
Verkehrsclub Deutschland (VCD), Landesverband Brandenburg e. V.
Haus der Natur, Lindenstr. 34, 14467 Potsdam, info@vcd-brandenburg.de

Stellungnahmen zum Nahverkehrsplan 2020-2024 Entwurf v2.2

A Einleitung

Der Brandenburger Landesverband des ökologischen Verkehrsclub Deutschland (VCD Brandenburg e.V.) tritt seit 1991 für eine umweltfreundliche und sozialverträgliche Verkehrsgestaltung in Brandenburg ein. Er unterstützt als Fach- und Lobbyverband Politik und Verwaltung in Kommunen und Land bei der Umsetzung von ökologisch und sozial nachhaltigen Mobilitätskonzepten. Mit seinen Informationsmaterialien und Aktionen informiert er die Öffentlichkeit und aktiviert sie, an einer Verkehrswende in Brandenburg mitzuarbeiten. Der VCD Brandenburg nimmt seiner Satzung entsprechend zu Themen der Mobilität und der Mobilitätsbildung Stellung. Seit Juni 2019 hat der VCD auch eine Regionalgruppe für die Region Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf, mit der die vorliegende Stellungnahme abgestimmt wurde.

B Allgemeine Einschätzung des Entwurfes

Der VCD begrüßt, dass der Landkreis Potsdam Mittelmark für das Szenario III (starkes Entwicklungszenario) eine Verdopplung der Fahrgastzahlen im kommunalen ÖPNV zwischen 2019 und 2030 anstrebt. Auch wenn der Anstieg der Fahrgastzahlen im Hinblick auf die Klimarelevanz des Verkehrs allein wenig aussagekräftig ist, da sie keine Erkenntnisse über die Veränderung des Modal-Split-Anteils zulässt, geht der angebotsorientierte Ansatz in die richtige Richtung. Viele der auf dieser Basis formulierten Maßnahmen, insbesondere die in Kapitel 6.2 formulierten Forderungen des Landkreises für den Schienenverkehr finden deshalb die Unterstützung des VCD Brandenburg.

Bemängelt wird hingegen, dass die Analyse genderspezifische Aspekte nicht bzw. zu wenig beachtet. Z.B. wird die Situation von ‚Pendlern‘ zwar aufgegriffen, doch nicht explizit auf Pendler*innen eingegangen, die komplexe Wegeketten zurücklegen, weil sie Kinder in die Kita bzw. die Schule bringen müssen, die evtl. an unterschiedlichen Orten sind und außerdem noch Einkäufe mit dem Weg zur Arbeitsstelle verbinden müssen. Auch das Thema „Gewalt“ in öffentlichen Verkehrsmitteln bzw. an den Haltestellen findet kaum Beachtung.

Die zielgruppenspezifischen Bedürfnisse von jungen Menschen in ländlichen Regionen werden ebenfalls kaum thematisiert. Sie brauchen verlässliche, flexible Verbindungen von Dörfern in die nächsten Städte bzw. „Mittelzentren“ und dies auch in den Abend- und Nachtstunden.

C Im Einzelnen nehmen wir Stellung zu folgenden Punkten:

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Potsdam-Mittelmark für den Zeitraum 2020 – 2024

