

Verkehrsclub Deutschland (VCD)  
Landesverband Brandenburg  
und  
Bündnis Verkehrswende Brandenburg

**Stellungnahme  
zum Entwurf des Landesnahverkehrsplans  
2023-2027**

Potsdam, 21. Juni 2022

Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans „#BrandenburgBewegen - Landesnahverkehrsplan 2023-2027“ mit Stand 10. Mai 2022 liefert für das Bundesland Brandenburg einen fachlich fundierten Überblick über den aktuellen Stand, die Planungen und die Zusammenhänge im Schienenpersonen(nah)verkehr. Der VCD Brandenburg und das Bündnis Verkehrswende Brandenburg bedanken sich für die Möglichkeit der institutionellen Beteiligung. Gerne machen wir von dieser Möglichkeit Gebrauch und nehmen wie folgt zu dem Entwurf des Landesnahverkehrsplans Stellung:

### **Zusammenfassende Gesamtschätzung**

In der Gesamtbewertung weist der Entwurf des neuen Landesnahverkehrsplans (LNVP) eine treffende Analyse bestehender Defizite und zukünftiger Herausforderungen auf. Gemessen am Ziel einer Verkehrswende, welche notwendigerweise die erhebliche Verlagerung von Verkehrsaufkommen vom motorisierten Individualverkehr auf die öffentlichen Verkehrsmittel beinhaltet, ist das Plandokument aus unserer Sicht unzureichend. Der LNVP-Entwurf enthält vielerorts Lücken, wo im Anschluss an eine zutreffende Bestandsaufnahme die Definition notwendiger Maßnahmen (inkl. Zeitplänen) offen bleibt. Als problematisch wird neben der veralteten Datengrundlage für die Berechnung der Nachfrageprognosen insbesondere die einseitig nachfrageorientierte Planung des SPNV-Angebots gesehen. Wie nachfolgend erläutert wird, wird ein solcher Planungsansatz nach unserer Einschätzung den ökologischen und sozialen Anforderungen einer nachhaltigen Nahverkehrsplanung nicht gerecht. Eine Fortsetzung dieser Planungspolitik nach dem Prinzip „wer hat, dem wird gegeben“ wird mittelfristig zu einer noch stärkeren Segregation des Nahverkehrsangebots in Brandenburg führen – zum Nachteil der weniger dicht besiedelten, ländlichen Regionen. Darüber versäumt es auch dieser LNVP, den Tunnelblick auf die SPNV-Planung zu Gunsten einer verkehrs- und aufgabenträgerübergreifenden Landesnetzplanung aufzugeben. Nicht nur in dieser Hinsicht werden die Empfehlungen des vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) beauftragten Gutachtens der Firma Rambøll ignoriert, welche das Koalitionsziel untersetzen, den Verkehrsanteil des Umweltverbund bis 2030 auf mindestens 60 Prozent der Wege zu erhöhen. Mithin wird der LNVP in seiner gegenwärtigen Konfiguration keinen Beitrag dazu leisten können, dieses Ziel tatsächlich zu erreichen.

Auch den übrigen verkehrspolitischen Zielen der Landesregierung, wie sie im Koalitionsvertrag fixiert sind, wird der Entwurf des LNVP in mehrerlei Hinsicht nicht gerecht – zuweilen ergeben sich sogar eklatante Widersprüche. Entgegen anderslautender Vereinbarungen zwischen den Regierungsparteien plant der LNVP-Entwurf die Abbestellung von SPNV-Leistungen (RB73 und RB74) bzw. die Einstellung des bislang einzigen Reaktivierungsvorhabens im Land Brandenburg nach dem Ende des Probetriebs (RB63). Dies hat nicht nur einen kaum zu unterschätzenden Symbolgehalt für die Ernsthaftigkeit, mit der die Verkehrswende von der Landesregierung verfolgt wird. Für die betroffenen Regionen bedeuten diese Maßnahmen, im Falle ihrer Realisierung, empfindliche Einschnitte und Nachteile für die zukünftige regionale Entwicklung. Auch beim versprochenen „Reaktivierungsprogramm“ für stillgelegte Bahnstrecken, bei der Weiterentwicklung von Fahrpreisen und Tarifmodellen, bei der Planungsbeschleunigung von „i2030“ und weitere Vorhaben sowie bei der Erschließung „dritter“ Finanzierungsquellen für den öffentlichen Nahverkehr bleibt der LNVP-Entwurf hinter den von der Koalition geweckten Erwartungen deutlich zurück.

Im Ergebnis stellt der LNVP im vorliegenden Entwurfsstadium keinen ausreichenden Beitrag zur Verkehrswende dar, sondern fällt hinter diesen Anspruch teils sogar deutlich zurück. Von einer

---

Inkraftsetzung des LNVP in dieser Form als Planungsgrundlage für die kommenden fünf Jahre müssen wir deshalb dringend abraten. Stattdessen ist eine grundsätzliche Überarbeitung angezeigt. Im Folgenden formulieren wir unsere Kritikpunkte und Anregungen dafür im Einzelnen.

## **Unsere Stellungnahme im Einzelnen**

### **Kapitel 1 - Einleitung: Verkehr nachhaltig gestalten – mehr Bahn & Bus für Brandenburg, Seite 6**

Die Planungen des LNVP basieren auf Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Fahrgastzahlen. Das heißt, es wird nachfrageorientiert geplant. Dieser Ansatz widerspricht dem Erfordernis einer Verkehrswende, die eine deutliche Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen (Nah-) Verkehr zum Ziel haben muss. Dies wiederum dient dem Erreichen der Klimaziele im Sektor Verkehr. Hinzu kommt die Funktion des öffentlichen Nahverkehrs als Infrastruktur der sozialen Daseinsvorsorge. Insbesondere im ländlichen Raum spielt das bei weiteren Strecken zwischen Wohn- und Zielorten sowie im Zusammenhang mit einer alternden Bevölkerung eine besondere Rolle. Eine ausschließlich nachfrageorientierte Nahverkehrsplanung widerspricht diesen ökologischen und sozialen Zielstellungen, weil das SPNV-Angebot sich auf diejenigen Landesteile konzentriert, die ohnehin schon eine höhere Nachfrage aufweisen. Alle anderen erfahren deutlich schlechtere Nahverkehrsangebote bis hin zur Einstellung von Linien beim Unterschreiten eines bestimmten Fahrgastaufkommens. Damit entsteht ein „Teufelskreis“, in dem ein immer schlechteres Angebot die Nachfrage weiter absinken lässt. Das Ziel der Regierungskoalition, den Verkehrsanteil (Modal Split) des Umweltverbunds bis zum Jahr 2030 auf mindestens 60 Prozent der Wege anzuheben, wird auf diese Weise nicht erreicht werden können. Für eine ökologisch und sozial ausgerichtete Verkehrswende ist ein Paradigmenwechsel hin zu einer angebotsorientierten Nahverkehrsplanung mit einer Mobilitätsgarantie und Mindestbedienstandards in allen Landesteilen erforderlich. Ergänzt werden kann dieser Ansatz dann durch eine Nachfragekomponente, um eine adäquate Bedienung besonders stark nachgefragter Relationen zu ermöglichen.

