung.

Absehbar ist, dass den Städten des StädteKranzes zunehmend auch eine **Entlastungsfunktion** für den Siedlungsdruck auf das Berliner Umland zukommt bzw. noch stärker zukommen kann. Der StädteKranz unterstützt in diesem Zusammenhang die in der Landesentwicklungsplanung angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang von Verkehrskorridoren. Eine Erweiterung des sogenannten „**Berliner Siedlungssterns**“ bis zum sogenannten „**Zweiten Städtering**“, welche u. a. durch eine günstige SPNV-Verbindung geprägt ist, wird unterstützt. Der StädteKranz begleitet den Landesentwicklungsprozess bzgl. der Rolle der 2. Ring-Städte mit fachpolitischen Auseinandersetzungen, Stellungnahmen und auch mit Veranstaltungen wie der am 21. Juni 2017 gemeinsam mit dem MIL durchgeführten Veranstaltung „Städte im 2. Ring am Zug“. Zentrales Handlungsfeld einer diesbezüglichen Landesentwicklungsstrategie ist dabei die **Mobilität**, im Sinne einer **Nachfragebefriedigung** einerseits, aber insbesondere auch einer **aktiven Gestaltung der Landesentwicklung**.

Wir nehmen mit dieser Stellungnahme insbesondere auch **Bezug auf unsere Stellungnahmen** zu den Entwürfen zum **LNVP 2013 – 2017** vom 4.6.2012 sowie zur **Mobilitätsstrategie** vom 26. August 2016.

Nachfolgende Ausführungen sind wie folgt gegliedert:

#### A | POSITIONIERUNG DES STÄDTEKRANZES BERLIN-BRANDENBURG

#### B | ALLGEMEINE HINWEISE

#### C | ZENTRALE POSITIONEN DER EINZELNEN MITGLIEDSSTÄDTE DES STÄDTEKRANZES

#### D | WEITERE ANMERKUNGEN

Die auf die einzelnen Mitgliedstädte bezogenen Darstellungen ersetzen *nicht* die von den Städten erstellten Stellungnahmen.



Den Darstellungen zum LNVP-Entwurf 2018 vorangestellt sei eine Auswertung, inwieweit die **Forderungen des StädteKranzes zum Entwurf des LNVP 2013 – 2017** Berücksichtigung fanden, da diese nach wie vor ihre Berechtigung haben.

Forderung	Erfüllt / nicht erfüllt	Anmerkung
Einbezug der Städte in das offizielle Beteiligungsverfahren	Bedingt erfüllt	Das Beteiligungsverfahren richtet sich diesmal an eine breitere Öffentlichkeit. Tatsächlich lässt sich aber aus der Terminkette <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Infrastrukturmaßnahmenvertrag</li> <li>2. Anhörung im Landtagsausschuss</li> <li>3. Ausschreibung der Leistungen</li> <li>4. Auswertung der Beteiligung</li> </ol> ableiten, dass das Beteiligungsverfahren ggf. nicht als bedeutsam für die Entscheidungsfindung angesehen wird.
Die Städte brauchen eine gute SPNV-Anbindung an den Berliner Großflughafen BER	Nicht erfüllt	Für einige Mitgliedsstädte wird das Erreichbarkeitsziel aus dem LEP HR nicht erreicht. Hier schafft auch der LNVP 2018 keine Abhilfe.
Anbindung an Berlin und an die Landeshauptstadt	Nicht erfüllt	Nicht für alle Mitgliedsstädte erreicht. Hier schafft auch der LNVP 2018 keine Abhilfe.
Ziele der Landesentwicklungsplanung und Investitionen der Städte	Nicht erfüllt	Signifikante Impulse für die Siedlungsentwicklung entlang der Entwicklungsachsen und in den Städten der 2. Reihe sind – auch im LNVP 2018 – nicht erkennbar.
Verlässlichkeit und langfristige Sicherung des Angebotes	Bedingt erfüllt	Soweit keine weiteren Streckenstilllegungen vorgesehen sind, ist die Forderung erfüllt, es gelten aber die oben gemachten Anmerkungen zur Anhalter Bahn.
Gestaltung des demografischen Wandels	Nicht erfüllt	Die für die Korridoruntersuchungen zugrunde gelegten Bevölkerungs- und Arbeitsmarktprognosen sind nicht belastbar.
Flexibles Reagieren in der Angebotsgestaltung	Nicht erfüllt	Die Verträge mit den Verkehrsunternehmen sind nach unserer Wahrnehmung so gestaltet, dass flexible Ergänzungen nur schwer möglich sind. Dies wird im LNVP im Kapitel 6.2.2 auf Seite 90 auch so bestätigt.