Anzuhörender, Datum	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung
VCD Landesverband Brandenburg Dipl.-Ing. Anja Hänel, Geschäftsführerin 12.9.2019	S. 20 Kapitel 1.2	<i>Stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr durch eine angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV-Systems,</i> Geht in die richtige Richtung, muss aber mit konkretem Zielwert unterfüttert werden. S. o. => VCD begrüßt, dass Klimaschutzziele zugrunde gelegt werden und angebotsorientiert geplant wird. Es sollten jedoch klare Zielvorgaben definiert werden: Verdoppelung des Modal Split-Anteils bis 2035
	S.95	<i>Verdopplung der Fahrgastzahlen im kommunalen ÖPNV zwischen 2019 und 2030</i> = Szenario 3 kommt den Zielen am nächsten, Fahrgastzahlen allein jedoch kein aussagekräftiges Kriterium für eine Veränderung. Modal Split-Anteil muss Maß sein. So haben z.B. Plusbus +Powerbus ca. 30% Zuwachs in zwei Jahren gehabt. Der ÖPNV Anteil lag aber im Schnitt nur bei 15% ohne große Steigerung.
	S. 46 Abbildung 7	Die Karte der Schulstandorte ist veraltet, da diese nicht das Schuljahr 2018/2019 berücksichtigt. In der Region TKS befinden sich ab Schuljahr 2018/2019 jetzt 3 Gesamtschulen. In der Region Fläming ist das Gymnasium Treuenbrietzen ab Schuljahr 2018/2019 eine Gesamtschule
	S. 72 Ziffer 2.4.3 Haltestellen Kategorie A o-der B	Die Haltestelle Rathausmarkt Kleinmachnow (Haltestellenkataster ID 1566 bis ID 1568, Förster-Funke-Allee 101 u. 104) ist von bisher B auf C1 zugeordnet, was nicht verständlich ist.
	S. 76 Ziffer 2.4.4	Die DFI-Anlage „S Teltow Stadt/Gonfrevillestr.“ wurde nur an einer Haltestelle realisiert. Aufgrund fehlender Übersichtlichkeit ist eine Montage an allen Haltestellen sinnvoll. Die DFI-Hauptanzeige im Bereich des S-Bahn-Zugangs sollte auch die S-Bahn mit anzeigen und die Haltestellen der abfahrenden Busse entsprechend mit ausweisen.
	S. 83 2.5.1 VBB Tarif	Bisher gibt es keine Monatskarte für die Fahrradmitnahme innerhalb des Landkreises sondern nur das VBB-Gesamtnetz oder z.B. Berlin ABC. Die Fahrradmitnahme im Landkreis wäre eine sehr wichtige Mobilitätsergänzung, gerade auf den SPNV-Linien.
	S. 99 Kapitel 4.2.1	<i>Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist durch den Baulastträger und/oder die planende und genehmigende kreisangehörige Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den kommunalen ÖPNV zu prüfen.</i> Die ÖPNV-Anbindung sollte nicht nur geprüft, sondern verbindlich vorgeschrieben werden.
	S.101 Kapitel 4.3.1	Die Takthäufigkeit sollte für das Hauptnetz I mindestens einen 30-Min.-Takt und für das Hauptnetz II mindestens einen 1h-Takt betragen.
S. 109 ff.	Für das „Starke Entwicklungsszenario“ sollte die ÖV-Anbindung dort, wo es keine Nachtverkehre gibt, bis mindestens 0.00 Uhr geplant werden. Bei den Umsteigepunkten des SPNV sollte die letzte Anbindung maßgeblich sein. Zusätzlich sollte freitags/ samstags mit Diskobussen die Anbindung von Party-Locations gesichert werden. Nur wenn auch in den Abendstunden der Anschluss gewährleistet ist, kann der Umstieg vom Auto und der Anstieg der Fahrgastzahlen erreicht werden. Für den Nachtverkehr in der Region TKS ist eine weitere Nachtlinie vom S-Bahnhof Wannsee über Kleinmachnow Rathausmarkt bis Teltow Bahnhof (Linienführung 620) im 30/60-min-Takt erforderlich, um die Regionalbahnen sowie Fernbahn (Wannsee) auch nachts anzubinden.	

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Potsdam-Mittelmark für den Zeitraum 2020 – 2024

