

Verkehrsclub Deutschland Landesverband Brandenburg
(VCD Brandenburg e.V.)

**Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zum
Landesnahverkehrsplan Brandenburgs 2028-2032**

Potsdam, 07. August 2025

VCD Landesverband Brandenburg

Der VCD Brandenburg e.V. bedankt sich für die Möglichkeit frühzeitig seine Vorstellungen und Anregungen für den Landesnahverkehrsplan 2028-2030 einzubringen. Wir freuen uns, dass Sie damit, zwar etwas verspätet, auch der Verpflichtung nachkommen, den Landesnahverkehrsplan an die Ergebnisse des Dialogprozesses und die daraus resultierenden neuen Gesetzesgrundlagen (ÖPNVG und MobilitätsG Brandenburg) anzupassen.

Mit dem Mobilitätsgesetz hat sich das Land Brandenburg in § 1 verpflichtet seine Mobilität umwelt-, sozial- und klimaverträglich sowie sicher, barriere- und diskriminierungsfrei zu gestalten. Konkret heißt das, dass der Verkehr seine CO₂-Emissionen den Sektorzielen entsprechend schrittweise verringert, um bis 2045 die Netto-Treibhausgasneutralität zu erreichen. Für 2030 bedeutet das, die CO₂-Äquivalente des Verkehrs auf 3,4 Millionen Tonnen (Mt.) zu reduzieren¹. Gegenüber 2023 sind das 58 Prozent.

Für 2023 lagen die Werte laut LfU mit 5,9 Mt. um 0,2 % höher als im Vorjahr.² Der Verkehr ist damit weiterhin der einzige Sektor mit steigenden CO₂-Emissionen. Eine Verringerung auf 3,4 Mt. erfordert konsequenter denn je ein Umsteuern und eine klare Priorisierung des Umweltverbundes. Hierfür hat sich die Landesregierung für den Umweltverbund den Zielwert von 60% Anteil am Modal Split der Wege gesetzt. Die aktuellen Regionaldaten der MID für Brandenburg³ zeigen für den ÖPNV ein Minus von 2 Prozent gegenüber den Werten von 2017. Trotz des erfreulichen Zuwachses beim Fußverkehr und dem leichten Anstieg beim Radverkehr hat sich der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split der Wege gegenüber 2008 gerade einmal um ein Prozent erhöht. Um die CO₂-Emissionen in Brandenburg um 30 Prozent zu reduzieren, hat der MID Regionalbericht von 2017 für den ÖPNV einen Zielwert von 27 % errechnet⁴. Bei der nach Klimaplan erforderlichen Reduzierung auf 3,4 Mt. CO₂-Äquivalente und bei der geplanten Laufzeit des LNVPs bis 2032, müsste sogar noch ein wesentlich höherer Anteil veranschlagt werden. Diese Zahlen verdeutlichen die dramatische Abweichung der Realität vom erforderlichen Zielpfad für den Landesnahverkehrsplan 2028-2032.

Sorge bereitet auch die Tatsache, dass der aktuelle Haushaltsplan die erforderliche Finanzierung zum Ausbau des ÖPNVs nicht sicherstellt. Angesichts der aktuellen Haushaltslage und der dramatischen Pfadabweichung bei den CO₂-Emissionen des Verkehrs kommt dem Landesnahverkehrsplan 2028-2032 eine Schlüsselrolle für die Mobilitätswende in Brandenburg zu.

Frage 1: Überarbeitungsbedarf LNVP

Zentrale Forderungen

Für den VCD Brandenburg ergeben sich aus den gesetzlich formulierten Zielen und der oben beschriebenen aktuellen Situation folgende zentrale Forderungen an den neuen Landesnahverkehrsplan:

- Keine Kürzungen im Angebot.

