

VCD-Wahlcheck

zur Landratswahl im Landkreis Oder-Spree am 23.04.2023

Wir haben die Kandidatinnen und Kandidaten der demokratischen Parteien, die auch im Landtag Brandenburg vertreten sind, über ihre Einstellung und Ziele zur Mobilitätspolitik im Landkreis befragt. Hier stellen wir ihre Antworten gegenüber.

Fragen		Sascha Gehm (CDU)	Erdmute Scheufele (B'90/GRÜNE)	Melanie Sellin (BVB/FW)	Frank Steffen (SPD)
1	Welches Verkehrsmittel benutzen Sie im Alltag am häufigsten?	Das Auto.	Fahrrad (kein eigenes Auto, meist in Erkner und Fürstenwalde unterwegs, zwischendurch nehme ich mein Klapprad im Zug oder Bus mit)	Abhängig von Wetter, Jahreszeit und Arbeitsbedingungen: Als Dozentin der HWR [Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin; Anm. d. VCD] benutze ich meist das Fahrzeug, als Dozentin für die IHK [Industrie- und Handelskammer; Anm. d. VCD] nutze ich die öffentlichen Verkehrsmittel, innerhalb Schöneiche Fahrrad oder Auto.	Einen Fiat 500 mit Elektroantrieb.
2	Welches Verkehrsmittel benutzen Sie am liebsten?	Den SPNV [den Schienenpersonennahverkehr; Anm. d. VCD].	Fahrrad (ich liebe es, mich zwischen Terminen an der frischen Luft „freizu trampeln“)	Auch abhängig von den äußerlichen Umständen. Gern das Fahrrad, mit drei Kindern ist aber auch das Auto praktikabel.	Mein Fahrrad.
3	Was fällt Ihnen als Erstes ein, wenn Sie den Begriff „Verkehrswende“ hören oder lesen?	Dass der Fokus der Verkehrswende noch zu stark auf urbanen Räumen liegt. Der ländliche Raum braucht aber andere Mobilitätskonzepte. Taxen,	Verkehrswende ist für mich der Abschied vom autozentrierten Planen & Leben für mehr Lebensqualität aller Menschen und ein gesünderes Klima	Angelehnt an die Energie-wende soll nunmehr auch die Mobilität umweltfreundlicher gestaltet werden.	Verkehrswende ist ein einfaches Wort für einen schwierigen und langwierigen Prozess der Umstellung unserer Verkehrsgewohnheiten vom Primat des

		Mietwagen, Linienbusse und On-Demand-Verkehr haben im ländlichen Raum eine ganz andere innere Logik als in den Ballungszentren. Das starre Korsett des Personenbeförderungsgesetzes wird in den kommenden 10 bis 20 Jahren so nicht zu halten sein, wenn die Verkehrswende auch auf dem Land ankommen soll.			Individualverkehrs hin zu einem ressourcen- und klimaschonenden Verkehr. Eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, zu der der Landkreis seinen Beitrag leisten kann.
4	Welche Aufgaben stellen sich unserem Landkreis aus Ihrer Sicht, um zum Gelingen einer ökologisch-sozialen Verkehrswende beizutragen?	Der Landkreis ist diesbezüglich sehr heterogen aufgestellt: Im Berliner Speckgürtel ist eine stärkere Verflechtung mit dem städtischen ÖPNV [Öffentlicher Personennahverkehr; Anm. d. VCD] und Radverkehr erforderlich, auch über die Landesgrenze hinweg. Dabei sind nicht nur die Verbindungen nach Berlin rein, sondern gerade auch axialen Beziehungen zu stärken. Hier sieht der Nahverkehrsplan des Landkreises in den kommenden Jahren bereits erhebliche Verkehrsmehrleistungen vor. Mit dem Radwegekonzept im Tesla-Umfeld, das unter meiner Federführung erarbeitet wurde, hat sich der Landkreis zu einer erheblichen Investition in die Fahrradinfrastruktur.	Mobilität muss in LOS solidarisch und nachhaltig gedacht werden. Ein privater PKW wird im Schnitt eine Stunde täglich genutzt. Das ist doch Ressourcenverschwendung. Die größte Herausforderung in unserem Landkreis ist, die Situation in dichter besiedelten Gebieten mit der in dünner besiedelten Gebieten in Einklang zu bringen. Heißt: Im Speckgürtel Berlins brauche ich am Ende gar kein eigenes Auto. Im Dorf an der Oder geht es nicht ohne, aber ich kann Teil eines Mobilitätsnetzes werden und andere mitnehmen.	Aufklärung, Motivation der Bevölkerung, im Rahmen des ÖPNVs Grundlagen schaffen und verbessern und Vorbild sein. Andernfalls ist wohl ein Umdenken in diesem großen Flächenlandkreis nicht möglich.	Das ist natürlich ein bedarfsorientierter und flächendeckender ÖPNV, der die Unterschiede zwischen dem engeren Verflechtungsraum, den Mittelzentren und den ländlichen Bereichen unseres Landkreises berücksichtigt. Es besteht parteiübergreifend Einigkeit, das Angebot auszuweiten. Die große Herausforderung wird sein, wie der Landkreis das finanzieren kann und wie man durch bezahlbare Angebote auch den Menschen mit niedrigem Einkommen die Benutzung möglich macht. Ich bin der Überzeugung, dass es zu jeder überregionalen Straßenverbindung auch eine Alternative als Radweg geben muss. Hier muss der Landkreis ein