## A | POSITIONIERUNG DES STÄDTEKRANZES BERLIN-BRANDENBURG

### Der besonderen Rolle des SPNV für die Entwicklung des Landes gerecht werden

- Die dynamischen Entwicklungen der letzten Jahre in der Metropolregion Berlin-Brandenburg verdeutlichen, dass dem **SPNV für die Städte eine zunehmende Entlastungsfunktion** auf den Verkehrskorridoren zukommt. Die bereits **überholten Fahrgastprognosen**, die als Grundlage für die Korridoruntersuchungen dienten, zeugen von dieser positiven Dynamik. Bereits jetzt sind bestimmte Strecken in den Hauptverkehrszeiten an ihre **Belastungsgrenzen** gekommen.
- Es wird ausdrücklich zur Kenntnis genommen, dass seitens des MIL im Jahr 2017 zum Thema Mobilitätsverbesserungen das **Aktivitätsniveau deutlich zugelegt** hat, wozu z. B. auf die umfangreichen Regionaldialoge im Frühjahr oder die Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – „i2030“ verwiesen wird. Da mittlerweile viele – vorhersehbare – Engpässe im SPNV aber ein kritisches Maß angenommen haben und der **Handlungsdruck durch das wachsende Pendleraufkommen** weiter zunimmt, müssen nun vor allem auch **kurzfristig Maßnahmen** umgesetzt werden. Im **aktuellen Entwurf des LNVP ist ein entsprechender Gestaltungswille jedoch nicht erkennbar**.
- Neben der Aufgabe des LNVP, auf die aktuellen Engpässe zu reagieren, muss er auch eine **Gesamtstrategie und eine Langzeitplanung** darstellen. Diese muss den langen Vorlaufzeiten der Vergabe von Netzen und den mehrjährigen Laufzeiten der Vergabeverträge entsprechen. (Zitat LNVP-Entwurf S. 9: „Der LNVP 2018 wird die Ziele ab Fahrplanwechsel 2022 bis weit nach 2030 bestimmen“)
- Der LNVP sollte den Anspruch haben, auf **Entwicklungen zu reagieren und auch zukünftige Entwicklungen antizipieren** zu können. Der aktuelle Entwurf greift in der praktischen Umsetzung des formulierten Anspruchs, dass die Mobilitätsinfrastruktur die „grundlegende Voraussetzung für eine funktionierende Wirtschaft und Gesellschaft“ ist, zu kurz.
- Ganz richtig greift der Entwurf die zentralen Planungsgrundlagen des Landes auf; leider ist in den dargestellten Planungen weder kurz- noch langfristig die Ableitung auf den LNVP in der notwendigen Tiefe erfolgt. Ein Hinweis auf die aktuelle Diskussion und Aktualisierung des LEP HR mit der Strategie „**Sprung in die 2. Reihe**“ **wird nicht aufgegriffen, obwohl dies bereits Grundlage des ersten Entwurfes** war.