Die Angebotsausweitung im Sinne einer angebotsorientierten Planung (§2 (2) ÖPNVG) ist ein

¹ <https://mleuv.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Zwischen-und-Sektorziele-des-Klimaplans-Brandenburg.pdf>

² <https://lfu.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Treibhausgasemissionen-2023.pdf>

³ https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Vortrag_regionaleErgebnisse.pdf

⁴

https://mil.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/20200703_MiD2017_infas_BerlinBrandenburg_Regionalbericht_MiD_5431_20200629_final.pdf S.112

Muss, trotz knapper Kassen. Der Ausbau des ÖPNV ist als Ziel beizubehalten. Der 60%- Anteil des Umweltverbundes am Modal Split der Wege muss das Mindestmaß sein, um halbwegs zurück auf den Zielpfad zu schwenken. Der Vorrang des ÖVs vor dem motorisierten Individualverkehr nach § 2 (4) ÖPNVG muss sich in den Planungen widerspiegeln.

- Die schnelle Planung und Umsetzung des landesweiten ÖV-Netzes (§ 4 ÖPNVG).
Der neue Landesnahverkehrsplan darf sich nicht nur auf den SPNV fokussieren. Die gemeinsame Planung des Landesweiten ÖV-Netztes ist vor allem angesichts knapper Kassen eine wichtige Grundlage, um Ressourcen zu bündeln, das Angebot gezielt auszuweiten und das Prinzip der angebotsorientierten Planung umzusetzen oder zumindest eine Perspektive hierfür zu geben. Die Planung ist gleichzeitig eine Grundlage, um die Kosten für die nächsten Haushaltsaufstellungen abschätzen zu können.
- Bei der Planung sind die in § 5 ÖPNVG festgeschriebenen Standards für die Erreichbarkeit zu berücksichtigen. Dabei muss auch der ÖPNV in kommunaler Aufgabenträgerschaft berücksichtigt werden.

Vorschlag: Im LNVP werden die Erreichbarkeiten auf einer Karte dargestellt und bewertet.

- Das Land muss als Aufgabenträger mehr Verantwortung übernehmen auch für die landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger. Nur mit einer guten Ergänzung zum SPNV lassen sich attraktive Angebote in der Fläche schaffen, was Voraussetzung dafür ist, das Modal-Split-Ziel zu erreichen.
- Ohne attraktive Bedienstandards lassen sich die Ziele nicht erreichen.
Das heißt: kein Abrücken vom Stundentakt (§ 4 (5) ÖPNVG) und ein attraktiveres Angebot für die Abendstunden. Denn nur wer mit dem öffentlichen Verkehr auch die Chance hat, von einer Veranstaltung wieder nach Hause zu kommen, wird Bus oder Bahn auch für den Hinweg nutzen.
- Die Reaktivierung von Bahnstrecken muss ergänzend zu den Kosten-Nutzen-Aspekten, die sich bisher vorrangig aus einer Hochrechnung der Fahrgastzahlen ergeben, auch unter dem Netzaspekt bewertet werden. Ein Konzept für Reaktivierung muss auch folgende Fragen beantworten: Wo sind Reaktivierungen sinnvoll, um wichtige Querverbindungen zu den Sternachsen des SPNV zu schaffen, um Lücken zu schließen oder das Gesamtnetz durch Ausweich- und Verstärkerlinien resilienter zu machen?
- Stärkere Unterstützung der Kommunen und Kreise beim kÖPNV
Viele Kreise und Kommunen sehen sich gezwungen, das ÖPNV-Angebot zu verringern, angesichts des immer größeren Auseinanderklaffens von realen Kosten und Förderung. Eine langfristige Finanzierungsperspektive und ein effizienter Mitteleinsatz sind nötig. Gemeinsam mit den Kreisen und Kommunen müssen deshalb auch für den kÖPNV klare Zielvorstellungen vereinbart werden, um Synergien zu stärken, Mittel effizienter einzusetzen, einen Integralen Taktfahrplan und dadurch eine größere Reichweite und eine bessere Anschlusssicherheit zu schaffen. (§2 (5), §6 (2) und §5 (2) ÖPNVG)
Im Rahmen des Dialogprozesses wurde eine Anpassung der ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie an Qualitätsgesichtspunkten vereinbart. Hierzu muss ein Konzept erarbeitet werden.
- Für alternative Bedienformen sind flächendeckende Rufbus/On Demand-Verkehr Standards ähnlich wie in Mecklenburg-Vorpommern sinnvoll. Diese könnten in Absprache mit den Kreisen und Kommunen ebenfalls in die Finanzierungsrichtlinie einfließen.