Anzuhörender, Datum	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung
		Beim „Starken Entwicklungsszenario“ muss die Nachtanbindung in TKS und Werder bis 01.00 Uhr einen 30-min-Takt an allen Sa., So. & Feiertagen.
	S. 113 Schülerver- kehr	<i>Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 3 Abs. 3 Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von 2 km für Schüler der Primarstufe, von 3 km für Schüler der Sekundarstufe I sowie von 5 km für Schüler der Sekundarstufe II bzw. für Schüler der Bildungsgänge des Oberstufenzentrums.</i> Eine Unterscheidung der Mindestentfernung für die Sek. I und II ist nicht zielführend, da die Schulwahl in der Sek. I getroffen wird und es schwer zu vermitteln ist, warum Jugendliche plötzlich für den Bus zahlen sollen, den sie vorher kostenlos nutzen konnten. Dies fördert den Umstieg auf das Mofa oder das Auto. Im „Starken Entwicklungsszenario“ ist die Möglichkeit eines kostenlosen Schüler- und AZUBI-Tickets zu prüfen.
	S.115 Kapitel 4.5.3	<i>Alternative Angebotsformen...</i> Dabei muss sichergestellt werden, dass diese Angebote so viel Sicherheit bieten, dass sie auch problemlos von Mädchen und Frauen genutzt werden können.
	S. 116 Kapitel 4.5.5	<i>Bürgerbus</i> Bürgerbusse können keinen Ersatz für Einsparungen im ÖPNV sein. Sie können nur punktuell, sinnvoll ergänzen, wo der ÖV auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Bedarfe nicht sinnvoll umgesetzt werden kann.
	S. 119 Kapitel 5.1.2 + 5.1.3	In Richtung Zehlendorf und Potsdam müssten die Umsteigezeiten so getaktet werden, dass die Wartezeiten max. 10 Minuten betragen –auch in den Abendstunden und am Wochenende (Umstieg zum X1 und 601). In den Nachtstunden ergeben sich Wartezeiten von fast einer Stunde von Potsdam in Richtung Teltow Seehof für den Anschluss zum Bus 184. Die Einbindung von Fernbus-Linien mit Verknüpfung zum üÖPNV wird im Nahverkehrsplan nicht geprüft und sollte in einem eigenen Kapitel / Unterpunkt mit aufgenommen werden. Die Anschlussqualität und -sicherung wird von den Linien der Regiobus PM an Waldschänke sowie Rathausmarkt Kleinmachnow oftmals nicht gewährleistet.
	S. 120 Tabelle 31	Zumindest für das „Starkes Entwicklungsszenario“ ist die Verknüpfung zum BER via S-Waßmannsdorf, Niemek zum Fernbahnhof Lutherstadt Wittenberg sowie die Anbindung an den Kommunalen ÖPNV für das Bediengebiet Beelitz nach Trebbin, Beelitz nach Luckenwalde, Treuenbrietzen nach Luckenwalde sowie Treuenbrietzen nach Jüterbog und auch die Anbindung Bad Belzig – Wiesenburg – Loburg – Magdeburg vorzusehen. Verknüpfungspunkte zum Fernbusnetz wäre die Realisierung von 2 Fernbushaltestellen für Fernbusse mit den Plusbus-Linien an der A9 (Abfahrt Niemek) sowie an der A2 (Abfahrt Brandenburg / B 102) einzuplanen.
	S. 122 Kapitel 5.1.4	<i>Fahrradmitnahme</i> Die Fahrradmitnahme im ÖV sollte auch in Bussen ermöglicht werden. Das Fahrpersonals sollte die Anweisung erhalten, die Fahrradmitnahme nur in Fällen von bestehenden Kapazitätsengpässen / Konflikten zu verweigern. Für die touristischen Regionen im Landkreis sollte ein Konzept der Fahrradmitnahme und des Angebotes an Fahrradanhängern für Buslinien erstellt und umgesetzt werden, damit entsprechende Regionale touristische Ziele (z.B. Reckan) mit Nutzung der ÖPNV-Linien und Rad besser erreichbar werden. Die Realisierung von Fahrrad-Anhängern statt Fahrradträgern am Heck ist der Vorzug zu geben, da die Be- und Entladung von Fahrrädern auf Fahrradanhängern deutlich schneller möglich ist und auch in den Kapazitäten nicht so stark begrenzt ist.

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Potsdam-Mittelmark für den Zeitraum 2020 – 2024

Anzuhörender, Datum	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung
	neu	Es sollte im NVP ein Kapitel zum Ausbau von Fahrradverleihsystemen berücksichtigt werden. Da das Angebot an Leihrädern eine sinnvolle Alternative zur Mitnahme des eigenen Rades darstellt und so hilft Kapazitätsengpässe im ÖV zu entschärfen. Hierfür müsste ein Konzept erstellt werden, das landkreisweit funktioniert und auch mit den Leihsystemen in Potsdam und Berlin kompatibel ist. Für die Beschäftigten des Landkreises sollten die dienstlich kostenlose Nutzung von vorhandenen/auszubauenden Fahrradverleihsystemen sowie die Einführung von „Jobrad“ als Leistung des Arbeitgebers angeboten werden.
	S. 127 5.5.2	Bei der Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ist zu berücksichtigen: - Fahrradmitnahme Monats-Ticket für das Gebiet eines Landkreises bzw. Erweiterung des Tarifes Fahrradmitnahme Monatsticket Berlin ABC um 1 Landkreis - Fahrradmitnahme gültig über die Grenze des VBB-Gebietes hinaus in Analogie zu VBB-Brandenburg-Ticket (bisher gilt letzter Bahnhof/Halt im VBB-Gebiet) - Ausweitung des VBB-Projekts „Rad im Regio“ auf RE 1 sowie RE 7
	S. 128 Kapitel 5.5.2	Es sollte ein Jobticket auch für die Mitarbeiter*innen der öffentlichen Hand ermöglicht werden.
	S. 128 Kapitel 5.5.3	An allen Touristeninformationen sollten auch ÖV-Tickets verkauft werden.
	S. 135 Kapitel 5.7.2	<i>Barrierefreiheit</i> Busfahrende sollten geschult werden, um so an Haltestellen-Bordsteine heran zu fahren, dass es Menschen mit Behinderung, Eltern mit Kinderwagen und Menschen mit Rollator mühelos möglich ist ein- und auszusteigen.
	S. 137 Tabelle 34	<i>Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit</i> Fahrzeuge müssen mind. eine Multifunktionsfläche von mind. 2 m Länge haben, damit u.a. auch eine Fahrradmitnahme ermöglicht werden kann. Die vorhandenen Fahrzeuge sind bis 2022 umzurüsten, damit die Barrierefreiheit in diesen Fahrzeugen auch gewährleistet wird.
	S.141	<i>Kurzfristig Realisierbar (bis 2022)</i> Die Umrüstung auf barrierefreie Fahrzeuge muss auch für die Sub-Unternehmen der Regiobus Potsdam-Mittelmark gelten.
	S.141 Kapitel 5.7.5	<i>Fortsetzung und Ausweitung barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen der Haltestellenkategorie A, B und C1 (Zeitraum nach 2022)</i> Das ist zu beliebig. Kategorie A,B + C1 = müssen barrierefrei sein bis 2022
	S. 147 Kapitel 5.9	<i>Infrastrukturqualität Haltestellen</i> Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung) sind für alle Haltestellen vorzusehen. Info- und Notrufsäule sollten ebenfalls für alle Haltestellen vorgesehen werden, um vor allem bei wenig frequentierten Haltestellen die Sicherheit zu gewährleisten.
	S. 149 Kapitel 5.10	<i>Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verfolgt das Ziel einer Reduktion der jährlichen CO2-Emissionen um ca. 62%. Ausgehend von 11,6 t CO2 p.a. im Jahr 2015, sollen die CO2-Emissionen bis zum Jahr 2050 auf 4,4 t CO2 p.a. gesenkt werden (vgl. auch Kapitel 1.3.4).</i> Das entspricht nicht mehr dem gegenwärtigen Stand der Erkenntnis. Bis 2050 = klimaneutral