## Grundlegende Forderungen zur Gestaltung des SPNV

- Wie auch in unserer Stellungnahme zur Mobilitätsstrategie 2030 fordern wir einen **30-minütigen Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion als Zielwert**; dieses Ziel muss durch RE-Verbindungen abgesichert sein. Dies konnte für den RE1 bereits realisiert werden, weitere Strecken müssen folgen.
- Eine **gemeinsame Betrachtung des Regionalnetzes mit dem Fernverkehr** ist in den LNVP zu integrieren, wie es auch in den Korridoruntersuchungen erfolgte. Der **Fernverkehr muss durch entsprechende Tarifänderungen** grundsätzlich den Pendlern zugänglich gemacht werden.
- Der im LNVP-Entwurf formulierte **Ausbauschwerpunkt im Fernverkehr nach Polen** ist zu begrüßen; hierbei besteht aber wichtiger Nachbesserungsbedarf, insbesondere für die Verbindungen von Cottbus aus. Für Brandenburg ist nicht nur die Anbindung an die Hauptstadt wichtig, sondern auch **überregionale Verflechtungen über Bundeslandesgrenzen**, die für die räumliche Entwicklung eine zentrale Rolle spielen.
- Die Anbindung der **Mittel- und Oberzentren an die Landeshauptstadt** ist weiter auszubauen, aber auch die **Tangentialverbindungen zwischen den Mittelzentren und Oberzentren** müssen im LNVP-Entwurf stärker betrachtet werden. Für die Verbindungen zwischen den **zentralen Orten, der Landeshauptstadt Potsdam und der Metropole Berlin** sind **Fahrtzeiten als Ziele festzulegen**, und zwar nicht als Orientierungswerte, sondern als **Maximalwerte**.
- Alle **Oberzentren müssen direkt an den BER** angebunden sein; dies muss ein zusätzliches Angebot darstellen und nicht die Pendlerzüge direkt betreffen.
- Es wird angeregt, **landesweit einheitliche Bahnsteighöhen** einzuführen.
- Um eine Verkehrsverlagerung zu den Verkehrsmitteln des ÖV weiter zu bestärken, muss es Ziel sein, die **landesweite Öffentlichkeitsarbeit zur Imagebildung des ÖV** zu verstetigen und auszubauen.

## Konkrete und verlässliche Ziele von Mobilitätsverbesserungen notwendig

- Gesellschaft und Wirtschaft in den Städten benötigen konkrete und verlässliche Ziele, **wann welche Mobilitätsverbesserungen** eintreten werden. Auch wenn diese im Mobilitätsbereich vom Zusammenwirken verschiedener Akteure abhängen und in einer komplexen Struktur von Planungs-, Finanzierungs- und Umsetzungsinstrumenten umgesetzt werden, muss auf die **hohe Erwartungshaltung der BürgerInnen und der Wirtschaft** an städtische und Landespolitik mit konkreten Zielen reagiert werden. „Prominentes“ Beispiel im StädteKranz ist dabei die Durchbindung der RE6 nach Berlin mit einer entsprechenden deutlichen Fahrzeitverbesserung; trotz jahrzehntelanger Bemühungen ist für die aktuellen und potenziellen Nutzer immer noch nicht erkennbar, **wann welche Mobilitätsverbesserung „erfahrbar“** sein wird.
- Vor dem Hintergrund der sich seit Jahren abzeichnenden Engpässe auf bestimmten Strecken ist diesbezüglich auch kritisch anzumerken, dass **bezüglich kurzfristiger Verbesserungen** (2018-2022) keine Aussagen getroffen werden, sondern lediglich auf laufende Abstimmungen verwiesen wird.