		<p>tur im westlichen Landkreis verpflichtet.</p> <p>In den ländlicheren Gebieten bis an die Oder werden zukünftig jenseits der Stoßzeiten im Schülerverkehr vor allem bedarfsgerechte Lösungen wie der Dalli [ein Rufbus-Angebot im Raum Storkow; Anm. d. VCD] eine Rolle spielen. Ziel ist dabei, ein verlässliches und bezahlbares Mobilitätsangebot auch in Nebenzeiten anzubieten. Außerdem habe ich die Erarbeitung einer Fortschreibung des Kreisstraßenbedarfsplanes angeschoben. Dieser wird zukünftig wohl anders heißen, da nunmehr das Thema Radverkehr eine deutlich größere Rolle spielen wird. Neben der Analyse von Netzlücken soll insbesondere die vor uns liegende Frage bearbeitet werden, wo es künftig nicht-straßenbegleitende Radwege mit differenzierter Verkehrsbedeutung geben muss – also etwa sonstige Radwege in kreislicher Trägerschaft.</p>			<p>Konzept haben, wie er unter Einbeziehung des touristischen Netzes dies zumindest für seine Kreisstraßen sicherstellt.</p>
5	<p>Wie wollen Sie als Landrätin bzw. als Landrat dazu beitragen, Verkehr zu vermeiden bzw. die</p>	<p>Der Landkreis kann über den ÖPNV und die Radverkehrsinfrastruktur verlässliche, d.h. alltagstaugliche Angebote</p>	<p>Lieferverkehr stellt einen Großteil des Verkehrsaufkommens. Der kann minimiert werden, wenn wir</p>	<p>Verkehr allgemein vermeiden wird nicht funktionieren. Ich kann zwar die Produkte, die Arbeit etc. zu den Bürgern</p>	<p>Der Einfluss auf die Wirtschaft ist da sehr gering. Bei meinen Besuchen im Stahlwerk in Eisenhüttenstadt und</p>

