



## Stellungnahme zum Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2018-2022

### Mobilität ist Freiheit!

#### Grundlegendes:

Der ÖPNV nimmt eine Schlüsselrolle in der Mobilitätsentscheidung vieler Brandenburger ein. Dieser zentralen Bedeutung muss ein zukunftsorientierter Landesnahverkehrsplan Rechnung tragen. Brandenburger sind mobil.

Nicht nur innerhalb Brandenburgs wird gependelt: 29,2 % der Beschäftigten aus Brandenburg pendeln berufsbedingt in andere Bundesländer. Die Anzahl der Pendler (ob innerhalb Brandenburgs, in andere Bundesländer oder aus anderen Bundesländern) nimmt stetig zu und wird, berücksichtigt man die bestehenden Rahmenbedingungen wie Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftsentwicklung und die Bewegungen auf dem Immobilienmarkt, weiter ansteigen. Der Nutzergruppe „Pendler“ gilt daher ein besonderes Augenmerk, nicht nur in der sogenannten Metropolregion um Berlin, sondern prinzipiell im gesamten Flächenland Brandenburg. Die Verkehrsverbindung von und nach Berlin und der Anbindung der Berlin-fernen Regionen ist nicht zuletzt ein wesentlicher Standortfaktor, sowohl für die Bevölkerungsentwicklung in Städten und Gemeinden als auch für die wirtschaftliche Entwicklung in ganz Brandenburg. Die wirtschaftliche Entwicklung Brandenburgs und der Hauptstadtregion hängt maßgeblich von guten Bedingungen für Pendler ab.

Es ist positiv anzumerken, dass der vorliegende Entwurf des LNVP einen Schlussstrich unter der Ausdünnung des Angebotes, insbesondere im ländlichen Raum zieht. Dass jedoch wiederum veraltete Grundlagendaten verwendet wurden, verhindert ein zukunftsweisendes Konzept. Hier muss auf Basis aktueller Zahlen nachgebessert werden.

Übervolle Züge, flankiert von Zugausfällen und nicht bedarfsgerechten Angeboten, sind die Folge mangelhafter Investitionen in die Schienen- und Fahrzeuginfrastruktur. All dies geschieht auf dem Rücken derer, die auf einen leistungsfähigen ÖPNV angewiesen sind – sei es aus beruflichen Gründen, auf dem Weg von und zur Schule/Studium oder in der Freizeit.

Wesentlicher Mangel des vorliegenden Landesnahverkehrsplans ist der Blick in die Zukunft. Mit der Ausblendung des langfristigen Handlungshorizontes setzt der vorliegende Entwurf die Fehlleistungen der Vergangenheit fort. Damit werden die alten Fehler die Neuen sein. Beachtet man den notwendigen Vorlauf in Hinsicht auf Infrastrukturmaßnahmen für Planung und Umsetzung, müssen jetzt die Projekte angeschoben werden, die ab 2030 der weiter wachsenden Bevölkerung Brandenburgs, und seinen Gästen bedarfsgerechte Mobilitätsangebote bieten. Ebenfalls fehlen tatsächliche Maßnahmen, die aktuelle Belastungen, insbesondere der Pendler, abbauen und diesen entgegensteuern.

Von 2013 bis 2016 ist die jährliche Verkehrsleistung im SPNV um ca. 3%, die Nutzerzahlen jedoch um 18 % auf 230 Mio. Fahrgäste (2016) gestiegen. Die Entwicklung zu immer