Verfahren der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange zur Erstellung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Potsdam-Mittelmark für den Zeitraum 2020 – 2024

Anzuhörender, Datum	Hinweis be- trifft	Hinweis/Anmerkung
	S. 150 Kapitel 5.10	50 % lokal emissionsfreie Fahrzeugflotte im kommunalen ÖPNV bis spätestens 2030 Um die Klimaschutzziele zu erreichen muss die Forderungen wie folgt erweitert werden: Bis 2050 100% emissionsfreie Fahrzeuge
	S.151ff. Kapitel 6.2	<i>Maßnahmen des Schienenverkehrs</i> Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden unterstützt. Des Weiteren soll: <ul style="list-style-type: none"> • Der Halt aller Regionallinien am Bahnhof Teltow ist aufgenommen werden • Eine „Landesbuslinie“ Potsdam / TKS / Mahlow / BER via Waßmannsdorf & Schönefeld – insbesondere auch mit Nachtfahrten im 30´min-Takt geprüft werden.
	S. 160	<i>Ausweitung Mobilitätsangebot durch Weiterentwicklung Gästekartenansatz. Der Landkreis empfiehlt, weitere Angebotsausweitungen z.B. über eine Ausweitung der kostenlosen Beförderung für Gäste über das derzeitige Maß hinaus zu prüfen (z.B. Ausweitung des Gültigkeitsbereiches bei gleichzeitiger Anpassung der Gästebeiträge für den ÖPNV) und in diesem Zusammenhang auch die touristische Vermarktung der Verkehrsangebote zu intensivieren (vgl. Kapitel 7.4.5).</i> Ähnlich Beispiel Templin: sollten die touristischen Angebote auch für Einheimische ermöglicht werden.
	S. 161 Kapitel 6.3.5	<i>Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Teltow und den amtsfreien Gemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS)</i> Es fehlen regelmäßige Busverbindung aus den Ortsteilen Teltow Ruhlsdorf (Webersiedlung) und Teltow Seehof in Richtung S-Bahn Teltow Stadt. Bislang gibt es keine oder nur eine unzureichende Verbindung. Von Teltow Seehof aus verbindet nur der Bus 184 (BVG) in Richtung Potsdam und in Richtung Berlin. Dieser Bus mit Endhalt in der Warthestr. müsste zu den HVZ im 10 Minuten-Takt fahren, am Wochenende mindestens alle 20 Min.. Dies müsste auch abends und nachts bis 0:00 Uhr gewährleistet werden, um die Anbindung an die S-Bahn Lichterfelde (Süd / Ost) zu verbessern. Sowohl in Teltow Seehof als auch in Teltow Ruhlsdorf (Webersiedlung) sind die Menschen aufgrund der unzureichenden ÖV-Anbindung auf ein eigenes Auto angewiesen. Das Fahrrad kann nur bedingt eine Ersatzrolle spielen. An den Bushaltestellen der Lichterfelder Allee fehlen Radabstellanlagen. Die Verknüpfung / der Umstieg der Linien 184 und des X1 nach Zehlendorf ist zu verbessern. Anbindung der Genshagener Heide / Gefängnis des Landes Berlin – hier Vorschlag Linie 184 über Ruhlsdorf verlängern
	S.163	<i>Machbarkeitsprüfung Straßenbahn Potsdam – Stahnsdorf – Teltow</i> Die Straßenbahnerweiterung sollte auf jeden Fall geprüft werden
	S. 180	Mobilitätsstationen Es fehlen Toiletten/ Wickelräume.