	Verkehrsmenge in unserer Region zu reduzieren?	machen. Politisch kann der Landrat darauf hinwirken, dass Arbeits- und Wohnorte näher zusammenrücken, etwa durch die Ansiedlung von Arbeitsplätzen oder die Entwicklung von Wohnraum in der Nähe großer Arbeitgeber.	Logistikstationen an zentralen Orten installieren. Daneben sollte es ein Lastenrad zur kostenlosen Ausleihe geben. Auf zentralen Verkehrsachsen muss es verlässliche öffentliche Verbindungen geben, damit sich ein Auto nicht mehr lohnt. Parken im öffentlichen Raum muss was kosten und die Verkehrsführung muss für Fahrradnutzung und ÖPNV attraktiver gemacht werden. Da sollten wir als Kreis eng mit den Kommunen zusammenarbeiten.	bringen lassen, aber für das Sozialgefüge ist dies nicht gut. Der zwischenmenschliche Kontakt muss da sein – ob in der Schule, auf Arbeit, der Plausch beim Einkaufen, das Hobby. Ich kann Behördengänge digital organisieren, dies würde etwas Verkehr vermeiden, aber nur geringfügig. Verkehr kann ich allerdings auch konzentrieren, d.h. durch Fahrgemeinschaften, durch Verbesserung des ÖPNVs, durch Ruf- und Dalli-Busse. Dies muss auch bedarfsgerecht gesteuert werden. Der Landkreis kann Wege verkürzen, indem die notwendigen Anlaufstellen bzw. Versorgungseinrichtungen flächendeckender gewährleistet wird und nicht der Patient quer durch den Landkreis zur nächsten Facharzt- oder Arztpraxis reisen muss.	dem Spanplattenwerk in Beeskow konnte ich erfahren, dass die Verantwortlichen gerne mehr Transporte von der Straße auf die Schiene verlegen würden. Der Wunsch ihrer Kunden nach kleinen Mengen, individuell und zeitnah gelieferten Produkten und das mangelnde Angebot im Gütertransport auf der Schiene, machen es ihnen enorm schwer. In der Bevölkerung müssen wir mehr für die bestehenden Angebote werben. Die sind oft nicht so schlecht, wie sie dargestellt werden. Natürlich müssen der Landrat und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der Verwaltung vorgehen. Das heißt Vorrang des ÖPNV und SPNV bei Dienstfahrten, Onlineangebote für die Bürgerinnen und Bürger, Videokonferenzen, Jobticket und Fahrradleasing können schnell umgesetzt werden.
6	Wie wollen Sie erreichen, dass die Abhängigkeit vom Auto in unserem Landkreis reduziert wird?	Anders als in den urbanen Zentren werden die Menschen im ländlichen Raum weiterhin auf motorisierten Individualverkehr angewiesen sein. Ob der PKW oder ein anderer Verkehrsträger	Das Angebot des Dalli-Busses sollte ausgebaut werden. Als erste kostensparende Option bin ich für die Installation von Mitfahrbänken in Dörfern.	Durch Verbesserung des ÖPNVs, durch flächendeckende Versorgung. Durch Motivation zu alternativen Verkehrsmitteln, indem diese und deren Benutzung zuverlässig und attraktiv gestaltet	Das wird gerade im ländlichen Raum schwer. Der Landkreis ist durch viele kleine Orte geprägt. Viele Menschen haben weite Wege zur Arbeit, zur Schule, zur Kita, zum Einkaufen und zum

		genutzt wird, entscheiden die meisten Menschen nicht bei jeder Fahrt neu, sondern bereits mit der Anschaffung eines (Zweit-) PKW oder einer Zeitkarte für den VBB [Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg; Anm. d. VCD]. Neben der grundsätzlichen Möglichkeit, einen anderen Verkehrsträger zu nutzen, spielt vor allem die Verlässlichkeit des Angebots eine große Rolle. In meinem Dezernat habe ich daher eine Sperrkommission eingerichtet, um sicherzustellen, dass Baumaßnahmen verschiedener Baulastträger auf einander abgestimmt sind. Aktuell ist auf der Strecke Fürstenwalde-Erkner zu beobachten, wie Baumaßnahmen auf den Straßen die negativen Auswirkungen von Schienenersatzverkehr erhöhen. Leider ist die Deutsche Bahn bislang nicht bereit, an der Sperrkommission mitzuwirken. Das ist eine Aufgabe für die nächste Wahlperiode.		wird. Ob nun die Fahrradwege ausgebaut und sicherer gestaltet werden oder die Motivation durch zuverlässige ÖPNV-Anbindung gesteigert werden kann, die auch für jede Bevölkerungsgruppe finanziell die attraktivere Variante ist.	Arzt oder Krankenhaus. Viele werden trotz verbessertem Angebot beim ÖPNV auf das Auto angewiesen sein. Aber gerade in unseren Städten sehe ich große Potentiale, durch intelligente Verkehrskonzepte die Erreichbarkeit der o.g. Einrichtungen zu ermöglichen und gleichzeitig weniger Autos in den Innenstädten zu haben. Das ist dann aber in erster Linie die Herausforderung für die Bürgermeister und Bürgermeisterinnen und die gewählten Vertreter in den Stadtverordnetenversammlungen.
7	Wie wollen Sie die Bedingungen für den Radverkehr verbessern?	Die wichtigste Aufgabe in den kommenden 8 Jahren wird die Verbesserung der innerörtlichen Fahrradwege,	Hoffentlich sind inzwischen alle Sachbearbeiterstellen im Bereich Radverkehrinfrastruktur der Kreisverwaltung	Bedarfsorientiertes, sicheres Fahrradwegenetz schaffen.	Das Programm für die Instandsetzung bestehender Radwege muss konsequent umgesetzt werden. Ergän-

