



Péter Vida, MdL ♦ Jahnstr. 50 ♦ 16321 Bernau

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
Henning-von-Tresckow-Straße 2-8

14467 Potsdam

Potsdam, den 02.12.2017

Stellungnahme von BVB / FREIE WÄHLER zum Landesnahverkehrsplan 2018

Sehr geehrte Damen und Herren,

als Mitglied des Landtages und Bürger von Brandenburg erlaube ich mir, in Zusammenarbeit mit lokalen Vertretern von BVB / FREIE WÄHLER, nachfolgende Stellungnahme mit Standpunkten, Hinweisen und Forderungen zum Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2018 an Sie zu richten.

A. RB54 und RE6 – Region Rheinsberg/Kremmen

Wir unterstützen die Zielstellung des Planes – eine deutliche Verbesserung des Mobilitätsangebotes zur Sicherung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung in allen Regionen. Auch wir setzen uns mit unseren Möglichkeiten ein für die Stärkung des Umweltverbundes im ÖPNV, den Rad- und Fußgängerverkehr, die besseren Bahnangebote eingeschlossen.

Auch in unserem Umland besteht durch den Regionalverkehr mit dem RE6 und dem RB54 eine Situation, die ein positives Potenzial besitzt, die Siedlungsentwicklung zu verbessern. Es zeigen sich mit der Wachstumsdynamik im Berliner Umland auch unsere Chancen, neue Einwohner zu gewinnen. Voraussetzung ist allerdings eine gute verkehrliche Anbindung an Berlin.

Der RB54 ist derzeit nur für ein halbes Jahr bestellt. Die Fahrzeiten richten sich überwiegend an Touristen. „Der bedarfsorientierte Ausflugsverkehr in der Sommersaison“ (siehe S. 93) entspricht nicht dem tatsächlichen Bedarf vor Ort. Für Berufstätige ist die Bahn derzeit nicht nutzbar. Daher müssen wir folgende Punkte monieren:

- Berufspendler können aufgrund der Abfahrtszeiten die Bahnverbindung nicht nutzen und weichen deshalb auf die Bahnhöfe in Gransee oder Neuruppin aus.
- Touristische saisonverlängernde Maßnahmen sind ohne Bahnverkehr nicht möglich.

- Es ist mittlerweile kaum noch möglich, in der Hauptsaison in Rheinsberg zu wachsen. Deshalb ist es wichtig, die Nebensaison zu stärken.
- Gerade Hotels für Gäste mit Behinderungen, aber auch Tagungshotels brauchen eine stetige Bahnverbindung, sodass diese konkurrenzfähig sein können.
- Günstiges Bauland genügt nicht, um Berliner zum Umzug nach Rheinsberg zu bewegen.
- Investitionen in die Strecke sind nicht nötig. Es braucht nur die Bestellung durch das Land.

Die Stadt Rheinsberg hat die Möglichkeit, sich zu entwickeln und dem Trend des Verlustes von Einwohnern entgegenzuwirken. Hierzu bedarf es Arbeitsplätzen vor Ort oder der Möglichkeit, diese mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Auch für wirtschaftliche Ansiedlungen ist ein guter öffentlicher Nahverkehr eine Voraussetzung. Dazu bedarf es allerdings auch der Unterstützung von Seiten der Landesregierung.

Wir fordern deshalb einen ganzjährigen Bahnverkehr von und nach Rheinsberg. Die Bestellung muss auch langfristig sein, da dies eine Voraussetzung ist, Berufspendlern eine ausreichend sichere Perspektive zu bieten. Die Fahrzeiten müssen sich sowohl an den touristischen Bedarf richten als auch an den Bedarf durch Berufstätige, Studenten und Schüler. Als alternative Lösung kommt auch die Teilung der RB12 in Löwenberg oder dauerhafte Bestellung der RB54 über Löwenberg nach Berlin mit mindestens 6 Zugpaaren in Betracht.

Weiterhin sind wir außerordentlich erstaunt, dass entgegen anderslautenden Ankündigungen vor der Veröffentlichung des Entwurfes von der vorgesehenen Zielstellung der Durchbindung des RE6 nach Berlin-Gesundbrunnen über Tegel abgewichen und diese auf den nächsten Planungszeitraum nach 2030 verschoben wird. Die angebotene Zwischenlösung, den RE6 über Spandau nach Charlottenburg zu führen, ist abwegig, sie bringt keinen Gewinn für die Nutzer.

