

# Landkreistag Brandenburg

- per E-Mail -

Landkreistag Brandenburg  
Postfach 60 10 35, 14410 Potsdam

Landtag Brandenburg  
Ausschuss für Infrastruktur  
und Landesplanung  
Herrn Ausschussvorsitzenden  
Danny Eichelbaum  
Am Markt 1

14467 Potsdam

Hausanschrift:

Jägerallee 25  
14469 Potsdam

Postanschrift:

Postfach 60 10 35  
14410 Potsdam

E-Mail:

poststelle@landkreistag-brandenburg.de

Telefon: 03 31/2 98 74 - 0

Telefax: 03 31/2 98 74 - 50

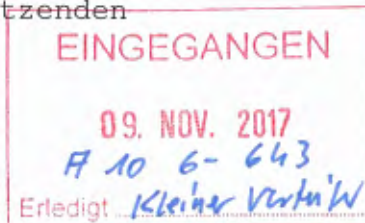
Durchwahl:

03 31/2 98 74 - 31

Datum: 2017-11-08

Az.: 81 30-30/S/chr  
(bei Antwort bitte angeben)

Texte/landtag/allgemein/2017/8/201726.doc



Ihr Schreiben vom  
26. September 2017

Ihr Zeichen

## Öffentliche Anhörung zum Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2018 - 2022

hier: Stellungnahme des Landkreistages Brandenburg

Sehr geehrter Herr Eichelbaum,

wir bedanken uns für die Einladung zur öffentlichen Anhörung zum Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2018 - 2022 und die uns eingeräumte Möglichkeit, eine Stellungnahme abzugeben. Ausdrücklich möchten wir darauf hinweisen, dass unsere Stellungnahme nur eine erste Einschätzung beinhaltet. Der Landesnahverkehrsplan 2018 - 2022 ist erst am 23. Oktober 2017 vorgelegt worden, so dass uns in den bis zur Anhörung zur Verfügung stehenden gut zwei Wochen eine eingehende Abstimmung mit den Landkreisen nicht möglich war. Wegen der Bedeutung des Landesnahverkehrsplanes hätten wir uns insoweit eine andere Vorgehensweise gewünscht.

Im Folgenden stellen wir die grundsätzliche Kritik an dem Entwurf dar. Dabei messen wir die Aussagen des Entwurfs insbesondere an den gesetzlichen Anforderungen des ÖPNVG. Unsere Stellungnahme greift hingegen konkrete Linienangebote nicht auf; zu den diesbezüglichen Anforderungen werden sich die Landkreise jeweils äußern.

§ 7 Abs. 1 ÖPNVG sieht vor, dass der LNVP in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs vorzubereiten ist. Auch wenn es insoweit Gespräche des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung mit den kommunalen

Aufgabenträgern gegeben hat, ebenso wie in vier Regionalkonferenzen Aspekte gemeinsam erörtert werden konnten, ist insgesamt die erforderliche Abstimmung mit den Trägern des übrigen ÖPNV nicht erkennbar. Die im Gesetz vorgesehene Abstimmung erfordert mehr, als gemeinsame Gespräche und Konferenzen. Vielmehr muss der LNVP eine konkrete Abstimmung von schienengebundenen und Angeboten des übrigen ÖPNV erkennen lassen.

Allein der außerordentlich enge zeitliche Vorlauf für die Erstellung des LNVP setzt hier bereits Grenzen. Aktuelle Entwicklungen und Anregungen zur Ergänzung des LNVP aus kommunaler Sicht sind in diesem Prozess nicht möglich. Ein ggf. erforderliches Nachsteuern kommunaler Angebote ist in diesem Planungsprozess nicht eröffnet.

Der LNVP soll nach § 7 Abs. 1 ÖPNVG auch Aussagen zu den landesbedeutsamen Verkehrslinien enthalten, die im vorliegenden Entwurf des LNVP gänzlich ausgeblendet werden. Hierzu ist der Entwurf zu ergänzen, um eine deutliche Trennung der Verantwortung des Landes für die landesbedeutsamen Verkehrslinien in Abgrenzung der Aufgaben der Landkreise für den übrigen ÖPNV sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sollte auch die Abgrenzung zum PlusBus erfolgen, um einer schleichenden Verlagerung von Verkehrsangeboten in Landesverantwortung auf die Landkreise vorzubeugen.