		<p>besonders in den größeren Städten und Gemeinden im Landkreis sein, denn diese erfüllen eine wichtige Zubringerfunktion. Wenngleich noch eine Reihe von Lückenschlüssen im überörtlichen Radwegenetz erforderlich sind, wird diese Aufgabe bereits konzeptionell bearbeitet und die entsprechenden Bedarfspläne werden sukzessive abgearbeitet. Innerorts sind die Herausforderungen größer. Das beginnt mit der häufigeren Querung anderer Verkehrsachsen und natürlicher Hindernisse (z.B. Gewässern), der geringeren Verfügbarkeit von Grundstücken, der notwendigen Kooperation mit anderen Baulastträgern (Baulasttrennung) und der allgemein schlechteren Haushaltslage und Personalsituation der kreisangehörigen Kommunen. Hier muss die Kooperation zwischen Landkreis und Kommunen ausgebaut werden. Gerade in der Verbindung verschiedener Verkehrsträger wie Rad und Schiene liegt ein großes Potential für die Vermeidung von MIV [Motorisierter Individualverkehr; Anm. d.</p>	<p>besetzt. Ein motiviertes, arbeitsfähiges Team ist aus meiner Sicht die Grundvoraussetzung für bessere Bedingungen! Dann geht es um sichere, separate Wegeführung und verlässliche Instandhaltung und Räumung. Das Fahrrad muss endlich als vollwertiges Verkehrsmittel ernstgenommen werden.</p>		<p>zende Ortsverbindungen in Zusammenarbeit mit den Städten und Gemeinden müssen geplant und gebaut werden.</p>
--	--	--	---	--	---

		VCD].			
8	Wo sehen Sie in unserer Region Potenzial für Radschnellverbindungen?	Das Land hat den Bedarf für eine Radschnellverbindung zwischen Erkner und Grünheide festgestellt, primär aufgrund der Anbindung des TESLA-Werks an die S3. Jenseits des Berliner Verflechtungsraums sind Radschnellverbindungen aktuell nicht verhältnismäßig, da im ländlichen Raum die Verbindungen mit entsprechend hohem Verkehrsaufkommen zu weit auseinanderliegen. Überörtliche Radschnellverbindungen sind sehr ressourcenintensiv. Mein Fokus läge daher eher auf der Schließung von Netzlücken und der Verbesserung der innerörtlichen Radverkehrsinfrastruktur.	Die sogenannte „Fahrrad-Autobahn“ zwischen Erkner und Fürstenwalde (an der Gigafactory vorbei) ist schon länger im Gespräch. Diese Schnellverbindung muss kommen.	Aus dem Jahr 2021 gibt es bereits eine Analyse für Brandenburg hierzu. Diese weisen 16 Korridore aus, in denen besonders hoher Bedarf erkennbar ist. Und hier wäre anzusetzen.	Wenn es uns gelingt, möglichst viele Orte durch Radwege miteinander zu verbinden, haben wir viel erreicht und die Radschnellverbindungen ergeben sich von alleine.
9	Unterstützen Sie die Idee, die ehemalige Bahnstrecke Bad Saarow – Beeskow zu reaktivieren und würden Sie dafür als Landrätin bzw. als Landrat eine Machbarkeitsuntersuchung in Auftrag geben?	Die Bahnstrecke ist bereits entwidmet, die Grundstücke sind veräußert. Eine Reaktivierung wäre aufgrund der an die ursprüngliche Strecke herangerückten Wohnbebauung eigentlich eine Neutrasseierung an anderer Stelle mit hohem finanziellen und zeitlichen Aufwand. Durch die Plusbusverbindung Fürstenwalde-Beeskow wird der	Ich leide persönlich darunter, dass es die Zugverbindung von Saarow nach Beeskow nicht mehr gibt. Von Erkner über Fürstenwalde direkt per Zug in die Kreisstadt zu kommen, wäre für die ganze Region ein Gewinn – auch touristisch! Die Machbarkeitsuntersuchung ist dabei wesentlich für eine fundierte politische Entscheidung und	Ja, auf jeden Fall.	Die Stadtverordnetenversammlung Beeskow hat dazu sogar einen Beschluss gefasst. Leider wurde die Strecke bei der Machbarkeitsanalyse des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung nur sehr niedrig bewertet. Was ich für einen Fehler halte. Grundsätzlich unterstütze ich das weiterhin, wobei zwischen