### **Kapitel 1.1 Ziele des Landesnahverkehrsplans, Seite 7**

*Den strategischen Rahmen für diesen Landesnahverkehrsplan bildet die Mobilitätsstrategie.*

Die Mobilitätsstrategie befindet sich gerade in Überarbeitung. Grundlage hierfür stellt das vom MIL beauftragte Gutachten der Firma Rambøll dar. Darin ist ermittelt worden, welche Maßnahmen und finanziellen Bedarfe erforderlich sind, um das 60-Prozent-Ziel für den Umweltverbund bis 2030 erreichen zu können. Der vorliegende LNVP müsste zumindest die zentralen Aussagen des Rambøll-Gutachtens zur Mobilitätsstrategie aufgreifen, um nicht auf veralteter Basis zu planen. Zentrale Vorschläge dieses Gutachtens, wie ein landesweites Zielnetz, in dem SPNV und PlusBus integriert geplant werden, fehlen jedoch im LNVP-Entwurf.

Der LNVP definiert weiterhin folgende Ziele:

*Erhöhung des Umweltverbund-Anteils (u. a. ÖPNV, Fahrrad- und Fußverkehr) beim landesweiten Verkehrsmittel-Mix (Modal Split) bis 2030 auf 60 Prozent*

und

*Weiterentwicklung des VBB-Tarifs mit der Fahrgastgewinnung im Fokus*

In der Planung ist jedoch nicht erkennbar, wie diese Ziele umgesetzt werden. Ein Bezug der Maßnahmen zu diesen Zielen wird nicht hergestellt. Die Auswirkungen der Maßnahmen auf die Steigerung der Fahrgastzahlen, bzw. auf die Veränderung des Modal Split werden nicht abgeschätzt.

### **Kapitel 1.2 Aufgabe und Funktion des Landesnahverkehrsplans, Seite 7**

---

*Die Aufstellung eines Landesnahverkehrsplan ergibt sich aus § 7 ÖPNVG BB.*

Im Auftrag der Landesregierung befindet sich das MIL derzeit in einem intensiven Dialog mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ über ein Mobilitätsgesetz, in dem auch Änderungen des ÖPNV-Gesetzes vorgesehen sind. Die Planung des LNVP muss an diesen Prozess angepasst werden. Es kann nicht sein, dass die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg bis 2027 und darüber hinaus auf einer Basis festgeschrieben wird, die gerade kritisch diskutiert und überarbeitet wird. Mindestens ist in den LNVP eine Anpassungsklausel aufzunehmen, um die Planungen anhand neuer Anforderungen aus dem Mobilitätsgesetz zu überarbeiten, sobald dieses in Kraft getreten sein wird.

#### **Kapitel 1.4 Geplante Meilensteine bis zum Jahr 2027, Seite 8f.**

Die geplanten Maßnahmen sind nicht umfassend genug und dauern zu lange. Mit den dargestellten Meilensteinen lässt sich das Ziel der Landesregierung, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 auf 60 Prozent der Wege zu erhöhen, nicht erreichen. Um die Effekte der Maßnahmen des LNVP auf das 60-Prozent-Ziel abrechenbar zu machen, sind die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Modal Split bzw. auf die zu erwartende Steigerung der Fahrgastzahlen zu berechnen.

#### **Kapitel 2.1 Bevölkerungsstruktur und Mobilitätsverhalten, Seite 12**

Im LNVP-Entwurf ist nicht erkennbar, inwieweit bei der Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung aktuelle Trends der vergangenen drei Jahre berücksichtigt worden sind. So ist im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie eine deutliche Abschwächung bisheriger Urbanisierungstendenzen zu beobachten. Die Etablierung des Homeoffice ermöglicht es deutlich mehr Menschen als vor der Pandemie, größere Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort in Kauf zu nehmen. Dies bildet sich in einer erhöhten Nachfrage nach Immobilien im ländlichen Raum ab. Dieser neue Trend erhöht ggf. die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten. Das betrifft nicht nur das Berliner Umland, sondern ebenso den weiteren Metropolenraum. Mit guten Verkehrsverbindungen kann dieser Trend für Brandenburg sinnvoll genutzt und stimuliert werden, um negative demographische Entwicklungen abzubremsen und den ländlichen Raum gezielt klima- und sozialverträglich zu entwickeln.

Das auf Seite S. 13 formulierte Fazit zu den Herausforderungen ist richtig, spiegelt sich aber nicht im Entwurf wieder. Es wird nicht deutlich, welche Maßnahmen im LNVP gezielt zur Stärkung der öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum getroffen werden.

#### **Kapitel 2.2.2 Regionale Wirtschaftsförderung Abbildung 4, Seite 16**

Aus unserer Sicht ist es nicht ausreichend, nur die Berlin-berührenden Entwicklungsachsen darzustellen. Beispielsweise ist auch die Relation Leipzig-Cottbus-Guben-Poznań eine Entwicklungsachse mit hohem wirtschaftlichem Potenzial (zwei europäische Wachstumsregionen) und Entlastungspotenzial für den Knoten Berlin sowie die Relation Frankfurt/Oder-Berlin. Diese Entwicklungsachse sollte deshalb ebenfalls berücksichtigt werden.