Wir erwarten daher, dass sich an die Anhörung im Ausschuss wie auch an die Anhörung durch das Fachministerium ein Prozess der Überarbeitung des Entwurfs des LNVP anschließt.

§ 7 Abs. 2 ÖPNVG beschreibt den Landesnahverkehrsplan als Grundlage für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs sowie als den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs.

Der vorgelegte LNVP wird diesen Anforderungen nicht gerecht. So wird als Grundlage für die Landesnahverkehrsplanung die Bevölkerungsvorausschätzung 2014 - 2030 zugrunde gelegt, die die aktuelle Entwicklung nicht bzw. nur unzureichend abbildet. Zudem wird nur für das Berliner Umland mit deutlichen Einwohnerzuwächsen gerechnet. Vergleichbare Entwicklungen in Städten in berlinfernen Räumen werden hingegen nicht diskutiert. Auch die Korridoruntersuchungen durch den VBB knüpfen nicht an aktuelle Prognosen an.

Für das Land Brandenburg ergibt sich mit der stark wachsenden Bundeshauptstadt Berlin in seiner Mitte eine besondere demografische Situation, die durch starkes Bevölkerungswachstum in den an Berlin angrenzenden Landesteilen geprägt ist. Diese Entwicklungen werden zwar durch die Mobilitätsstrategie, den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion sowie durch Wohnungsbaustrategien aufgegriffen.

Landespolitische Maßnahmen, diesen Siedlungsdruck auch in berlinferne Gebiete zu lenken und damit eine gleichmäßigere Bevölkerungsentwicklung zu befördern, lassen sich gegenwärtig nicht erkennen. Genau an dieser Stelle muss ein Landesnahverkehrsplan

ansetzen, was mit dem vorliegenden Entwurf jedoch nicht erfolgt. Mit optimierten Angeboten des ÖPNV können auch größere Entfernungen zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurückgelegt werden und damit kann die Attraktivität berlinferner Gebiete gesteigert werden.

Die dauerhafte Sicherung eines attraktiven ÖPNV-Angebotes in der Fläche erfordert eine Intensivierung alternativer Bedienformen. Der Entwurf des LNVP 2018 - 2022 sieht für diese Verkehre durchaus eine größere Bedeutung. Allerdings bleibt unklar, welche konkreten Umsetzungsschritte geplant sind. Das Land hat sich als Genehmigungsbehörde bisher eher als Hemmschuh gezeigt. Der Entwurf des LNVP muss daher deutliche Aussagen enthalten, dass die Genehmigungspraxis von Rufbussen zukünftig flexibel ausgelegt werden wird. Unerlässlich ist es insoweit auch, einen verlässlichen gesetzlichen Rahmen im ÖPNVG hierzu auszugestalten.

§ 7 Abs. 3 Nr. 1 ÖPNVG bestimmt, dass die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung berücksichtigt werden. Der Entwurf des LNVP hält jedoch an der Prämisse fest, den ÖPNV an vorhandenen Schienentrassen zu stärken, weil nur hier Siedlungsentwicklung nach dem Entwurf des LEP B-B vorgesehen ist. Das wird jedoch dem erheblichen Siedlungsdruck, der sich auch darüber hinaus ergibt, nicht gerecht. Dieses Vorgehen versperrt eine Siedlungsentwicklung in anderen Räumen des Landes und muss nachgesteuert werden.