		Mehrwert der Bahnverbindung größtenteils abgeschöpft. Der verbleibende Mehrwert rechtfertigt eine kreisliche Investition m.E. nicht. Das Geld wäre in zusätzlicher Fahrleistung des ÖPNV besser aufgehoben.	sollte sich nicht allein an ökonomischen Kriterien orientieren, sondern auch am Gemeinwohl.		den zwei Alternativen – ehemalige Streckenführung oder Anbindung westlich des Scharmütelsees – sehr genau abgewogen werden muss.
10	Wo würden Sie als Landrätin bzw. Landrat weitere PlusBus-Verbindungen einrichten?	Seit 2022 verbindet die Linie 950 Strausberg und Erkner, die Linie 420 Neuenhagen und Erkner und die Linie 435 Storkow und Fürstenwalde. Unser Nahverkehrskonzept sieht Plusbuslinien zwischen Fürstenwalde und Beeskow, sowie Beeskow und Eisenhüttenstadt vor. Perspektivisch bieten sich nur noch Verbindungen über Kreisgrenzen hinweg an. Hier müssen sich aber immer 3 Partner einig sein: 2 Landkreise und das Land.	Fürstenwalde – Beeskow (solange es noch keine Bahnverbindung gibt), Beeskow – Eisenhüttenstadt (über Müllrose), Erkner – BER	Das Konzept des Plusbusses finde ich interessant, ggf. wäre hier aber bedarfsgerecht in z.B. Ferienbereichen umzuschwenken auf Dalli-Busse. Welche weiteren PlusBus-Verbindungen sinnvoll sind, müsste durch eine aktuelle Bedarfsanalyse bzw. angelehnt an den Beschluss des Kreistages vom 09.06.2021 zum Nahverkehrsplan, der bis 2025 fortgeschrieben ist, ermittelt werden.	Den PlusBus als schnelle Alternative zwischen zentralen Orten halte ich für den richtigen Weg. Die Vorschläge für neue Strecken überlasse ich lieber den Expertinnen und Experten, die Fahrgastströme, Potentiale und Machbarkeit besser einschätzen können als ich.
11	Wie sollte aus Ihrer Sicht der Zubringerverkehr aus kleinen Dörfern zu den nächstgelegenen Bahnhöfen bzw. zu attraktiven Busverbindungen organisiert werden?	Dies ist praktisch nur über On-Demand-Verkehr möglich. Hier werden bereits Gespräche zur Ausweitung des Dalli-Angebots geführt. Eine Refinanzierung kann jedenfalls teilweise dadurch erfolgen, dass Synergieeffekte zwischen dem sehr umfangreichen Schülerspezialverkehr und dem On-	Der Dalli-Bus ist eine gute Lösung und sollte auch in weiteren Regionen des östlichen Landkreises eingeführt werden. Außerdem bin ich für die Einrichtung von Mobilitätspunkten in den Ortskernen: Mitfahrbank, Leih-PKW und Fahrräder sollte es dort geben.	Durch Ruf-Busse, d.h. auf Abruf (durch App oder Anruf) wird der Fahrgast abgeholt, optimaler Weise wird die Route so geplant, dass weitere Fahrgäste auf dem Weg eingesammelt werden können, um diese dann zur Hauptlinie z.B. zu bringen.	Vor einigen Jahren habe ich ein sehr interessantes Konzept in der Steiermark kennengelernt. Dort hat man Taxis, Kleinbusse wie den Dalli, bestehende Busverbindungen und Car-Sharing mit dem Haltestellennetz verknüpft und einen einheitlichen Tarif zu Nutzung angeboten, um auch aus