- Für Haltestellen an Landes-Netz-Knoten muss das Land zu einhundert Prozent der Kosten übernehmen, um Barrierefreiheit und eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten (Mobilstationen) zu gewährleisten.
- In §2 (3) ÖPNVG wird eine gute ÖPNV-Verbindung zwischen Wohn- und Ausbildungsstätten sowie öffentlichen und privaten, gewerblichen, sozialen und kulturellen Einrichtungen und Erholungsbereichen als Ziel einer abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung formuliert. Um dies zu erreichen sollten im LNVP kartografisch Räume dargestellt werden, die sich aufgrund von guter ÖV-Anbindung besonders gut für die Siedlungsentwicklung, für große Firmen, großflächigen Einzelhandel oder große Freizeiteinrichtungen eignen.
- Elektrifizierung weiterer Strecken.
- Umsetzung der Barrierefreiheit.

Diese zentralen Forderungen müssen sich in den Zielen und Maßnahmen des neuen LNVP widerspiegeln. Sie unterfüttern und ergänzen die in § 8 (4) ÖPNVG festgelegten Inhalte des Landesnahverkehrsplans.

Unsere Rückmeldungen zu einzelnen Kapiteln bzw. Themen

Thema / Kapitel	Hinweise
S.8 / 1.2 Aufgabe und Funktion	Alle Verweise müssen an die umfassenden Änderungen des ÖPNV-Gesetzes angepasst werden.
S.8 / 1.3. Erstellung des Landesnahverkehrsplans im Dialog	Gerade angesichts knapper Kassen ist es wichtig Lösungen im Konsens zu finden. Eine umfassende Beteiligung ist deshalb auch für den neuen LNVP zielführend. Die frühzeitige Beteiligung ist dafür ein erster Schritt.
S.11 / 2.1 Bevölkerungsstruktur und Mobilitätsverhalten	Der Bevölkerungswachstum in Brandenburg wird auch weiterhin divers sein. Für stark wachsende Regionen in Brandenburg braucht es mehr Kapazitäten im ÖV. Schrumpfende Regionen dürfen nicht aufgegeben werden. Ein Konzept für die Mindestversorgung muss erarbeitet werden, um eine Mobilitätsgarantie für das ländliche Brandenburg zu gewährleisten. Bei der Methodik sind dabei im Sinne einer Gendersensitiven Planung nicht nur die Bedürfnisse der Pendler:innen zu berücksichtigen.
S.16ff. / 2.2 Wirtschaft und Arbeitsmarkt	Abbildung 4: Es dürfen nicht nur Berlin-zentrierte Korridore betrachtet werden. Da gerade durch Verkehre, die nicht über Berlin gelenkt werden müssen, eine Entlastung für die Haupttrecken geschaffen werden kann. 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. Interessant ist auch die Metropolregion Stettin. Die Stettiner Metropol-Bahn wird auf Polnischer Seite gerade ausgebaut. Durch Reaktivierungen bestän-