Wir fordern deshalb, auch im Einklang mit den Vertretungen der Städte und Gemeinden am RE6 und den Bürgern, die Durchbindung des RE6 direkt nach Berlin-Gesundbrunnen in diesem Planungszeitraum.

Die Hauptbegründung für diese Forderung liegt in dem stark anwachsenden Ein- und Auspendlerverkehr, der gegenwärtig insbesondere durch Schüler, Studenten und Asylbewerber außerordentlich angestiegen ist. Das hat zur Folge, dass insbesondere in Hauptverkehrszeiten sowie in den Jahreszeiten des boomenden Tourismus der Berliner ins Umland (auch an den Wochenenden) oftmals katastrophale Verhältnisse in den Zügen herrschen.

Unsere zweite Forderung betrifft den gegenwärtigen Zustand des Betriebes des RE6, der in keiner Weise den im Abschnitt 4 des Entwurfes genannten „Anforderungen an das SPNV-Angebot“ entspricht. Hier kann man nicht mehr von Kundenzufriedenheit sprechen, die Qualität der Verbindungen sowie der eingesetzten Fahrzeuge sowie die Informationspraxis sind völlig unbefriedigend. Die gegenwärtige Situation am RE6 ist durch Unpünktlichkeit, übervolle Züge in den Spitzenzeiten und fehlende Informationen bei Verschiebungen gekennzeichnet. Das muss sich unbedingt ändern.

Wir fordern des Weiteren, dringend notwendige Maßnahmen zu ergreifen, um die Pünktlichkeit und Sicherheit auf der Strecke aktuell bedeutend zu verbessern.

Es sollte nicht unerwähnt bleiben, dass im Jahr 2019 gleich zwei größere Ereignisse im Landkreis Ostprignitz-Ruppin stattfinden, nämlich die LaGa in Wittstock sowie das Fontanejahr in Neuruppin. Es ist allein dadurch bereits mit einem deutlichen Anstieg der Nutzerzahlen zu rechnen. Hinzu kommt, dass die Stadt Neuruppin mittlerweile Universitätsstadt ist und dadurch weiter an Attraktivität gewinnt.

Mit dieser Forderung kommen wir zu dem Hauptproblem der Strecke Kremmen-Neuruppin, dem Fehlen eines zweigleisigen Begegnungsabschnittes. Dieser ist zwischen Kremmen und Neuruppin unbedingt nötig, weil damit die Unsicherheit im Verkehr stark gemindert werden könnte. Wir fordern deshalb, in den Entwurf auf Seite 95 „Infrastrukturmaßnahmen“ aufzunehmen: „Inbetriebnahme eines zweigleisigen Begegnungsabschnittes für den RE6 zwischen Neuruppin und Kremmen.“

Außerdem müsste der Bau dieser Ausweichstelle in die anstehenden Ausschreibungen (Pkt. 6.4.2) aufgenommen werden. Wir würden es außerdem begrüßen, wenn für den nächsten Planungszeitraum, also ab 2030, der Umbau der Strecke des RE6 für den elektrischen Betrieb vorgesehen wird.



Frank Schwochow
designierter Bürgermeister der Stadt Rheinsberg

B. RE4 – Region Havelland

Mit Spannung haben vor allem die Einwohner von Buschow und Nennhausen des Amtes Nennhausen sowie alle Nutzer des RE4 den am 20.10.2017 veröffentlichten Landesnahverkehrsplan erwartet. Positiv wird die Zielstellung des Planes bewertet, eine deutliche Verbesserung des Mobilitätsangebotes zur Sicherung der Daseinsvorsorge für die Bevölkerung in allen Regionen zu erreichen. Insbesondere die am 16.06.2017 stattgefundene Nahverkehrskonferenz mit dem Hintergrundwissen zahlreicher Probleme auf dieser Strecke ließ die Bürger auf Verbesserungen im Entwurf des Landesnahverkehrsplanes hoffen, was sich nun leider als nicht erfüllt erweist.

Für die Stadt Rathenow sieht der Entwurf des Nahverkehrsplanes keine Verbesserungen vor und lässt für die Verbindung nach Potsdam erhebliche Verschlechterungen befürchten. Viele Menschen aus den Anliegerorten des RE4 pendeln täglich in Richtung Berlin und es könnten noch mehr sein, wenn das Verkehrsangebot den örtlichen Erfordernissen angepasst wäre. So hält der RE4 tagsüber nur alle 2 Stunden in Buschow und Nennhausen, obwohl er stündlich dort durchfährt. Das hat zur Folge, dass viele der dortigen Pendler notgedrungen das Auto benutzen oder zu einer für sie nicht erforderlichen Zeit den RE4 nutzen müssen, was zu einer eigentlich vermeidbaren Überfüllung der Züge führt.