		Demand-Verkehr ausgenutzt werden.			kleinen Orten an die Knotenpunkte des ÖPNV bzw. SPNV zu gelangen. Ein solches Konzept kann ich mir für unseren Landkreis auch vorstellen.
12	Wie bewerten Sie die Idee, den Busverkehr in unserem Landkreis wieder vollständig in kommunale Regie zu übernehmen?	Für eine Rekommunalisierung müsste der Landkreis erhebliche finanzielle Mittel aufwenden, die an anderer Stelle fehlen – etwa beim Einkauf von Fahrleistungen im ÖPNV. Die Einbindung in den Verbund der DB Regio bietet auch Vorteile, etwa in der günstigeren Beschaffung etwa von Betriebsmitteln im Konzernverbund oder dem potentiellen Zugriff auf einen größeren Mitarbeiterpool. Es gibt in der Region genügend Beispiele dafür, dass kommunale Tochterunternehmen die ihnen gestellten Aufgaben nicht immer besser oder wirtschaftlicher erfüllen.	Wenn wir den Busverkehr in kommunaler Eigenregie betreiben, brauchen wir vorher eine kommunale Fachkräftestrategie. Das würde ich mit Arbeitsagentur und Jobcenter klären, bevor ich diesen Schritt gehe – den ich an sich attraktiv finde.	Keinesfalls würde ich mich dieser Idee verschließen. Durch Eigenregie kann bspw. die Auslastung und Umsetzung des Verkehrsnetzes ggf. besser gesteuert werden.	Angesichts der geplanten Investitionen von 100 bis 150 Millionen Euro in weiterführende Schulen des Landkreises, die bisher nur schleppend umgesetzt werden, sehe ich dafür in den nächsten Jahren keine finanziellen Spielräume im Haushalt des Landkreises.
13	Wie wollen Sie die gesetzliche Anforderung zur vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr umsetzen?	Der Landkreis fördert schon jetzt die barrierefreie Herstellung von Haltestellen. Hier sind wir aber auf die Kooperation mit den Gemeinden und Straßenbausträgern angewiesen. Der Ersatz der Fahrzeuge durch barrierefreie Modelle ist auf	Barrierefreiheit ist komplex: Sehbehinderte haben z.B. andere Bedürfnisse als mobilitätseingeschränkte Personen. Mir ist es wichtig, ein System zu schaffen, wo alle die Unterstützung bekommen, die sie brauchen. Das fängt bei einer guten	Die entsprechende EU-Richtlinie setzt sicherlich u.a. auch die Kommunen vor finanzielle Vorausforderungen, so dass auch hier zu prüfen wäre bzw. sich der Landrat/ die Landrätin sich dafür einsetzen sollte, dass Unterstützung aus Landes- und	Was die Fahrzeuge betrifft, ist das in erster Linie Aufgabe der Busverkehrsgesellschaft Oder-Spree. Als Gesellschafter muss der Landkreis da Druck machen. Das betrifft auch eine verbesserte Mitnahme von Fahrrädern. Bei den Haltestellen