## B | ALLGEMEINE HINWEISE

### Zum Beteiligungsprozess:

- Unter dem Aspekt der **Beteiligung und der gebotenen Einflussnahmemöglichkeit** auf LNVP-Inhalte ist der **zeitliche Verlauf des Prozesses höchst fragwürdig**. Das Land Brandenburg hat bereits am 4.10.2017 eine Rahmenvereinbarung mit dem Land Berlin und der Deutschen Bahn AG unterzeichnet, in der die wichtigsten Entwicklungsprojekte für die Hauptstadtregion festgelegt werden. Damit bindet sich das **Land bereits vor dem Beteiligungsverfahren bezüglich wesentlicher Eckpunkte** des Landesnahverkehrsplanes. Die Anhörung zur Herstellung des Benehmens im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung des Landtages Brandenburg fand bereits am 9.11.2017 statt. Die Hinweise aus dem Beteiligungsverfahren konnten also nicht berücksichtigt werden. Am 22.11. wurde die Bekanntmachung der Ausschreibung für wesentliche Verkehrsleistungen im europäischen Amtsblatt veröffentlicht. Die Ausschreibung enthält große Teile der im Landesnahverkehrsplan enthaltenen Maßnahmen.
- Darüber hinaus erscheint die **Beteiligungsfrist vom 23.10.2017 bis zum 4.12.2017 außerordentlich kurz**, da es sich um umfangreiche Unterlagen handelt, für deren Prüfung teilweise noch Expertenwissen eingeholt werden muss. Es bestehen erhebliche Zweifel, ob diese Vorgehensweise dazu geeignet ist, **qualifizierte Stellungnahmen** einzuholen und kompetente Diskussionen zu führen, um so zu einer Verbesserung des Entwurfs beizutragen. Dies kann dazu führen, dass **Optimierungspotenzial durch die größere Praxis- und Bürgernähe** in den Städten nicht genutzt werden kann.

### Zur Methodik:

- Grundsätzlich begrüßen wir die Nutzung der **Korridoruntersuchungen** als Grundlage für die Betrachtung möglicher zukünftiger Entwicklungsmöglichkeiten. Es erscheint allerdings notwendig, die Begründung der **Auswahl der Mitfälle** und die entsprechende Abwägung zu veröffentlichen, um die Entscheidung nachvollziehbar zu gestalten. Zudem sind auch die über die veröffentlichten Mitfälle hinaus untersuchten Mitfälle zu veröffentlichen.
- Die **Korridoruntersuchungen** sind weiter fortzusetzen und mit aktuellen Daten zu unterlegen. Die in den vorliegenden Korridoruntersuchungen verwendeten Fahrgastzahlen und **Prognosen sind bereits jetzt auf bestimmten Strecken deutlich überholt**. In den Städten werden aufgrund der Dynamik regelmäßig die Bevölkerungsprognosen angepasst. Es ist angesichts der Dynamik nicht nachvollziehbar, dass **prognoseseitig weiterhin eine Landesprognose mit dem Basisjahr 2013** zugrunde gelegt wird. Ungeachtet aller mit der Erstellung der umfassenden Landesprognosen verbundenen methodischen Aufwände müssen für anstehende dringende Entscheidungen im Mobilitätsbereich **plausible Prognosefortschreibungen** zugrunde gelegt werden.



- Für die Fortschreibung der Korridoruntersuchungen sind die **Entwicklungspotentiale der Städte** mit zu berücksichtigen, falls dies nicht bereits geschehen ist. Mobilitätsplanung sollte nicht nur Entwicklungen hinterherlaufen, sondern diese auch im Sinne einer nachhaltigen Landes- und Regionalentwicklung steuern.





## C | ZENTRALE POSITIONEN DER EINZELNEN MITGLIEDSSTÄDTE DES STÄDTEKRANZES

Im Folgenden wird zusätzlich auf die zentralen Aussagen und Anforderungen der einzelnen Mitgliedsstädte des StädteKranzes eingegangen:

- **Brandenburg an der Havel:**
  - Die vorgesehene **Taktverdichtung auf der Linie RE1** in den Hauptverkehrszeiten auf drei Zugpaare wird ausdrücklich begrüßt. Aufgrund der aktuell bereits erreichten Kapazitätsgrenzen sind hierbei aber Maßnahmen bereits **vor 2022** gefordert.
  - Eine weitere **Durchbindung der RE1 nach Kirchmöser bzw. Wusterwitz** wäre zu begrüßen.
  - Die sich bereits in Abstimmung (Nahverkehrsplan Stadt Brandenburg an der Havel, Verkehrsentwicklungskonzept) befindliche **zusätzliche Haltestelle des RB51** an der Wilhelmsdorfer Landstraße sollte in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen werden.
  