#### **Kapitel 2.3.2 Touristische Verkehre, Seite 18f.**

Urlaub im Inland wird beliebter. Die Corona-Pandemie und das wachsende Nachhaltigkeitsbewusstsein

der Bevölkerung verstärken diesen Trend zusätzlich. Neben der starken Zunahme sowohl bei den Tagestourist:innen als auch bei den Übernachtungsgästen, ist der Brandenburg SPNV auch als Transit zur Ostsee stark beansprucht. Die auf Seite 18 beschriebenen Erweiterungsangebote reichen nicht aus, um den Verkehr an Sommerwochenenden aufnehmen zu können. Die Fahrradmitnahme im Zug ist vor allem auf den touristischen Linien, aber auch im Pendlerverkehr oft nicht möglich. Im Maßnahmenteil des LNVP ist nicht erkennbar, wie auf dieses Problem reagiert wird. Um den Umweltverbund auf der gesamten Wegekette zu stärken, ist jedoch insbesondere die Kombination Fahrrad/Bahn ein entscheidender Schlüssel.

#### **2.4 Akteure und Organisation des ÖPNV, Seite 2ff.**

Durch die Vielzahl der beteiligten Akteur:innen kommt es immer wieder zu Problemen bei den Gemeinde- und Kreisgrenzen überschreitenden öffentlichen Verkehren. Es geht aus dem Entwurf nicht hervor, wie der LNVP auf ein landesweit integriertes Zielnetz verkehrs- und aufgabenträgerübergreifend hinwirkt.

#### **2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen, Seite 28**

Obwohl die Vereinbarung, die bauliche Barrierefreiheit nur an Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden täglich umzusetzen, mittel- und langfristig unhaltbar ist, stellt sie momentan eine sinnvolle Priorisierung dar.

Unverständlich ist aber, dass der Bahnhof Fürstenberg/Havel als einer der wenigen Bahnhöfe in Brandenburg mit mehr als 1.000 Reisenden täglich, immer noch keine Priorität für den barrierefreien Umbau erhält. Gehbehinderte Reisende, Eltern mit kleinen Kindern und zahlreiche Fahrradtourist:innen, die Richtung Süden reisen, müssen derzeit ihre Fahrräder mit Gepäck und Anhänger über die Treppen tragen. Seit Juni 2021 hält der RE5 in Richtung Norden wieder barrierefrei auf Bahnsteig 1. In Richtung Süden halten nur zwei Züge am Tag (um 8:14 Uhr und um 16:14) barrierefrei auf Bahnsteig 1. Wir fordern, dass das Land sich mit der Bahn darauf verständigt, dass barrierefreie Halte zumindest auf Bestellung außerfahrplanmäßig möglich gemacht werden.

#### **Kapitel 2.5.3, Seite 32, Karte 4:**

Bei dem Streckenabschnitt der „Hamburger Bahn“ von Spandau, über Nauen, Neustadt/Dosse, Wittenberge handelt es sich um ein Teilstück des „TEN-Korridors Nordsee - Ostsee“. Dass dieser Streckenabschnitt bei einer LZB-Abkündigung bis 2030 ohne aktuelle ETCS-Planung ist, verwundert. Eine Erläuterung zu diesem Sachverhalt fehlt.

#### **Kapitel 2.6.3 Nationale Infrastrukturplanung, Seite 35ff.**

Die Einbindung von Brandenburg an der Havel, Cottbus und der Landeshauptstadt Potsdam in das Fernverkehrsnetz,

Die Berücksichtigung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr, insbesondere auch der Verkehre von und nach Polen.

#### **Kapitel 2.8.2 Möglichkeiten zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs, Seite 47, Thema CVD**

Den Brandenburgischen Verkehrsbetrieben sollte ein Leitfaden zur Auswahl der Neufahrzeuge zur

Verfügung gestellt werden. Im Idealfall könnte ein landesweit verbindlicher „Quasi-Standard“ durch höhere Losgrößen die Kosten für Neufahrzeuge senken.

### **Kapitel 2.8.3 Ausblick zur Klimabilanz des ÖPNV Abbildung 8, Seite 48**

Die Begriffe in der Grafik sind nicht im Abkürzungsverzeichnis definiert.

### **Kapitel 3.2.5, Seite 69, Fazit:**

Mit Bezugnahme auf den Passus

*„Außerdem wurde insbesondere im Bereich der Stationen vorhandene Infrastruktur ersatzlos zurückgebaut. Zum Beispiel wurden die Bahnsteignutzlängen an fast allen in den letzten Jahren grunderneuerten Stationen im Zuge der Maßnahmen an den aktuell verkehrsvertraglich nachweisbaren Bedarf durch Einkürzungen der Bahnsteiganlagen angepasst.“*

heißt es zurecht

*„Diesen Entwicklungen ist in Zukunft aus Sicht des Landes Brandenburg entgegenzuwirken.“*

Diese Zielstellung wird unsererseits unterstützt. Im LNVP-Entwurf fehlen allerdings Aussagen dazu, wie die Umsetzung erfolgen soll.

### **Kapitel 3.3.3 Innovative Mobilitätsangebote und Rufbus, S. 76**

*Mit Blick auf die Verkehrswende übernimmt der kommunale ÖPNV zukünftig eine noch zentralere Aufgabe und wird mit flexiblen Rufbus-Angeboten, dem bewährten PlusBus-Konzept und Stadt-Umland-Verkehren zentral zu einem attraktiven ÖPNV beitragen.*

Die Bedeutung des PlusBus-Konzeptes wird hier zurecht unterstrichen. In der Planung wird jedoch nur ein quantitatives Ziel von 50 Linien angegeben, ohne Aussagen darüber zu treffen, wie dieses Ziel erreicht werden soll und welche Linien/Verbindungen aus Sicht des Landes in Ergänzung zum SPNV-Netz sinnvoll wären.

### **Kapitel 4 Ausblick: Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems – im Fokus SPNV Seite 91ff.**

*Als Antwort auf die sich stellenden Herausforderungen wird das Land Brandenburg die Entwicklung des künftigen SPNV-Angebotes sowohl nachfragegerecht als auch angebotsoffensiv angehen. Konkrete Maßnahmen und Ziele sind dem nachfolgenden Kapitel zu entnehmen. Als wesentliche Aspekte sind hier zu nennen:*

- **Neue einheitliche Bedienstandards** ermöglichen ein verlässliches Angebot hinsichtlich Taktzeiten und Bedienzeiträumen (vgl. Kapitel 4.1.2)
- **Vielfältige Angebotsausweitungen und -veränderungen** werden bis zum Jahr 2027 umgesetzt, um auf die künftigen Nachfragesteigerungen bedarfsgerecht zu reagieren (vgl. Kapitel 4.1.5)

Es ist nicht zu erkennen, wie das hier formulierte Ziel der Angebotsoffensive umgesetzt wird. Die beschriebenen Maßnahmen sichern, wie in Spiegelstrich zwei selbst formuliert, lediglich die prognostizierte Nachfrage. Eine angebotsorientierte Planung müsste neue Zielgruppen erschließen.