volleren Zügen muss kurzfristig gestoppt werden. Dazu kommen sowohl die Verlängerung von Zügen und Bahnsteigen als auch Taktverdichtungen im Bestandsnetz in Betracht. Die Möglichkeit, längere Züge einzusetzen oder Bahnsteige zu verlängern, wird im vorliegenden Konzept jedoch nicht betrachtet. Linienabhängig wäre beides jedoch ohne weiteres möglich, da die Mehrheit der angefahrenen Bahnsteige auch für längere Züge von bis zu 210 m nutzbar ist. Wo das nicht möglich ist, ließen sich durch technische Lösungen i. V. m. entsprechenden Fahrgastinformationen nur die jeweils am Bahnsteig anliegenden Zugteile für das Ein- und Aussteigen nutzbar machen. Diese Lösung muss jedoch bereits im Beschaffungsvorgang berücksichtigt werden. Mit Blick in die Zukunft ist auch die Verlängerung von Bahnsteigen als Option zu prüfen und wo immer möglich zu planen und umzusetzen.

Die Feststellung „das Linien- und Bedienkonzept ab Dezember 2018 entspricht weitgehend dem Angebot im Fahrplan 2017“ ist faktisch eine Drohung gegenüber Pendlern. Die aktuelle positive Bevölkerungsentwicklung, insbesondere im großstädtischen Verdichtungsraum, wird damit vollständig ignoriert. Selbst auf seit Jahren für ihre massive Belastung bekannten Strecken wie Nauen-Berlin und Potsdam-Berlin wurden weder Takterhöhungen eingeführt noch sind sie auf absehbare Zeit geplant.

### **Einzelbetrachtungen:**

Erforderlich ist eine verbesserte Anbindung von **Cottbus** an die Metropolräume Berlin, Halle/Leipzig und Dresden. Dazu ist eine Taktverdichtung, eine Verlängerung der Züge und eine verbesserte Anschlusssicherheit an nationale und internationale Fernverkehrsangebote notwendig. Zusätzlich sollten die Fahrzeiten zwischen Cottbus und den Metropolräumen verkürzt werden. Insbesondere betrifft dies die Verbindung Cottbus-Leipzig, die ertüchtigt und ausgebaut werden muss, um lange Umsteigezeiten in Leipzig zu verhindern.

**S5:** Taktverdichtung im Berufsverkehr von 20 Min. auf 10 Min. bis Strausberg. Dies ist erforderlich, um die stetig wachsenden Pendlerzahlen von/nach Berlin aus den Gemeinden Neuenhagen b. Berlin, Fredersdorf, Petershagen/Eggersdorf und Strausberg aufnehmen zu können.

**RB26:** Taktverdichtung im Berufsverkehr von 60 Min. auf 30 Min., Bedienung der Bahnhöfe Gorgast, Golzow, Werbig, Alt Rosenthal, Trebnitz (Mark) und Obersdorf im 60-Minuten-Takt statt aktuell 120 min. Dazu sind zusätzlich die erforderlichen Ausbaumaßnahmen der Infrastruktur zu unterstützen.

Die ab 2022 geplante Verschlechterung der Anbindung von Rangsdorf: Ersatz des **RE7** durch den RE32b, Ersatz des **RE 5** durch den RE 8b mit Wegfall von Anbindungen und der Konsequenz einer nunmehr nur noch stündlichen Verbindung ins Berliner Zentrum statt wie bisher zwei Regionalexpresszüge und das Erfordernis mehrfachen Umstiegs stellt für die Pendler eine wesentliche Verschlechterung dar und sollte überdacht werden. Des Weiteren sollte die Anbindung Rangsdorfs an das S-Bahn-Netz nunmehr stärker vorangetrieben und beschleunigt werden.

Verstärkter Ausbau des **Busverkehrsangebots**. Positiv ist, dass die gut gestarteten PlusBusse weiterentwickelt werden sollen. Priorität sollten Relationen haben, für die es bislang keine Bahnverbindung gibt (Tangentialverbindungen). Soweit Anschlüsse an Bahnlinien bestehen, sollte die Anschlusssicherheit Vorrang vor Pünktlichkeit haben. Wegen der Zuständigkeit der Landkreise für diese Linien sollte die **kreisübergreifende Kooperation** gefördert werden, um optimale Verbindungen herzustellen. Die Stärkung von Rufbussystemen in der Peripherie ist als kostengünstige Sicherstellung eines Grundangebots von Mobilität zu begrüßen.