- **Cottbus**
  - Um die Stellung des Oberzentrums zu stärken, ist der regionale und überregionale Verkehr zu verbessern; zum einen werden **weder attraktive Verbindungen nach Polen im LNVP** aufgenommen, noch werden Anforderungen an eine verbesserte Anbindung nach **Sachsen** aufgestellt. Die Verbindungen in die **Landeshauptstadt Potsdam und zum BER** zum Zeitpunkt seiner Eröffnung sind deutlich zu verbessern.
  - Der LNVP nennt den **zweigleisigen Ausbau zwischen Cottbus und Lübbenau** erst im Zielnetz 2030; da bereits jetzt die Relation an ihre Auslastungsgrenze gekommen ist, müssen hierbei dringend entsprechende **kurzfristige Maßnahmen** umgesetzt werden. Die kurzfristig mögliche Verbesserung der Verbindung Cottbus – Berlin durch **Teilung des RE 2 kann bereits vor dem Fahrplanwechsel 2022** erfolgen.
  
- **Eberswalde:**
  - Der **RE3 von Berlin nach Angermünde** ist in einem 30-Minuten-Takt zu bedienen; im Zielkonzept 2020/2030 wird diese Verbesserung nur durch den Fernverkehr erreicht. Auch vor dem Hintergrund des im LEP HR vorgesehenen neuen Mittelzentrums Angermünde ist hierbei eine **Nachbesserung im Regionalverkehr** gefordert.
  
- **Frankfurt (Oder):**
  - Die Stadt Frankfurt (Oder) ist außerordentlich erfreut, dass im Zielnetz 2022 die dringend **notwendige Verdichtung des RE1 auf drei Fahrten pro Stunde in der Hauptverkehrszeit (HVZ) zwischen Frankfurt (Oder) und Brandenburg** an der Havel erfolgt. Es wird ausdrücklich angeregt, die Einführung des dritten Zugpaares pro Stunde zeitlich **vor das Jahr 2022** zu legen.



- Zur direkten **Anbindung des Oberzentrums Frankfurt (Oder) sowie des Landkreises Oder-Spree an den Flughafen BER** ist es ausnehmender Wunsch, eine **Verlängerung der RB 36** von Königs Wusterhausen zum BER und somit den Ersatz des geplanten Streckenastes der RB 22 zwischen BER und Königs Wusterhausen zu prüfen.
  - Eine **Verstärkung und Ausweitung grenzüberschreitender Linien** mit tageszeitlich günstiger Lage und eines niedrigschwelligen Tarifangebotes wird angeregt.
  - Es sollte eine Zielstellung sein, **internationale und bundesländerübergreifende Verbindungen**, insbesondere zwischen Städten besonderer zentralörtlicher Bedeutung, wie **Landeshauptstädten, Woivodtschaftssitzen und Oberzentren**, zu stärken und ein attraktives Angebot zu schaffen.
  - Zur Attraktivierung des SPNV soll weiterhin eine **Reaktivierung der Haltepunkte Gündendorf und Booßen** geprüft werden.
- **Jüterbog:**
- Den aufgrund des zusätzlichen Fernverkehrs auf der **Anhalter Bahn drohenden Kapazitätsengpässen für den Regionalverkehr** ist durch **geeignete bauliche Maßnahmen** entgegenzusteuern, z. B. durch ein separates 3. Gleis oder Seitengleise.
  - Einrichtung einer **schnellen Verbindung zum BER**; Einrichtung einer RE-Linie ohne Zwischenhalt im Abschnitt Ludwigsfelde – BER.
  - Einrichtung eines **Turmbahnhofes in Genshagener Heide**.
  - Mit der **Anbindung der RB33 an den Hauptbahnhof Potsdam** sollte die Bahn über Jüterbog hinaus **bis nach Luckenwalde** verlängert werden.
  - Durch den zusätzlichen Fernverkehr auf der Anhalter Bahn drohen Einschränkungen für die Reisenden im Regionalverkehr. Als Entschädigung sollten für den Fernverkehr **Halte an der Anhalter Bahn, in Luckenwalde und in Jüterbog**, vorgesehen werden.
- **Luckenwalde:**
- Soweit sich der sehr vage formulierte Punkt 6.2.2 „**Angebotsnachsteuerung** nach 2018“ auf die in der Abschlussdokumentation Korridoruntersuchung auf Seite 106 genannten **Ausweitungen des Halbstundentaktes im Korridor F** bezieht, wird dies ausdrücklich begrüßt, aber als zu spät und nicht weitreichend genug angesehen.
  - Den aufgrund des zusätzlichen Fernverkehrs auf der **Anhalter Bahn drohenden Kapazitätsengpässen für den Regionalverkehr** ist durch **geeignete bauliche Maßnahmen** entgegenzusteuern (Kapazitätserweiterungen durch ein drittes Gleis, Seitengleise / Überholmöglichkeiten an weiteren Bahnhöfen, eine Nordostkurve am Genshagener Kreuz, so dass der Verkehr vom BER nach Berlin nicht sämtliche Gleise kreuzen muss)
  - Mit der **Anbindung der RB33 an den Hauptbahnhof Potsdam** sollte die Bahn über Jüterbog hinaus **bis nach Luckenwalde** verlängert werden.