Zum Beispiel durch eine bessere Anbindung des ländlichen Raumes und durch die bessere Verbindung der brandenburgischen Städte untereinander (Tangentialverbindungen). Hierzu sind keine Maßnahmen erkennbar. Wie setzt der LNVP das Ziel der Angebotsplanung konkret um? Welche Effekte auf den Modal Split und die Steigerung der Fahrgastzahlen werden durch die vorgesehenen Maßnahmen erwartet? Wie wird das Angebot im ländlichen Raum konkret verbessert? Diese Fragen bleiben im LNVP-Entwurf unbeantwortet.

#### **Kapitel 4, Seite 91, Abbildung 16:**

Das prognostizierte Wachstum liegt deutlich unter dem in der Koalitionsvereinbarung vereinbarten Ziel, die Verkehrsleistung im Personenverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Hier wäre eine Einordnung der Landesvorhaben im Verhältnis zum Bundesziel angebracht. Es ist in Frage zu stellen, ob die Nahverkehrsplanung des Landes ambitioniert genug sind, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.

#### **Kapitel 4, Karte 10: Prognostizierter Zuwachs der Verkehrsnachfrage im SPNV-Regionalverkehr in den Jahren 2018-2030, Seite 93**

Wodurch ergeben sich Fahrgastrückgänge auf kleinen Teilstrecken, obwohl die Gesamtstrecke Zuwächse verzeichnet? z.B. Müllrose-Mixdorf oder Wannsee Richtung Ludwigsfelde, Michendorf-Seddin oder Potsdam-Golm?

Wurde dabei berücksichtigt, dass die Gemeinde Müllrose gerade ein größeres Bauprojekt plant und die Stadt Potsdam den Standort Golm als Wissenschaftsstandort ausbauen will?

Womit begründen sich die sonstigen prognostizierten Fahrgastrückgänge? Wurde hier überlegt, wie durch gezielte Verbesserungen im Angebot die Fahrgastzahlen gesteigert werden können (im Sinne einer Angebotsoffensive?) und wurden Planungen zum Beispiel in Mecklenburg-Vorpommern mitberücksichtigt, den Knoten Karow umzubauen, um die Anbindung von Waren Parchim/Schwerin, Güstrow/Rostock und Pritzwalk/Neustadt Dosse untereinander zu verbessern? Dass Land Mecklenburg-Vorpommern will damit auch die Nord-Süd-Strecke wiederbeleben, wiederbeleben, was im Sinne einer Resilienz des Bahnsystems ausdrücklich auch durch das Land Brandenburg unterstützt werden sollte.

#### **4.1.1 Verkehrsmodellierung und Nachfrageprognosen, Seite 94**

*Eingangsdaten sind unter anderem Einwohnerzahlen, Altersstruktur und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, das vorhandene ÖPNV-Angebot sowie derzeit vorliegende Erkenntnisse bzw. Voraussetzungen zur perspektivischen Entwicklung der jeweiligen Daten. [...] Das Verkehrsmodell nutzt Daten des Jahres 2018 und ist auf dieses Jahr kalibriert [...].*

Der vorliegende Entwurf des LNVP plant ein Nahverkehrsangebot bis ins Jahr 2027. Grundlage dafür sind Eingangsdaten aus dem Jahr 2018. Damit basieren die Nachfrageprognosen, welche die Grundlage für die Bestellung oder Abbestellung von SPNV-Angeboten in den kommenden fünf Jahren sind, auf Grundlagen, die schon heute ein halbes Jahrzehnt alt sind und zum Ende des Planungszeitraums volle 10 Jahre überholt sein werden. Wir betrachten diese Datengrundlage als unzureichend. Daten aus dem Jahr 2018 hätten bestenfalls die Grundlage für den auslaufenden LNVP



(2018-2022) sein sollen. Sie können keine valide Begründung für die Planung von SPNV-Angeboten im Zeitkorridor 2023 bis 2027 darstellen. Allein die Effekte der Corona-Pandemie auf die Arbeitswelt, die Trends zur Wahl des Wohn- und Arbeitsortes sowie auf das Mobilitätsverhalten bleiben dadurch ausgeblendet. Ferner können Unternehmensansiedlungen oder kommunale Planungen der letzten Jahre (mit Auswirkungen auf die Eingangsdaten) dadurch keine adäquate Berücksichtigung in der SPNV-Angebotsplanung finden.

Darüber hinaus weisen wir erneut darauf hin, dass aus unserer Sicht ein Paradigmenwechsel von einer nachfrage- zu einer angebotsorientierten Planung erfolgen sollte, um die ökologischen und sozialen Anforderungen zu erfüllen, mit denen der öffentliche Nahverkehr bis zum Ende des Jahrzehnts (und darüber hinaus) konfrontiert ist. Attraktive Nahverkehrsangebote sind in der Lage, auch zusätzliche, über die „organische“ hinausreichende Nachfrage zu induzieren.

#### **4.1.2 Einheitliche Bedienstandards, Seite 96**

Warum die im LNVP-Entwurf formulierten Bedienstandards als „neu“ bezeichnet werden, erschließt sich uns nicht. Immerhin sind diese genau so bereits in der geltenden Mobilitätsstrategie aus dem Jahr 2017 niedergelegt (vgl. ebd. Seite 34).

Unabhängig davon halten wir den Stundentakt als Grundangebot für sinnvoll. Allerdings darf dieser nicht nur für den SPNV gelten, sondern sollte als wirklich einheitlicher Mindeststandard für den gesamten öffentlichen Nahverkehr in Brandenburg Anwendung finden – unabhängig vom Verkehrsmittel und vom Aufgabenträger. Wir regen deshalb an, dies im LNVP als Zielstellung auch für den kommunalen ÖPNV festzuschreiben und als Anforderung mit der angekündigten Überarbeitung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung zu verknüpfen.

Darüber hinaus schlagen wir die Ergänzung der Mindestbedienstandards durch eine Mobilitäts- und Anschlussgarantie vor. Diese soll insbesondere in den Tagesrandzeiten dazu dienen, die Wegekettensicherungen über Umstiege zwischen verschiedenen öffentlichen Nahverkehrsangeboten sicherzustellen.