Daher fordern wir:

- 1. stündlicher Halt auch tagsüber in Buschow und Nennhausen**
- 2. Verbesserung der Taktzeiten des RE4 nach Berlin zu den Hauptverkehrszeiten auf 30 Minuten**
- 3. Verbesserung der Anbindung an die Hansestadt Stendal als naher Bahnknotenpunkt zu den Hauptverkehrszeiten mit einer Taktzeit von 30 Minuten sowie zu den übrigen Zeiten von 60 Minuten**
- 4. Verlängerung der Taktzeiten von 60 Minuten von Berlin nach Rathenow bis 00:00 Uhr**
- 5. Verbesserung der Anbindung des RE4 an die Landeshauptstadt Potsdam**

Diese Wünsche stehen auch im Einklang mit der Ankündigung der Ministerin von 2014/2015, die seinerzeit vorgetragene Probleme wohlwollend im neuen Landesnahverkehrsplan zu berücksichtigen.



Thomas Kuhlmeiy
Märkisch Luch

C. RB60 – Region Oderbruch

Am 20.10.2017 veröffentlichte das Ministerium einen neuen Landesnahverkehrsplan. Diesen nahmen wir vor allem im Nachgang an die Nahverkehrskonferenz vom 16.06.2017 unter großer Spannung zur Kenntnis. Uns ging es vor allem um die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts Eberswalde – Berlin Lichtenberg der RB60, die z.Zt. zwischen Eberswalde und Wriezen bzw. Frankfurt (Oder) verkehrt.

In Bezug auf die RB60, die an Wochentagen im 2-Stunden-Takt zwischen Eberswalde und Wriezen bzw. Eberswalde und Frankfurt (Oder) und am Wochenende im selben Takt, allerdings nur von Eberswalde nach Frankfurt (Oder), verkehrt, tritt beim Lesen Ernüchterung ein. Die einzige Änderung, die vorgenommen werden soll, ist die Erhöhung der Fahrtgeschwindigkeit der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) von bisher 60 km/h auf nun 80 km/h.

Leider bringt uns diese Änderung keine spürbare Verbesserung der Anbindung nach Berlin. In Eberswalde hat man momentan eine Umsteigezeit von 8 Minuten und von Frankfurt (Oder) 5 Minuten. Eine Anhebung der Fahrtgeschwindigkeit bringt hier keine Vorteile, da die nächsten Anschlüsse in kurzer Zeit erreichbar sind und sich mit der möglichen Änderung kein früherer Anschluss erreichen ließe.

Besonders aus Sicht der Pendler ist es bedauernswert, dass die Möglichkeit der durchgängigen Bahnverbindung nach Berlin vehement außer Acht gelassen wird. Eberswalde und Bernau profitieren rege von ihrer guten Anbindung nach Berlin. Bad Freienwalde (Oder) hat einen großen Leerstand sowie günstige Mietpreise. Die Grundlage, neue Einwohner, junge Familien etc. in unsere Stadt aufzunehmen, wäre gegeben. Leider ist eine Fahrzeit von z. Zt. 1,5 Stunden mit Umstieg nach Berlin nicht attraktiv genug.

Eine weitere wünschenswerte Änderung wäre der Ausbau der Fahrtzeiten am Wochenende gewesen. Leider verkehrt die RB60 am Wochenende nur im 2-Stunden-Takt zwischen Eberswalde und Frankfurt (Oder). Dies ist vor allem für Tagesreisende nach Berlin problematisch, da man sich immer an den 2 Stunden orientieren und ggf. genauso lange warten muss. Da es zudem für viele Menschen aufgrund des oftmals chaotischen Verkehrs in Berlin angenehmer ist, mit dem Zug in die Hauptstadt zu fahren und das Auto zu Hause stehen zu lassen, wäre diese Änderung durchaus richtig und wichtig gewesen.