§ 7 Abs. 3 Nr. 2 ÖPNVG benennt unter anderem die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen als Planungsziel. Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2018 - 2022 greift den Aspekt der Schülerbeförderung jedoch nicht angemessen auf, obwohl die Schülerbeförderung einen wesentlichen Bestandteil des übrigen ÖPNV ausmacht. So wird insbesondere auf - durchaus wünschenswerte - Verzahnungen von SPNV und übrigen ÖPNV durch die Angebote des PlusBusses abgestellt. Für Berufspendler stellt der PlusBus ein attraktives Angebot dar; seine besondere Funktion lässt sich jedoch mit den Bedarfen der Schülerbeförderung nicht in Einklang bringen. Den PlusBus anbieten und gleichzeitig die Schülerbeförderung sicherzustellen heißt aber, Angebote in der Fläche deutlich auszuweiten. Der Entwurf des LNVP trifft insoweit jedoch keinerlei Aussagen, wie dies von den Trägern des übrigen ÖPNV geschultert werden soll, sowohl was Kapazitäten der Fahrzeuge wie auch Finanzierungsbedarfe betrifft. Notwendig ist daher eine spezielle Förderung dieses Angebotes durch das Land. Insoweit ist eine Ergänzung des LNVP 2018 - 2022 unerlässlich.

In § 7 Abs. 3 Nr. 3 ÖPNVG werden die Belange behinderter Menschen hinsichtlich einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit benannt. § 7 Abs. 5 ÖPNVG führt unter Bezugnahme auf die Maßgaben des § 8 Abs. 3 PBefG insoweit aus, dass der LNVP Angaben über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben zur Erreichung einer Barrierefreiheit im ÖPNV enthalten muss. Erwartet werden auch eine Einschätzung der damit verbundenen Kosten sowie die erforderliche Finanzplanung hierzu.



Aber auch mit dem vorliegenden Entwurf des LNVP vergibt das Land eine weitere Chance, sich zu der ab 1. Januar 2022 geforderten vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr dezidiert zu äußern. Die Landkreise erwarten aber, dass der LNVP deutliche Aussagen trifft.

Erforderlich ist eine Definition, was im Land Brandenburg unter Barrierefreiheit verstanden werden soll. Um eine durchgängige Beförderung ohne Brüche zwischen SPNV und übrigem ÖPNV flächendeckend sicherzustellen, ist ein gemeinsames Verständnis der Barrierefreiheit zwischen allen Aufgabenträgern im ÖPNV unerlässlich.

Zudem müssen im LNVP die Möglichkeiten des § 62 Abs. 2 PBefG genutzt und mögliche Ausnahmetatbestände und zeitliche Abweichungen eröffnet werden.

Misst man den vorgelegten Entwurf des LNVP an den in § 7 Abs. 4 ÖPNVG enthaltenen Maßgaben, werden die Unzulänglichkeiten des vorgelegten Entwurfes deutlich. Zwar wird mit dem vorgelegten Entwurf eine Bestandsaufnahme - insbesondere in Auswertung der Umsetzung des LNVP 2013 - 2017 - vorgenommen. Die Darstellung der Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Netz- und Linienentwicklung, wie § 7 Abs. 4 Nr. 1 ÖPNVG dies vorsieht, beschränkt sich auf die wenig ambitionierte Aussage im Entwurf des LNVP, dass keine SPNV-Linien abbestellt werden sollen. Konkrete Zielstellungen fehlen jedoch weitestgehend.

Deutliche Mängel des vorgelegten Entwurfes zeigen sich sodann bei den Aussagen zum gegenwärtigen und zu erwartenden Fahrgastaufkommen. Basierend auf dem Vergleich der Fahrgastzahlen im Jahr 2013 (195.000 Fahrgäste) mit dem Jahr 2016 (230.000 Fahrgäste) wird außerordentlich konservativ mit einer weiteren durchschnittlichen Steigerung der Nachfrage von 5,6 % jährlich gerechnet. Dabei wird offensichtlich ausgeblendet, dass eine Vielzahl von Linien bereits gegenwärtig vollkommen überlastet ist und die Fahrgäste absolut überfüllte Züge nutzen müssen und dadurch auch auf längeren Relationen keine Sitzplatzgelegenheit erhalten.