#### **Karte 13, Seite 101**

Auf der Karte 13 sind die Halte wie Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch als Regionalbahn, ersatzweise durch Regionalexpress markiert. Eine Erläuterung fehlt hierzu. Nachdem vor einigen Jahren der Halt in diesen Orten wegen regelmäßiger Verspätungen gestrichen wurde, konnten hier Verbesserungen bei der Pünktlichkeit festgestellt werden. Mit der erneuten Festlegung des Halts an diesen Punkten ist wieder mit erhöhtem Verspätungsanfall zu rechnen.

Darüber hinaus bedeutet der Halt an diesen Orten, dass Pendler nach Berlin (1275) und aus Berlin (869) täglich rund 20 Minuten Zeit verlieren würden (Zahlen gemäß NVP Cottbus 2019-2023). Eine abwechselnde Fahrt mit Halt als Regionalbahn und eine durchgehende Fahrt als Regionalexpress scheint deshalb zielführend. Der Anschluss der genannten Orte zu den durchfahrenden Zügen sollte über einen Zubringerbus (zumindest on demand) gewährleistet sein.

#### **4.1.4 Potenziale für Reaktivierungen, Seite 111ff.**

Die Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken reicht für eine valide und ganzheitliche Bewertung nicht aus. Dafür wäre neben dem zu erwartenden Fahrgastpotenzial und den zu erwartenden Kosten mindestens auch die potenzielle Netzwirkung (als Lückenschluss, Querverbindung oder Ausweichstrecke für andere Linien) sowie das Potenzial für den

Schienengüterverkehr (unmittelbarer Anschluss relevanter Standorte an der Strecke und Potenzial als Transit- und Ausweichkorridor) zu berücksichtigen. Diese Kriterien wurden jedoch nicht überprüft. Karte 17 zeigt, dass Tangentialverbindungen, die die Erreichbarkeit der Brandenburgischen Städte untereinander verbessern und die Hauptstrecken der Sternachsen entlasten könnten, nicht ausreichend im Hinblick auf ihre Verbindungsfunktion gewürdigt wurden. Außerdem erschließt sich die Unterscheidung in Paket 1 und 2 nicht. Was den Unterschied zwischen den Paketen 1 und 2 begründet und was mit Paket 2 geschieht, wenn sich das Verfahren für Paket 1 als nicht nachhaltig herausstellt, wird nicht beantwortet.

Das tatsächliche Potenzial für Streckenreaktivierungen sollte deshalb im Rahmen der Umsetzung des LNVP ganzheitlich bewertet und in die Planung eines Landesnetzes eingepasst werden. Darüber fehlt im LNVP-Entwurf ein Zeitplan für die nächsten Schritte bei der Bearbeitung der Reaktivierungen. Ferner sollten Redundanzen vermieden und auch vorhandene oder zu erstellende Machbarkeitsstudien kommunaler Akteure als Grundlage für die weiteren Planungsschritte anerkannt werden. Den kommunalen Akteuren könnte dafür ein Kriterienkatalog zur Verfügung gestellt werden.

Angesichts der Tatsache, dass der Bund in absehbarer Zeit mehr Gelder für die Verkehrswende zur Verfügung stellen muss, wenn die Klimaziele, die im Klimaschutzgesetz festgeschrieben wurden, erreicht werden sollen, sollte Brandenburg zumindest mit den Planungen in Vorleistung gehen, um diese Gelder dann auch zügig ausgeben zu können.

Dieselben Überlegungen wie für die Streckenreaktivierungen gelten auch für die Potenzialuntersuchung für Halte.

#### **Kapitel 4.1.4, Seite 114, erster Absatz rechte Spalte**

Erst auf der Grundlage der aus dem Probetrieb vorliegenden Ergebnisse über die weitere Verfahrensweise der reaktivierten Strecke Joachimsthal – Templin (RB 63) zu entscheiden, ist nicht zielführend. Eine einmal reaktivierte Strecke – und sei es probeweise - wieder stillzulegen, passt nicht in unsere Zeit. Bundesweit waren alle Streckenreaktivierungen der jüngeren Vergangenheit ein Erfolg. Vor diesem Hintergrund wäre kritisch zu überprüfen, warum die Fahrgastzahlen auf der RB63 bislang hinter den Erwartungen zurückbleiben. Die Corona-Pandemie ist ein, aber nicht der einzige Grund. Die lange Reisezeit auf Grund unterdurchschnittlicher Fahrgeschwindigkeiten liegen in technischen Mängeln der Infrastruktur begründet, die behoben werden sollten. Darüber hinaus erfüllt die Strecke den Mindestbedienstandard von einer Fahrt pro Stunde und Richtung aktuell nicht.

#### **4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+**

Das Angebotskonzept basiert nur auf den bisher bestehenden Linien des SPNV. Streckenreaktivierungen sollen zwar geprüft werden, sind aber im Zielnetz noch nicht enthalten und es werden sogar, entgegen der im Koalitionsvertrages der Regierungsfractionen erklärten Absicht, Abbestellungen vorgenommen. Damit entspricht die Planung nicht den Erfordernissen der dringend notwendigen Verkehrswende in Brandenburg und berücksichtigt auch nicht die Empfehlungen des Rambøll-Gutachtens zur Mobilitätsstrategie, das die Planung eines landesweiten Zielnetzes aus SPNV und ergänzenden anderen Verkehrsmitteln vorsieht.

Auf Seite 62 empfehlen die Gutachter:innen:

*Das Zielnetz mit diesen Korridoren sollte zunächst verkehrsträgerunabhängig entwickelt werden.*

*In einem nächsten Schritt kann im Einzelfall geprüft werden, auf welchen Relationen Nachfragesteigerungen in Größenordnungen möglich sind, die eine Umstellung auf SPNV-Betrieb wirtschaftlich sinnvoll erscheinen lassen. Dies betrifft gemäß den LEP HR u.a. folgende Korridore:*

- *Neustadt (Dosse) – Neuruppin*
- *Templin – Joachimsthal*
- *Templin – Prenzlau*
- *Fürstenberg – Templin*
- *Wittstock – Mirow*
- *Neuruppin – Herzberg*
- *Treuenbrietzen – Belzig – Brandenburg Hbf*
- *Werneuchen – Wriezen – Gryfino*
- *Weißwasser – Forst,*
- *Falkenberg – Beeskow*
- *Cottbus – Hoyerswerda – Bautzen*

### **SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023**

Das Ende des Probetriebs bzw. die Abbestellungen auf den Linien

- RB63 Joachimsthal – Templin
- RB73 Kyritz – Pritzwalk
- RB74 Pritzwalk – Meyenburg

sind kontraproduktiv.