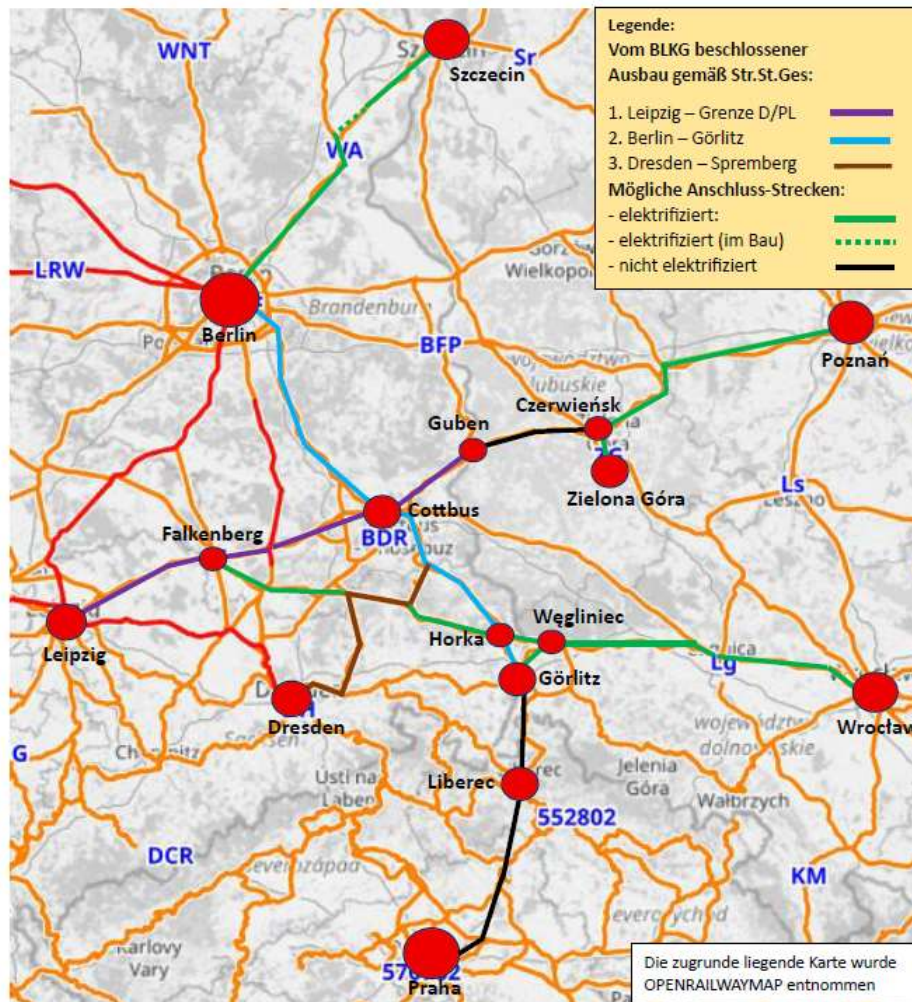
	den Anbindungsoptionen nach Angermünde und nach Brüssow via Löcknitz.
S. 19ff. / 2.3 Tourismus	Da Brandenburg auch eine Transitfunktion in Richtung Ostsee zukommt, darf nicht nur der Tourismus nach Brandenburg betrachtet werden. An Wochenenden und Feiertagen sind vor allem die Regionalzüge nach Norden extrem überfüllt.
S.22f. / 2.4 Akteure und Organisation des ÖPNV	Das Land sollte mit dem landesweiten ÖV-Netz mehr Verantwortung für wichtige Querverbindungen und Kreisgrenzen-überschreitende Linien übernehmen.
S. 29 / 2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen	Die Barrierefreiheit muss endlich vorangehen. Der Umbau der Stationen >1.000 Fahrgäste muss endlich abgeschlossen werden. Für kleinere Bahnhöfe muss das Land pragmatische kostengünstige Lösungen entwickeln.
S. 38 / 2.6.3 Nationale Infrastrukturplanung Vom Land Brandenburg verfolgte Ziele des Deutschlandtaktes	Ergänzung der für 2027 geplanten Inbetriebnahme des 2. Gleises Lübbenau-Cottbus und der damit möglichen Fernverbindung FR1 (Stettin-Berlin-Cottbus) als erste EC-Verbindung für CB.
S.46 / Klimaziele und Klimabilanz	Da der Klimaplan inzwischen verabschiedet wurde muss sich der LNVP an den für Brandenburg festgelegten Sektorzielen (s.o.) orientieren.
S.47 / 2.8.2 Möglichkeiten zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs	Die Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) ist ein großes Problem im kÖPNV. Das Land sollte zusätzlich zur Förderung auch mit einem Leitfaden und mit der Organisation der gemeinsamen Beschaffung unterstützen.
S. 50 / Klimabilanz des ÖPNVs	Das Land muss hier stärker Verantwortung übernehmen. Neben der Sicherstellung der Finanzierung, braucht es Standards, Leitfäden und Sammelausschreibungen für eine gemeinsame Beschaffung etc. Hiermit kann viel Geld gespart werden. Was angesichts knapper Ressourcen (Sach- und und Personalmittel) wichtig ist.
S.71 / 3.3.1 PlusBus	Die PlusBus-Standards haben sich bewährt, Aber das km-Wachstum darf nicht alleiniges Erfolgskriterium sein. Im Sinne eines effizienten Mitteleinsatzes muss auch die Funktion im landesweiten Zielnetz berücksichtigt werden.
S.75 / 3.3.2 Weitere Angebotskonzepte im Linienverkehr	Stadt-Umland-Verkehr Berlin Brandenburg bisher basiert das auf dem Ausgleichsprinzip, was bedeutet, dass die Kilometerleistung, die Brandenburg für Berlin und umgekehrt leistet ausgeglichen