Ein "weiter so" nach den bisherigen Konzepten und in unveränderter Ausbaugeschwindigkeit kann jedoch nur als vollkommenes Versagen bezeichnet werden. Die Gestaltung eines attraktiven öffentlichen Personennahverkehrs muss die aktuelle Nachfragesituation mit realistischen Steigerungsraten zeitnah aufgreifen. Diesem Anspruch wird der vorliegende Entwurf in keinem Aspekt gerecht.

Der Entwurf bleibt hinter den Anforderungen des § 7 Abs. 4 Nr. 3 ÖPNVG, wonach Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebotes beschrieben werden müssen, deutlich zurück.

Angebotsveränderungen werden nur als "angestrebt" dargestellt. Insoweit werden in Anlehnung an die Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 Angebotsverbesserungen im SPNV nur angekündigt. Eine operative Umsetzung sieht der Entwurf jedoch erst mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 vor und geht davon aus, dass damit

die Angebote des Regionalverkehrs und des S-Bahn-Verkehrs bis weit in die 2030iger Jahre bestimmt werden. Dies greift deutlich zu kurz.

Die erst in fünf Jahren vorgesehene Angebotsausweitung würde aber bereits den aktuellen Bedarf nur sehr eingeschränkt bedienen. Mit anderen Worten: Das Konzept des Entwurfs des LNVP 2018 - 2022 schreibt ein Hinterherhinken des Angebotes im öffentlichen Personennahverkehr hinter der tatsächlichen Bedarfssituation dauerhaft fest. Der Entwurf des LNVP 2018 - 2022 wird damit in keinerlei Weise den an ihn gestellten Anforderungen gerecht.

Der Entwurf greift auch Fragestellungen der Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen nur unzulänglich auf. Es fehlt eine Auseinandersetzung mit den Standards der zukünftig zu beschaffenden Fahrzeuge. So ist nicht nachvollziehbar, warum im Regionalverkehr mit Geschwindigkeiten von maximal 160 km/h geplant wird. Da auch der Ausbau des Fernverkehrs zu erwarten ist, der teilweise gleiche Schienentrassen nutzt, ist eine attraktive Angebotsgestaltung im Regionalverkehr nur möglich, wenn die Züge nicht aufgrund zu geringer Geschwindigkeiten regelmäßig den Fernverkehr überholen lassen und damit erhebliche Wartezeiten in Kauf nehmen müssen.

Aber auch die Ausstattung der Züge selbst muss modernen Anforderungen gerecht werden. So fehlt im Regionalverkehr durchweg Stauraum für Gepäck, was in den überfüllten Zügen zu weiteren Engpässen führt, da dadurch zum Teil Sitzplatzkontingente blockiert werden.

In diesem Zusammenhang wird auch ein Konzept für "Rad im Regio" eingefordert.

§ 7 Abs. 4 Ziff. 4 und 5 ÖPNVG sehen vor, dass der Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten sowie das dahinterliegende Finanzierungskonzept beschrieben werden. Auch insofern wird der Entwurf des LNVP 2018 - 2022 den gesetzlichen Anforderungen nicht gerecht.

Es fehlen konkrete Angaben, welcher Investitionsbedarf insgesamt und in welchen Jahresscheiben abgedeckt werden muss. Konkrete Aussagen zur Entwicklung der Betriebskosten fehlen ebenfalls. Der Entwurf des LNVP 2018 - 2022 enthält anstelle eines detaillierten Finanzierungskonzeptes nur den Hinweis, die auslaufenden Entflechtungsmittel des Bundes ersetzen zu wollen und verweist im Übrigen auf die Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz. Offengelassen wird hingegen, welche konkreten Finanzierungsansätze das Land in den Folgejahren plant. Ein Vergleich mit anderen Bundesländern, die allesamt eigene Landesmittel in erheblichem Umfang für den ÖPNV verwenden, unterstreicht die Schwäche des vorgelegten Entwurfs.