Diese Linien stellen, trotz vorhandener Defizite, wichtige Verbindungen im ländlichen Brandenburg dar und tragen wesentlich zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum bei. Statt das Verkehrsangebot einzustellen, sollten im LNVP Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität dieser Linien getroffen werden.

Bei der RB63 sind hier vorrangig eine Ertüchtigung der Infrastruktur für höhere Fahrtgeschwindigkeiten und kürzere Reisezeiten sowie eine Umsetzung des Mindestbedienstandards anzustreben. Darüber hinaus ist eine sinnvolle Ein- und Anbindung an den kommunalen ÖPNV sicherzustellen.

Die RB73 und RB74 sollten zu einer Linie zusammengeführt und diese im Stundentakt (= Mindeststandard) von Neustadt/Dosse bis Meyenburg durchgebunden werden. In Kooperation mit dem Nachbarland Mecklenburg-Vorpommern ist anzustreben, die Linie über die Landesgrenze nach Norden (mindestens bis Karow) zu verlängern. Wird das „Karower Kreuz“ zukünftig als Null-Knoten entwickelt, könnten Fahrgäste aus Parchim und Schwerin, Güstrow und Rostock sowie Pritzwalk und Neustadt/Dosse dort stündlich in alle Richtungen umsteigen. Denkbar wäre darüber hinaus ein durchgehendes SPNV-Angebot auf der Relation Berlin – Nauen – Neustadt/Dosse – Kyritz – Pritzwalk – Meyenburg – Plau am See – Karow – Krakow am See – Güstrow – Rostock. Ein solches würde nicht nur die Attraktivität der ländlichen Region und des SPNV im nördlichen Brandenburg und südlichen Mecklenburg-Vorpommern erheblich steigern, sondern obendrein den RE5 als schon heute oft überlastete Zubringerstrecke zur Ostsee entlasten.

Der LNVP-Entwurf weist eine Reihe von Strecken aus, auf denen ein stagnierendes oder sogar abnehmendes Fahrgastaufkommen erwartet wird. Um die Attraktivität dieser Linien zu steigern und eine Abbestellungswelle mit dem LNVP 2028 ff. zu verhindern, sollte für diese Relationen frühzeitig eine Analyse erfolgen, wie die Nutzung durch Infrastrukturanpassungen, Fahrplanveränderungen, bessere Zubringerverkehre u.a.m. gesteigert werden kann.

#### **Kapitel 4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+ | SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023 Seite 124:**

Bei der RB20 sollte der Stundentakt auch am Wochenende gelten, da sonst große Umwege zu fahren sind.

#### **Kapitel 4.1.5, SPNV-Angebot ab dem Jahr 2027 Seite 136:**

Bei der RB20 sollte der Stundentakt auch am Wochenende gelten, da sonst große Umwege zu fahren sind. Da in Potsdam-Kramnitz ein neues Wohngebiet mit perspektivisch 10.000 Einwohnern entsteht, sollte die RB21 ab 2027 im Halbstundentakt verkehren. Der Bahnhof Marquardt wird dann eine wichtige Verbindungsfunktion für das Quartier übernehmen. Der Halbstundentakt unterstützt das Ziel, Kramnitz als autoarmes Quartier zu entwickeln.

#### **Kapitel 4.1.5 Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+, Seite 141ff.**

*Maßnahmen der Priorität 1 im Perspektivnetz beschreiben vordringlich umzusetzende Maßnahmen, die in künftigen Planungsprozessen zu berücksichtigen sind. Mitunter ist für die Umsetzung zunächst ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich. Darüber hinaus bedarf es der Bereitstellung zusätzlicher zukünftiger Haushaltsmittel mit langfristiger Sicherheit, um die Verkehrsbestellung zu finanzieren. Die Übersicht der geplanten Maßnahmen beschreibt Tabelle 31.*

Um die Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen, muss das Land Brandenburg mit der Planung der Maßnahmen der Priorität 1 in Vorleistung gehen. Nur so kann eine schnelle Realisierung gewährleistet werden und Gelder vom Bund effizient und schnell abgerufen werden.

#### **Tabelle 31, Seite 144**

Aufnahme: Elektrifizierung Guben – Grenze D/PL in Richtung Czerwieńsk

Aufnahme: Ausbau Berlin – Görlitz (–Zittau-Grenze D/PL) auf 160 km/h incl. Elektrifizierung

Aufnahme: Neubau Nord-Ost-Kurve am Kreuz Horka

Aufnahme: Ausbau Cottbus – Dresden auf 160 km/h

#### **Maßnahmen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes (StStG) Tabelle 36, Seite 152**

Laut Auskunft der DB wird für die Strecke Berlin – Görlitz inzwischen von 160 km/h ausgegangen. Damit entfallen diverse Planungs- und Ausführungstätigkeiten, insbesondere an den Bahnübergängen, sowie gerichtliche Streitigkeiten. Da außerdem davon ausgegangen werden kann, dass der Bau des zweiten Gleises Cottbus-Lübbenau sowie der Neubau der Strecke Weißwasser-Rietschen bis 2027 abgeschlossen sein werden, sollte es möglich sein, den ursprünglich genannten Termin (2038) auf 2030 festzusetzen. Damit kann die Relation Berlin-Cottbus-Wrocław auch bereits ab diesem Zeitpunkt bedient werden – über die Kurve bei Horka oder über Görlitz. Die auf Karte 16 dargestellte Relation

über Forst – Żary – Żagan wäre dann nicht mehr erforderlich, zumal ein Ausbau der Strecke über Żagan hinaus aus wirtschaftlichen Erwägungen äußerst unwahrscheinlich ist.

Die Relation „Cottbus Hbf - Weißwasser - Görlitz“ um „- Zittau – Grenze D/PL“ zu ergänzen wäre die Voraussetzung für den Anschluss der Lausitz an den TEN-V-Korridor „Orient/östliches Mittelmeer“.

#### **Kapitel 4.2.1 Infrastrukturentwicklung, Seite 154**

Die barrierefreie Erschließung des Bahnhofs Fürstenberg/Havel voraussichtlich 2028 dauert angesichts der jahrelangen Vorgeschichte zu lang. Die VCD-Kreisgruppe Oberhavel appelliert an die Landesregierung, die Fertigstellung in die Laufzeit des kommenden Landesnahverkehrsplans zu verlegen.