- Durch den zusätzlichen Fernverkehr auf der Anhalter Bahn drohen Einschränkungen für die Reisenden im Regionalverkehr. Als Entschädigung sollten für den Fernverkehr **Halte an der Anhalter Bahn, in Luckenwalde und in Jüterbog**, vorgesehen werden.
- Die geforderte **Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafen BER** ist durch die geplante Linie Ludwigsfelde-BER gewährleistet, auch wenn dies leider erst im Jahr 2022 passieren soll. Sinnvoll wäre ein **Start zur Eröffnung des BER**, jedenfalls soweit diese vor dem Jahr 2022 erfolgen sollte. Nicht gelöst sind damit die Probleme, die Landeshauptstadt zu erreichen. Eine in Luckenwalde startende RB33, die über Jüterbog zum Potsdamer Hauptbahnhof fährt, wäre von der Bequemlichkeit eine erhebliche Verbesserung der Anbindung und ist daher unbedingt umzusetzen. Von der Fahrzeit her wäre aber nach wie vor ein **Turbahnhof am Genshagener Kreuz** die optimale Lösung. Dieser würde Potsdam und den BER hervorragend anbinden und durch die dort möglichen Park-and-Ride-Anlagen in unmittelbarer Nähe der B101 und der BAB10 einen bequemen Zugang für Pendler aus dem gesamten Norden des Landkreises Teltow-Fläming in Richtung Potsdam, BER, Berlin und Luckenwalde darstellen, sodass dieser Bahnhof auch zusätzliche Fahrgäste generieren würde und den Modal Split im Sinne des Umweltverbundes beeinflussen würde. Es ist nicht nachvollziehbar, dass diese **Variante nicht als Mitfall im Rahmen der Korridoruntersuchungen** betrachtet wurde.
- **Neuruppin:**
  - Bei der **Durchbindung des Regionalexpress 6 handelt es sich um eines der zentralen Vorhaben für die Fontanestadt und für die gesamte Region**, mit dem Ziel einer möglichst schnellen und umsteigefreien Bahnverbindung in die Berliner Innenstadt bzw. zum BER. Aufgrund der aktuell bereits erreichten Kapazitätsauslastung und prognostizierten Fahrgastzuwächse ist eine **zeitnahe Lösung durch geeignete Maßnahmen** (z. B. Durchbindung, höhere Taktung) umzusetzen.
  - Grundsätzlich sind die im LNVP benannten Maßnahmen einer **Durchbindung über die Kremmener Bahn sowie eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit im 30-Min.-Takt** zu begrüßen. Der aktuell im Entwurf vorliegende LNVP weist für den Zeitraum 2018 -2023 jedoch diese Maßnahmen nicht auf und verweist auf den Zeithorizont 2030. Die Fontanestadt erwartet eine **deutlich zeitnähere Perspektive zur Umsetzung von Maßnahmen**. Ggf. lässt sich mit der direkten **Anbindung des RE 6 nach Berlin-Tegel** eine kurzfristige, vor 2023 zur realisierende Lösung, umsetzen.