Die Landkreise erwarten daher, zum Infrastrukturausbau und zur Ausweitung des Angebotes einen konkreten Masterplan, der verbindliche Zeitpunkte zur Fertigstellung der jeweiligen Infrastrukturmaßnahmen und der Inbetriebnahme bzw. Ausweitung von Angeboten umfasst. Hinterlegt werden muss dieser Masterplan mit konkreten Finanzierungsansätzen. Dabei ist detailliert aufzuschlüsseln, welche Regionalisierungsmittel zur Verfügung stehen,

für welche Aufgaben diese verwendet werden sollen und welche Landesmittel zur Bedarfsdeckung im öffentlichen Personennahverkehr zudem jeweils vorgesehen sind.

Konkretere Aussagen im LNVP 2018 - 2022 müssen auch hinsichtlich der Informationsangebote für die Fahrgäste erfolgen. Immer wieder zeigt sich, dass Fahrgastinformationen nicht oder nur außerordentlich mangelhaft angeboten werden. Der Entwurf stellt besonders auf digitalisierte Informationssysteme ab und vernachlässigt dabei die Informationen im Bahnhof bzw. am Bahnsteig vor Ort, die weiterhin unerlässlich sein werden.

Die vielfältigen Probleme digitaler Informationssysteme werden zudem nicht aufgegriffen: Sowohl die DB-App wie auch die VBB-App weisen regelmäßig keine aktualisierten Informationen auf. Laut App fährt der Zug bzw. die S-Bahn pünktlich, allein am Bahnsteig steht oftmals dennoch kein Zug bereit.

Auch die Verbesserung des Krisenmanagements muss der LNVP aufgreifen. Die aktuellen Großereignisse haben sehr deutlich gezeigt, dass verlässliche Informationen für die Fahrgäste nicht zur Verfügung gestanden haben. Gleichmaßen ist es nicht gelungen, Schienenersatzverkehre und Busnotverkehre im angemessenen zeitlichen Rahmen zur Verfügung zu stellen. Ein moderner ÖPNV muss dies leisten können. Da Großereignisse sich häufen, müssen hierzu Antworten gefunden werden.

Mit dem vorgelegten Entwurf des LNVP wird der nach § 7 Abs. 6 ÖPNVG geforderten Aktualisierung in Abständen von fünf Jahren zwar formal genügt. Für die planerischen Ansätze wird wiederum im Wesentlichen aber nur auf einen Zeithorizont von fünf Jahren abgestellt. Zeitlichen Vorläufe für Infrastrukturmaßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr einschließlich baugenehmigungsrechtlicher Anforderungen sowie bei der Beschaffung von Fahrzeugen und damit verbundener zeitaufwändiger Vergabeverfahren wird damit nicht Rechnung getragen.

Zusammenfassend ist zu resümieren, dass das Tempo des Ausbaus des SPNV, wie es in dem vorgelegten Entwurf des LNVP 2018 - 2022 beschrieben wird, nicht ansatzweise den Bedarfen gerecht wird. Der Ausbau der Infrastruktur geht zu langsam voran. Zudem fehlen erkennbare Planungen zu unerlässlichen "Sofortmaßnahmen" insbesondere auf den Linien, die jetzt schon übernachgefragt werden. Hier fehlen Aussagen zur kurzfristigen Erhöhung der Takte und zur Bereitstellung größerer Fahrzeuge. Unzulänglich ist es insoweit, sich wegen der weiteren Entwicklung auf die zwischen den Bundesländern Berlin und Brandenburg und der DB geschlossene Vereinbarung (i2030) zurückzuziehen. Die darin beschriebenen Maßnahmen reichen nicht im Ansatz aus und werden von den Wachstumsraten des Fahrgastaufkommens überrollt werden.

Der Entwurf des LNVP 2018 - 2022 liest sich wie eine Aneinanderreihung von Problembeschreibungen und Absichtserklärungen. Konkrete Lösungen werden dem jedoch nicht gegenübergestellt. Damit erfüllt der Entwurf jedoch eine wesentliche Aufgabe eines LNVP nicht und wird bereits bei seiner Verabschiedung nicht mehr den Bedarfen der Fahrgäste gerecht.

Wir mahnen mit Nachdruck an, den vorliegenden Entwurf grundlegend zu überarbeiten und zu ergänzen.

Mit freundlichen Grüßen



Jutta Schlüter