	sein muss. Hier müssen flexiblere Lösungen möglich sein, um Angebotsengpässe zu beseitigen (Bsp. Teltow). Berlin profitiert sehr davon wenn Brandenburger:innen nicht mit dem Auto in die Stadt kommen.
S. 75 / 3.3.3 Innovative Mobilitätsangebote und Rufbus	Entwicklung einheitlicher Standards und Förderung auf wichtigen Relationen s.o.
S. 78 / 3.4 Intermodale Anschlussmobilität	Förderung durch das Land verstetigen
S.82 / Kompetenzstelle Bahnhöfe	Weiterführen
S. 88 / 3.6 Tarif und Vertrieb	ÖPNV Check zeigt: die meisten Menschen sind mit dem Preis zufrieden auch dank des Deutschlandtickets. Problem bleibt weiter das Sozialticket, dessen Kosten über den Sätzen beim Bürgergeld liegen.
S. 103 / Karte 13	RE2 der Halt in Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch ist umstritten, da Pendelnde nach Berlin täglich rund 20 Minuten Zeit verlieren würden (Zahlen gemäß NVP Cottbus 2019-2023). Mit der Inbetriebnahme des 2. Gleises Lübbenau-Cottbus (2027) sowie der Dresdener Bahn in Berlin (2025) soll der Regionalexpress RE20 verkehren (von Cottbus über BER nach Berlin-Hbf (tief). Im Interesse kurzer Reisezeiten sollte es hier kleine Zwischenhalte geben. Die Bedienung der kleinen Zwischenhalte sollte einzelnen RE2 – ggf. als Regionalbahn -vorbehalten bleiben, zumal sich mit dem zweiten Gleis Überholmöglichkeiten ergeben.
S. 106ff. / 4.1.3 Personenverkehr nach Polen	Aufnahme „Korridor Berlin-Cottbus-Breslau-Krakau“ • über Görlitz (Weiterführung der Strecke Breslau-Görlitz bis in den Görlitzer Bahnhof ab 2026) oder • mit Umstieg in Horka oder • über die neu zu bauende Nord-Ost-Kurve in Horka Und Aufnahme Vernetzung mit Stettin s.o.
S. 108 / Karte 16	Von polnischer Seite aus, wird die Verbindungen zwischen Leipzig und Breslau/Krakau über Horka angedacht. Deshalb sollte diese Verbindund auch im LNVP geprüft werden mit Horka als Knoten und Umstieg nach Cottbus-Görlitz. Auch die Verbindung Zittau-Liberec führt über polnisches Gebiet. Da die polnische Strecke z.Zt. ausgebaut wird, sollte auch diese Verbindung berücksichtigt werden
S.115 / 4.1.4 Potenziale für Reaktivierung	Kriterien müssen um Netzgedanken und für Ausweichstellen erweitert werden, vor allem im Hinblick auf Tangentialverbindungen zwischen den Ster-