## D | WEITERE ANMERKUNGEN

In Ergänzung zu den vorhergehenden Ausführungen folgen zu **einzelnen Punkten weitere Hinweise**. Hierbei wird sich entlang des Aufbaus des LNVP-Entwurfs orientiert, wobei wir darauf hinweisen möchten, dass die Hinweise anhand von Beispielen zum Überarbeitungs-/Ergänzungsbedarf dargestellt werden und somit nicht vollständig/allumfassend sind:

- Finanzierung: Die **Regionalisierungsmittel** sind **kontinuierlich vollständig** für den ÖPNV zu verwenden; der **Eigenanteil des Landes Brandenburg zur Finanzierung des üÖPNV** (Bus, O-Bus und Straßenbahn) zu erhöhen, da dem Zubringerverkehr zu den Zugangsstellen des SPNV eine hohe Bedeutung zukommt.
- „**Hürden**“ der Nutzung senken (weiche Standortfaktoren des ÖPNV stärken, bspw. Unterstellplätze, Entwicklungsziele für Bahnhofsumfelder formulieren, Verknüpfung von Ticketangeboten, Mobilitätskarte, Vertaktung, Verlässlichkeit)
- Zu 1.4.1 (S. 17f): In der Aufzählung der übrigen Verkehrsmittel im Bezug auf die Vernetzung der Verkehre an den Stationen wurde die **Straßenbahn als nachhaltigster Verkehrsträger** nicht erwähnt. Dabei leistet die Straßenbahn in den Oberzentren einen großen Beitrag für den Zu- und Abbringverkehr.
- Zu 2.4.2 (S. 41ff): Der Einsatz von **PlusBus-Linien** ist grundsätzlich zu begrüßen; in der Entwicklung und weiteren Verstetigung von Linien muss allerdings sichergestellt werden, dass diese Linien eine Ergänzung und Stärkung des SPNV bedeuten, keine Alternativen.
- Zu 2.6 (S. 46): Formulierung „**Orientierungswert**“ herausnehmen; **Forderung der Nennung der Anbindungszeiten** (s. a. Stellungnahmen LEP HR und Mobilitätsstrategie)
- Zu 4.1 (S. 60): „**abhängig von Fahrgastaufkommen**“: sollte detaillierter beschrieben werden
- Zu 6.2.1 (s. 88ff): Der **Bezug zum Verkehrsangebot im Fahrplan 2017** muss dahingehend ergänzt werden, dass auch bereits umgesetzte Verstärkungen des Fahrplans gemeint sind.
- Zu 1.4. (S. 17ff): Aussagen auch auf **benutzte Bahnhöfe** ausweiten; Stichworte Barrierefreiheit und Mängelbeseitigung; kritische Reflexion der Leitfäden umsetzen

Die Interkommunale Arbeitsgemeinschaft »Städtekrantz Berlin-Brandenburg« bedankt sich für die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme und wäre erfreut, wenn die angesprochenen Änderungen und Ergänzungen in die **finale Fassung des LNVP einfließen** würden.

Für die Beantwortung von Rückfragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung!

Neuruppin/Berlin, den 04. Dezember 2017

Jens-Peter Golde

Bürgermeister d. Fontanestadt Neuruppin u. Vorsitzender der AG »Städtekrantz Berlin-Brandenburg«