Weiterhin sollte man annehmen, dass Bad Freienwalde (Oder) als älteste Kurstadt der Mark Brandenburg und staatlich anerkanntes Moorheilbad eine besondere Berücksichtigung zuteilwird. Entgegen den Definitionen im Landesnahverkehrsplan wird in der Bevölkerung der Status quo absolut

nicht als optimal angesehen. Eine Voraussetzung für optimale Versorgung wird folgendermaßen definiert: „Grundsätzlich sind Fahrten in einem Zeitraum von 6 bis 19 Uhr anzubieten.“ Zwar wird die Linie RB60 auch dieser Voraussetzung gerecht, allerdings ist bemerkenswert, dass der erste Zug der Linie aus Wriezen bis nach Berlin-Lichtenberg durchfährt. Da der Streckenabschnitt Eberswalde Hbf – Berlin-Lichtenberg offensichtlich komplett erhalten und befahrbar ist, stellt sich hier sogleich die Frage, warum eine mehrfache tägliche Nutzung dieses Abschnitts nicht in Betracht kommt.

Zu beachten ist, dass eine **tagesdurchgängige Direktanbindung von Bad Freienwalde an Berlin** auch weitere positive Wirkungen nach sich ziehen kann: Erweiterung der Angebote des Moorheilbades, Steigerung der Attraktivität für Tagesausflüge etc.

Jedoch gibt es einen weiteren wichtigen Grund, warum ein direkter Anschluss nach Berlin sinnvoll und wichtig für Bad Freienwalde (Oder) ist. Denn besonders im Hinblick auf den durch das Ministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie forcierten Rückbau der Stadtbrücke als Auflage zum Erhalt des Moorheilbadstatus wird die B158, welche uns direkt nach Berlin führt, im Zuge eines vorangehenden grundhaften Ausbaus der Straße für mehrere Jahre gesperrt sein.

In solcher Zeit ist es für uns als Bürger der Stadt Bad Freienwalde (Oder) besonders wichtig, im öffentlichen Nahverkehr entsprechend vernetzt zu sein. Hierbei ist eine direkte Verbindung nach Berlin aus unserer Sicht unumgänglich. Denn eine Umleitung über Falkenberg ist vor allem aufgrund des fehlenden Fahrradweges zwischen Bad Freienwalde (Oder) und Falkenberg mit einem unserer Meinung nach zu hohen Risiko für Fahrradfahrer auf dieser Strecke verbunden und demnach aus unserer Sicht keine völlig vertretbare Lösung.



Petra Lunow
Bad Freienwalde



Leonie Schölzel
Bad Freienwalde

D. 10-Minuten-Takt der S2 – Region Niederbarnim

Aus Barnimer Sicht ergeben sich zwei wesentliche Verbesserungsforderungen zum Entwurf des Landesnahverkehrsplanes.

Seit Jahrzehnten wird eine Verdichtung des Taktes der S-Bahn-Linie 2 auf der Strecke von Bernau nach Gesundbrunnen diskutiert und gefordert. Das massive Bevölkerungswachstum in den Gemeinden Bernau und Panketal rechtfertigt eine erneute Überprüfung der Lage. Im Landkreis Barnim überschreitet die S-Bahn nur auf einer kurzen Strecke die Stadtgrenze von Berlin, sodass die Betrachtung nicht auf diese beiden Orte beschränkt bleiben darf. Denn auch die Bevölkerung der nördlicher gelegenen Städte und Gemeinden (Amt Biesenthal-Barnim, Eberswalde) ist auf diese Linie angewiesen.

Hinzu kommt, dass die technischen Gegebenheiten der Trasse eine Taktverdichtung jederzeit zulassen. Es besteht parteiübergreifender Konsens, dass eine entsprechende Erweiterung des Angebots hin zu einem **10-Minuten-Takt der S2** gerade im Hinblick auf den rasanten Bevölkerungsanstieg bis 2030 absolut erforderlich ist.

Des Weiteren ist der Ankündigung im Entwurf, wonach der Takt des RE3 in Stoßzeiten verdichtet werden solle, hinzuzufügen, dass eine entsprechende Erweiterung des Angebots auch an Wochenenden erforderlich ist. Es kann zu Recht erwartet werden, dass Taktverdichtungen bedarfsgerecht zugeteilt werden und man nicht mit dem Verweis, allgemein recht vernünftig angebunden zu sein, abgespeist wird.

Zu beachten ist, dass die derzeitige Sperrung des Karower Kreuzes und die damit einhergehende 14-monatige Umleitung des RE3 über Lichtenberg und die immer wieder erfolgende Ersetzung der S2 durch SEV auf langen Strecken den Pendlern bereits massive Opfer abverlangt.



Tobias Herrmann
Gemeindevertreter Panketal



Péter Vida, MdL
Stadtverordneter Bernau