#### **Kapitel 4.2.4 Bahnsteiglängen- und -höhenkonzept, Seite 156 f.**

Der VCD Brandenburg und das Bündnis Verkehrswende Brandenburg begrüßen das Bahnsteiglängenkonzept des Landes. Allerdings sind die Vorhaben unter der Überschrift „Langfristige Zielstellung“ kurzfristig umzusetzen, so dass die Überschrift „Dringliche Zielstellung“ heißen müsste (siehe auch unsere Kommentierung zum Kapitel 3.2.5, Seite 69, Fazit).

#### **Kapitel 4.2.4, Seite 158, Fazit**

Im Fazit heißt es, „in absehbarer Zeit“ könne die bauliche Barrierefreiheit an rund 95 Prozent der SPNV-Stationen in Brandenburg erreicht werden. „In absehbarer Zeit“ ist unkonkret und somit kein Plan. Diese Formulierung taucht im Fazit auch im Zusammenhang mit Streckenausbauten auf.

#### **Kapitel 4.2.4, Seite 160, Karte 25:**

Etliche Bahnsteige im Landkreis Oberhavel sind von der Bahnsteighöhe anzupassen, um einen barrierefreien Einstieg in die Züge zu ermöglichen. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist nicht eine einzige Maßnahme zur Verbesserung geplant. Das ist nicht zufriedenstellend.

#### **Kapitel 4.2.4 Projekt i2030, Seite 165, Tabelle 39 (Nummerierung stimmt hier nicht!!)**

Für die Infrastruktur-Ertüchtigungsmaßnahmen zwischen Frohnau und Oranienburg (S1), um einen 10-Minuten-Takt möglich zu machen, haben noch nicht einmal die Planungsmaßnahmen begonnen. Folglich gibt es auch kein Zieljahr für die Inbetriebnahme. Gleiches gilt für die S-Bahn nach Bernau. Der Nahverkehrsplan sollte verbindliche Aussagen zum Beginn der Planungen treffen.

#### **Kapitel 4.4.2 Vergabestrategie, Seite 174**

Das Ziel künftiger Vergaben, für jede „Dieselstrecke“ eine Alternative umzusetzen, wird vom VCD begrüßt. Allerdings sollte der Fokus auf bewährter Technik, nämlich der (Teil-) Elektrifizierung via Oberleitung liegen. Der Einsatz von Wasserstofftechnologie ist im Sinne der gesamtgesellschaftlichen Energiewende auf diejenigen Bereiche zu konzentrieren, in denen es zum Wasserstoff keine effiziente Alternative gibt. Das ist beim Schienenverkehr nicht der Fall.

#### **Kapitel 4.4.2, Seite 175:**

Das Ziel, den Ökostrom-Anteil im SPNV von heute 50 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen, wird begrüßt. Allerdings fehlt die Aussage, bis wann und auf welchem Wege die Landesregierung dieses Ziel

erreichen will.

#### **Kapitel 4.5 Finanzierungskonzept, Seite 181**

Wir empfehlen die Umwandlung des ÖPNV von einer freiwilligen Selbstverwaltungs- in eine kommunale Pflichtaufgabe. Mindestens ist jedoch die ÖPNV-Finanzierungsverordnung so anzupassen, dass die Auszahlung der Mittel an die kommunalen Aufgabenträger an qualitative Bedingungen gebunden wird. Zentral sind hierbei die Anwendung des Stundentakts als Mindestbedienstandard auf alle ÖPNV-Angebote sowie die integrierte Planung von Linien, welche die territorialen Zuständigkeitsgrenzen der einzelnen Aufgabenträger überschreiten.

Letzteres Kriterium ist zusätzlich als Bestandteil des PlusBus-Konzepts aufzunehmen.

Im LNVP-Entwurf fehlt die im Rambøll-Gutachten empfohlene Einführung eines StadtBus-Programms für Mittelzentren sowie Grundfunktionale Schwerpunkte mit mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Diese Förderkomponente wird jedoch als notwendige Bedingung zum Erreichen des 60-Prozent-Ziels der Koalition angesehen.

In den LNVP-Entwurf ist ferner das Ziel aufzunehmen, die Entwicklung „dritter Finanzierungssäulen“ auf Landesebene fortzusetzen und auf regionaler/lokaler Ebene zu ermöglichen.

#### **Kapitel 4.5.5 Zukünftiger Finanzmittelbedarf im SPNV, Seite 185, Abbildung 23:**

VV ist als Kürzel nicht erläutert. Die lila Linie ebenfalls nicht.

*Sichtbar ist, dass es voraussichtlich ab dem Jahr 2023 zu einer Unterfinanzierung des SPNV kommen wird.*

Es ist eine politische Aufgabe des Landesgesetzgebers, die Finanzierung der von ihm genehmigten SPNV-Planung über den Landeshaushalt sicherzustellen.

#### **4.6 Kommunalen ÖPNV, S. 187**

*Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger durch die VBB GmbH bei der Weiterentwicklung der Angebote.*

Der LNVP trifft keinerlei Aussagen dazu, wie das Land die Kommunen und Kreise beim ÖPNV unterstützen wird. Es bleibt offen, wie die in 4.6. formulierten Erkenntnisse und Vorgaben umgesetzt werden sollen. Eine Unterstützung anzukündigen, ohne deren Ausgestaltung zu beschreiben, ist wohlfeil, aber nicht zielführend.

#### **Kapitel 4.6.1 PlusBus, Seite 186**

Das Land sollte sich beim PlusBus nicht nur Mengenziele setzen (50 Linien bis 2024), sondern im Sinne eines übergeordneten Landesliniennetzes auch Vorschläge für den Verlauf neuer Linien in Ergänzung des SPNV-Netzes vorlegen. Die Umsetzung dieser Linien durch die kommunalen Aufgabenträger könnten durch einen höheren Fördersatz unterstützt werden, insbesondere dann, wenn sie über die Grenzen eines Aufgabenträgers hinausgehen.

Dazu wird im Gutachten zur Mobilitätsstrategie folgendes vorgeschlagen:

*Sinnvoll wäre es auch für den PlusBus ein Zielkonzept mit konkreten Umsetzungszeiträumen, wie es für den SPNV für alle Linien im LNVP definiert ist, zu erarbeiten (Rambøll-Gutachten, Seite 60). Diese sollte sinnvollerweise gemeinsam mit der Planung des SPNV in einer integrierten Zielnetz-Planung*

erfolgen.