gen	nachsen s.o.
S.122 / Tabelle 24.2	Aufnahme RE20 (Cottbus-BER-Berlin-Hbf) und ggf. RB02 (Cottbus-Nauen mit Halt auf allen kleinen Stationen)
S. 147f. /Tabelle 31	Bitte mit betrachten • Elektrifizierung Guben – Grenze D/PL in Richtung Czerwieńsk • Ausbau Berlin – Görlitz (–Zittau-Grenze D/PL) auf 160 km/h incl. Elektrifizierung • Neubau Nord-Ost-Kurve am Kreuz Horka • Ausbau Cottbus – Dresden auf 160 km/h
S. 156 / Tabelle	Laut Auskunft der DB wird zwischenzeitlich 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 2. 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 zu bauende Nord-Ost-Kurve bei Horka oder über Görlitz. • „Cottbus Hbf - Weißwasser - Görlitz“ ergänzen um „– Zittau – Grenze D/PL“ als Voraussetzung für den Anschluss der Lausitz an den TEN-V-Korridor „Orient/östliches Mittelmeer“ in Prag.
S. 182 / autonomer Fahrbetrieb im SPNV	Bei liniengebundenem Verkehr ist autonomes Fahren durchaus realistisch. Modellversuch ist sinnvoll.
S.185 / 4.5 Finanzierungskonzept	Überarbeitung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung und Orientierung an Qualitätsstandards s.o.
S. 190 / Prognose zu Unterfinanzierung	Muss an aktuelle Situation angepasst werden. Die Finanzierung muss langfristig sichergestellt werden. Das Land soll die Prüfung neuer Finanzierungsquellen z.B. durch Modell Templin, Gästekarte auch für EW erweitern, oder die Beteiligung von Unternehmen, wie in Frankreich, beim Bund einfordern.
S. 216f. / Ganzheitlicher Blick: Herausforderungen und Lösungswege in der Verkehrswende	• Aufnahme der Beteiligung im Wettbewerb „Net Zero Valley“ • Bisher (2015) wurde kein lokales Wasserstoffnetz aufgebaut und der Anschluss der Lausitz an das deutsche Wasserstoff-Kernnetz ist z.Zt. äußerst fraglich, insbesondere nach der Entscheidung von Arcelor-Mittal, die Stahlproduktion nicht auf H2-Nutzung umzustellen. Entsprechende Passagen sollten entfallen.

Frage 2: Eigene Planungen der Beteiligten

Die beiden Landesverbände des VCD Brandenburg und des VCD Selbe-Saale engagieren sich seit Jahren für die Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der Lausitz.



Überblick über Eisenbahnfernverbindungen der Lausitz, die durch das Str.St.G ermöglicht werden:

- Cottbus-Berlin-Szczecin (FR1)
- Frankfurt/M-Erfurt-Leipzig-Cottbus-Poznań-Olsztyn
- Berlin-Cottbus-Wrocław-Kraków
- Wrocław-Horka-Hoyerswerda-Leipzig
- Berlin-Cottbus-Görlitz-Liberec-Praha

Zur Realisierung dieser Fernverbindungen sind mit der polnischen und der tschechischen Seite intensive Gespräche zu führen.