		einem guten Weg und kann nur in Jahresscheiben erfolgen.	Ausschilderung der Haltestellen und Fahrpläne, einer bedienfreundlichen Mobilitäts-App und Erreichbarkeit der Servicestelle an. Baulich müssen die gesetzlichen Anforderungen so schnell wie möglich umgesetzt werden, wo noch nicht geschehen.	Bundesmittel erfolgt. Insgesamt heißt es hier, Stück für Stück die Umsetzung voranzubringen.	sind die Städte- und Gemeinden gefordert. Der Landkreis kann sie dabei finanziell unterstützen.
14	Wie sehen sie die Zukunft der Straßenbahnen in Woltersdorf und Schöneiche und würden Sie sich als Landrätin bzw. als Landrat für deren Ausbau (in Form von Netzerweiterungen, dichteren Fahrplankarten, Beschaffung neuer Fahrzeuge usw.) einsetzen?	Die Straßenbahnen sind ein wichtiger Verkehrsträger im Berliner Umland, der viel Straßenverkehr ersetzen und CO ₂ einsparen kann. Die vornehmlichste Aufgabe ist die Stabilisierung der Gesellschaften und der aktuellen Takte sowie der Ersatz des alten Fahrmaterials in Woltersdorf. Und auch die Barrierefreiheit der Haltestellen ist in den historischen Ortslagen eine noch ungelöste Herausforderung. Netzerweiterungen sind ohne erhebliche Fördermittel von Land und Bund wirtschaftlich nicht darstellbar.	Wie bisher in die Straßenbahnen investiert wurde, so muss es weiter gehen. Erkner mit dem Regionalbahnhof ist ein sinnvoller Anschlusspunkt, der für den Trassenausbau in Betracht gezogen werden sollte. Planungen dazu gab es bereits. Hier mit einer Machbarkeitsstudie anzuknüpfen, ist sinnvoll, denn die Besiedelung der Region ist jetzt dichter als damals.	Eine bedarfsgerechte Netzerweiterung – z.B. auch in Hinblick auf neue Schulen etc. sollte auf jeden Fall im Auge behalten werden. Deshalb würde ich dort, wo Bedarfe sind und eine Erweiterung Sinn macht, mich natürlich einsetzen.	Die beiden Straßenbahnen im Westen des Landkreises sind ein erfolgreiches Nahverkehrsangebot. Bezüglich Taktichte und Beförderungskapazität bieten die Bahnen einen sehr guten Standard. Die Beschaffung neuer Fahrzeuge hat der Landkreis in der jüngeren Vergangenheit (überwiegend mit Landesmitteln) unterstützt. Auch zukünftig sollte sich der Landkreis hier bedarfskonform engagieren. Netzerweiterungen dürften aufgrund der damit verbundenen extrem hohen Kosten und Planungswiderstände eher unwahrscheinlich sein, wären im Einzelfall jedoch insbesondere auf ihre Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit (Kosten-Nutzen-Verhältnis, nicht Gewinn) zu prüfen. Die Fahrplankarte sollten den

					<p>aktuellen Bedarfen entsprechen. Hier gab es insbesondere auf der Linie 88 in der jüngeren Vergangenheit bereits Verbesserungen zu den Berufsverkehrszeiten morgens und nachmittags. Sollten im Detail weitere Bedarfe für Angebotsverbesserungen bestehen, müssten diese im Rahmen der Fortschreibung Nahverkehrsplans beraten werden.</p>
15	<p>Werden Sie als Landrätin bzw. als Landrat ein kommunales Carsharing-System (nach dem Vorbild von „BARshare“ im Landkreis Barnim) auf den Weg bringen?</p>	<p>Der Landkreis Oder-Spree hat keine eigenen Kreiswerke, mit denen er sich analog dem Barnim umfassend wirtschaftlich betätigt. Insofern ist es fraglich, ob in LOS ein wirtschaftlicher Betrieb eines solchen Systems durch den Landkreis überhaupt möglich ist, wenn private Akteure für sich keine Potentiale sehen. Ich strebe aber für die kreislichen Fahrzeuge ein modernes Flottenmanagement an, dass auch ein Car-Sharing dieser PKW nach Dienstschluss oder am Wochenende ermöglichen würde.</p>	<p>In Erkner gibt es bereits ein Pilotprojekt mit Leihrollern und -rädern, das gut angenommen wird. Ich bedaure sehr, dass hier keine Autos zur Flotte gehören. Systeme wie BARshare sind gute Modelle für uns. Hier können wir für LOS abschauen, was gut läuft und direkt nachsteuern, wo andere Schwachpunkte identifiziert haben! Meine Idee für einen Titel: FahrLOS!</p>	<p>Die Idee ist interessant, auch wenn ich dem ÖPNV zunächst Vorrang geben würde, da hier der Bedarf auch für Bevölkerungsgruppen gedeckt werden kann, die kein Auto fahren. Als Landrätin würde ich prüfen, ob hier durch ansässige Unternehmen ein solches Carsharing in Zusammenarbeit mit dem Landkreis etabliert werden kann – in Ergänzung zum ÖPNV.</p>	<p>Wir haben so viele Herausforderungen im Bereich allgemeiner ÖPNV, Schülerverkehr, Schülerspezialverkehr und Ausbau des Radwegenetzes in unserem Landkreis, dass ich mich dafür nicht verkämpfen will. Da ist die Wirtschaft mit Angeboten gefordert.</p>

Hinweis: Die Antworten der Kandidatinnen und Kandidaten wurden unverändert übernommen. Für Inhalt und Form sind allein die Urheberinnen und Urheber verantwortlich. Erläuternde Ergänzungen des VCD sind in eckigen Klammern gesetzt.