Das Gutachten zur Mobilitätsstrategie empfiehlt außerdem, ergänzend zu den bestehenden folgende zusätzliche Qualitätskriterien für PlusBusse aufzunehmen, um die Angebotsqualität dem SPNV anzunähern:

- hohe Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit (Sicherstellung ggf. durch Busspuren und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen), auch durch gestreckte Linienführung
- Fahrradmitnahme bzw. verbesserte Verknüpfung von ÖPNV und Rad, um die Einzugsbereiche des ÖPNV in der Fläche zu vergrößern
- WLAN im Fahrzeug und an Haltestellen für durchgängiges Arbeiten von Tür zu Tür
- Toiletten zumindest an wichtigen Knotenpunkten (Rambøll-Gutachten, Seite 61).

Diese Punkt sollten im LNVP ergänzt werden.

#### **4.6.2 Stadt-Umland-Linien und Zubringer zum SPNV im Berliner Umland, Seite 187**

Für Brandenburg ist es nicht nur wichtig, die Relationen von/nach Berlin zu optimieren, sondern auch die Verbindung der Brandenburger Städte untereinander zu verbessern, z.B. durch Tangentialverbindungen und wichtige Zubringerlinien zum SPNV. Diese Anforderungen sind gemeinsam mit der Planung für Streckenreaktivierung und der Planung von PlusBus-Linien in einer landesweiten Zielnetzplanung für den öffentlichen Nahverkehr zu berücksichtigen, um Synergien der Teilmaßnahmen voll ausschöpfen zu können.

#### **Kapitel 4.6.3 Weiterentwicklung des liniengebundenen Bus- und Straßenbahnverkehrs, Seite 187**

Das Gutachten zur Mobilitätsstrategie empfiehlt, ergänzend zum PlusBus-Programm StadtBus-Systeme in allen Mittelzentren und Grundfunktionalen Schwerpunkten mit mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern aufzubauen (Rambøll-Gutachten, Seite 62).

Diese Maßnahme sollte in den LNVP aufgenommen werden.

#### **Kapitel 4.7.1 Autoverkehr: Park+Ride (P+R) und Kiss+Ride (K+R), Seite 193**

Das Optimierungsziel für die Ausschilderung sollte nicht nur für P+R-Parkplätze, sondern für Bahnhöfe generell gelten.

#### **Kapitel 4.8.2 Weiterentwicklung der digitalen Angebote und Services - Flexible ÖPNV-Angebote als sinnvolle Alternative zum klassischen Linienverkehr, Seite 199**

Die Probleme des autonomen Fahrens sowie bei der Abdeckung im Mobilfunknetz werden bis 2027 weitgehend gelöst sein. Damit wäre es möglich, auch autonome On-Demand-Verkehre als Zubringer zum Liniengebunden ÖPNV mitzudenken. Um ein sinnvolles Miteinander von On-Demand-Verkehren und Linienverkehren durch Bus und Bahn zu erreichen, sind rechtzeitig Kriterien zu entwickeln, die eine gegenseitige Verdrängung und Kannibalisierung vermeiden.

#### **Kapitel 4.9 Tarif und Vertrieb, Seite 202 ff.**

Der Entwurf formuliert lediglich einen allgemeinen Kriterienkatalog für die Weiterentwicklung des VBB-Tarifs. Wie diese konkret und mit welchen inhaltlichen und zeitlichen Zielen zur Anwendung kommen sollen, bleibt offen. Der LNVP-Entwurf verharret auch hier im Bereich der Analyse, z.B. hinsichtlich der

Komplexität/Tarifvereinfachung. Über sehr allgemeine Aussagen hinaus bleibt das Dokument auch Schlussfolgerungen aus dem veränderten Mobilitätsverhalten im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sowie aus dem laufenden Modellprojekt „9-Euro-Ticket“ schuldig. Letzteres findet überhaupt keine Erwähnung. Brandenburg bleibt hiermit hinter den Erfahrungen anderer Länder und Verkehrsverbände zurück, deren Erkenntnisse aus dem Angebot etwa flexibler Ticketmodelle (neben dem VBB-eigenen Modellversuch) fruchtbar gemacht werden sollten.

Ferner fehlen im LNVP-Entwurf Aussagen zur in der Koalitionsvereinbarung angestrebten Weiterentwicklung des Ticketangebots für Kinder und Jugendliche bzw. Schülerinnen und Schüler. Die angekündigte Prüfung eines 365-Euro-Tickets findet ebenfalls keine Erwähnung.

Der VCD Brandenburg empfiehlt unabhängig davon, eine Weiterentwicklung des „Mobilitätstickets“ in den LNVP aufzunehmen. Dieses Sozialticket wird in Preis und Konfiguration den gegenwärtigen Anforderungen nicht mehr gerecht (u.a. hinsichtlich der Nutzbarkeit in Berlin). Dabei ist angesichts der ökonomischen Entwicklungen mit einer wachsenden Zielgruppe für dieses Angebot zu rechnen.

#### **Kapitel 4.10 Mobilitätsregion Lausitz, Seite 205 | „Ausstieg aus der Kohleverstromung“**

Ergänzung um „Posen (Poznań)

#### **„Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der Lausitz“, Seite 206**

„Zu diesem Zweck definiert § 21 des Strukturstärkungsgesetzes zahlreiche Ausbaumaßnahmen an Schieneninfrastrukturen wie beispielsweise der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf oder die Elektrifizierung der Strecke von Cottbus Hbf nach Görlitz“ ergänzen um „und Zittau“.

Zusatz:

Mit dem Abschluss der Ausbaumaßnahmen Szczecin-Berlin und Cottbus-Lübbenau in 2027 kann die Fernverbindung FR1 (Szczecin-Cottbus) lt. 3. Entwurf Deutschlandtakt aktiviert werden.

#### **Kapitel 5 Ganzheitlicher Blick: Herausforderungen und Lösungswege in der Verkehrswende, Seite 208**

Das „Vertrauen“ der Menschen in die öffentlichen Verkehrsmittel ist nicht gesunken, sondern die Fahrgastzahlen sind durch die Covid-19-Pandemie zeitweise verringert worden. Aktuell volle Busse und Bahnen (9-Euro-Ticket) legen nicht den Schluss nahe, dass das „Vertrauen“ gesunken ist. Bitte statt „Vertrauen“ eine neutrale Formulierung verwenden.