**Velten** leidet unter einer mangelhaften Verkehrsanbindung durch ÖPNV-Angebote nach Berlin. Dieser Umstand ist zu korrigieren – möglich ist dies über eine S-Bahn-Verlängerung und die Etablierung des Prignitz-Express.

Der **S-Bahnhof Schönfließ** wird im LNVP als der letzte nicht barrierefreie S-Bahn-Haltepunkt im Land Brandenburg genannt. Leider werden im vorliegenden Entwurf die Potenziale, die in diesem Haltepunkt stecken, nicht erkannt. Der Haltepunkt könnte mit geringen Mitteln zu einem bedeutenden P&R-Parkplatz am Berliner Außenring mit Anbindung nach Pankow, Friedrichstraße und Potsdamer Platz entwickelt werden und damit zu einer erheblichen Reduzierung des Pendlerindividualverkehrs im Berliner Norden führen. Zudem ist mit geringen Mitteln ein Regionalbahnhalt mit Verknüpfung zur S-Bahn möglich.

Die im vorliegenden Plan vorgesehene Beibehaltung des 20-Minuten-Takts der S-Bahn-Linie 1 auf dem Streckenteil Frohnau-Oranienburg wie auch bei der S 25 (im nördlichen Abschnitt bis Hennigsdorf) verkennt die dramatisch gestiegenen Einwohnerzahlen im Südteil des Landkreis Oberhavel und die damit verbundenen massiven Verkehrsprobleme. Eine angebotsorientierte Taktung müsste hier mindestens einen 10-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten (6-10 und 16-20) vorsehen.

Die Ausweitung der Fahrgastinformationssysteme ist richtig und wichtig. Neben der Bereitstellung von verlässlichen stationären Fahrgastinformationssystemen sollte vor allem im Bereich von Verkehrsstationen eine ausreichende Netzabdeckung für die mobile Internetnutzung gesorgt werden, damit im Zweifel auch über diesen Weg Fahrgäste sich informieren können. In diesem Zusammenhang ist der **flächendeckenden Ausbau des WLAN – Angebotes im Regionalverkehr** noch stärker forciert werden. Bahnen sind für viele Berufstätige mittlerweile auch rollende Büros, in denen gearbeitet wird. Dies setzt eine entsprechende Netzabdeckung voraus – allen voran auf jenen Linien, die die Zentren unserer Region miteinander verbinden.

**RE1 Frankfurt(Oder) – Brandenburg:** Hier ist in den Hauptverkehrszeiten die Schaffung von stündlich verkehrenden Schnellzügen zwischen Brandenburg/Havel, Potsdam, Berlin und Frankfurt(Oder) sinnvoll, die nur in den genannten Städten halten. Die Fahrzeit kann hierdurch deutlich verkürzt werden.

**Potsdam-Berlin:** Die Strecke Potsdam – Berlin ist inzwischen sogar außerhalb des Berufsverkehrs deutlich überlastet. Zu Zeiten des Berufsverkehrs ist die Situation für die Fahrgäste zeitweilig unzumutbar. Inzwischen kommt es sogar zu Einzelfällen, in denen Fahrgäste das Angebot wegen Überfüllung nicht mehr wahrnehmen können. Hier ist eine Erhöhung der Kapazitäten zwingend und kurzfristig zu realisieren.

**Verkehrsverträge** zukunftsfähig gestalten. Die jetzige Situation, insbesondere im Bereich des Berufsverkehrs des SPNV, liegt u.a. auch in einer vergleichsweise unflexiblen Vertragsgestaltung begründet. Die zukünftigen Verträge müssen kurzfristigen Maßnahmen zur Bedarfsanpassung den notwendigen Raum lassen, um das Angebot für die Fahrgäste attraktiv und sicher zu halten.

---