



Landkreis Ostprignitz-Ruppin • Postfach 13 54 • 16802 Neuruppin

Ministerium für Infrastruktur und
Landesplanung
14411 Potsdam

über Portal raumordnung-online

AMT: Dezernat I-Bauen, Ordnung und Umwelt
Team Mobilität
BEARBEITER: Frau Elisabeth Jänsch, Zimmer 109
DIENSTSITZ: Neustädter Straße 14
16816 Neuruppin
E-MAIL: elisabeth.jaensch@opr.de
TELEFON: 03391 688 1114
TELEFAX: 03391 688 6071

DATUM: 21.06.2022

Stellungnahme zum Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2023-2027

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachfolgend erhalten Sie die Stellungnahme des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, sortiert nach den Ordnungsziffern im Entwurf des LNVP.

1.1 Ziele des Landesnahverkehrsplans

Bezug nehmen möchten wir auf das im Entwurf formulierte Ziel „**Ausbau von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern zu attraktiven Mobilitätszentralen**“. Dies setzt insbesondere die auskömmliche Finanzierung von bereits bestehenden Serviceeinrichtungen (Fahrkartenverkauf und Kundenberatung) voraus. Dafür muss die Finanzierung unabhängig von der Quantität von Ticketverkäufen sein. Der Erhalt derartiger Serviceeinrichtungen ist mit starken Unsicherheiten behaftet, sofern die Finanzierung des personenbedienten Bahnvertriebes nicht angepasst wird. Ein allein auf Ticketprovision ausgelegtes Finanzierungsmodell ist in Zeiten von Online-/Handytickets/9-Euro-Tickets nicht zeitgemäß. Vertrieb bedeutet neben dem Fahrkartenumsatz auch die persönliche Kundenberatung und die erhebliche Verbesserung der Sicherheitssituation durch Servicepersonal vor Ort in den Bahnhöfen. Ziel muss es daher sein, dass solche (in den Verkehrsverträgen geforderte) Servicestandorte im Rahmen einer umsatzunabhängigen Präsenzvergütung langfristig auskömmlich finanziert werden. Dies ist schnellstmöglich durch geänderte vertragliche Regelungen mit den SPNV-Anbietern sicherzustellen.

4.1.4 Potenziale für Reaktivierungen

Im Rahmen des vorbereitenden Gutachtens zur **Reaktivierung von Bahnstrecken und Bahnhaltdepunkten für den Personenverkehr** hatten wir die Möglichkeit Stellung zu beziehen. Die im Schreiben von 01.12.2021 geforderten Reaktivierungen haben weiterhin Bestand. Wir begrüßen, dass die Verbindung Neustadt (Dosse) – Neuruppin (West) in das Untersuchungspaket 1 aufgenommen wurde. In dem Zuge sollte auch eine kurzfristiger umsetzbare Verbindung des Teilabschnittes Neuruppin – Temnitzpark (Bf Werder b. Neuruppin) ab 2027 geprüft werden. Für den Temnitzpark werden derzeit 400 neue Arbeitsplätze projektiert, welche neues Fahrgastpotential generieren.

Zusätzlich möchten wir nochmals auf die Weiterführung der Verbindung Neuruppin – Herzberg (Mark) hinweisen. Eine zukunftsweisende Netzstruktur erfordert es, die Radialverbindung von Neustadt/Dosse bis Herzberg, die nicht stillgelegt ist, wieder für den bestellten Personenverkehr zu nutzen. Über die Linie **RB 54** könnte mit einem Flügelzug Herzberg- Neuruppin auch hier eine schnelle Verbindung der Region Neuruppin zum **RE 5** bewirkt werden. Dies ist nicht zuletzt aufgrund der zurückgestellten Einbindung der Region über die Kremmener Bahn nach Berlin angezeigt.

Adresse/Nachbriefkasten:

Landkreis Ostprignitz-Ruppin
Virchowstraße 14–16
16816 Neuruppin

Kommunikation:

Telefon: 03391 688-0
Telefax: 03391 3239
www.ostprignitz-ruppin.de

Bankverbindung:

Sparkasse Ostprignitz-Ruppin
IBAN: DE59 1605 0202 1730 0054 50
BIC: WELADED1OPR
GläubigerID: DE75ZZZ00000216190

Allgemeine Sprechzeiten:

Montag: 8:00–12:00 Uhr
Dienstag: 8:00–17:00 Uhr
Donnerstag: 8:00–16:00 Uhr

Um das erklärte Ziel der Landesregierung, mehr Menschen in umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zu befördern, und in allen Landesteilen zuverlässige, öffentlich zugängliche Mobilität zu ermöglichen, bedarf es auch im Norden Brandenburgs einer Angebotsausweitung im Schienenpersonennahverkehr als Rückgrat des ÖPNV. Hierzu fordern wir über die Reaktivierung von alten Bahnhaltstellen hinaus eine systematische Überprüfung neuer Zugangsstellen für den SPNV zur Erschließung neuer Potentiale. Die Errichtung des Haltepunktes Kyritz Bürgerpark ist hierbei als Positivbeispiel zu nennen und sollte kein Einzelfall bleiben.

4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+

Der Landkreis Ostprignitz-Ruppin begrüßt die sich aus den Plänen des neuen Landesnahverkehrsplanes 2023-2027 ergebenden Verbesserungen im Zugverkehr durch die Verdichtung zwischen Nauen und Neustadt (Dosse) auf einen 30-Minuten-Takt, sowie die angestrebte Streckenelektrifizierung des Zugverkehrs nach Kyritz. In diesem Zusammenhang fordern wir die Verknüpfung der RB 10 und der **RB 73** in Neustadt (Dosse) mit dem Ziel einer umsteigefreien Verbindung Kyritz am Bürgerpark – Berlin sowie die Durchbindung der **RB 55** von Neuruppin über Neustadt (Dosse) nach Kyritz unter Anschlusssicherung zum **RE 8** in beiden Fahrtrichtungen (Wismar und Berlin) in Neustadt (Dosse). Damit wäre auch die Hansestadt Kyritz mit zwei Verbindungen pro Stunde (1x direkt und 1x mit Umstieg) in angemessener Weise an die Metropole Berlin angebunden. Eine solche Anbindung muss Priorität haben und sollte in jedem Fall noch vor einer Elektrifizierung der Bahnstrecke nach Kyritz realisiert werden. Des Weiteren fordern wir die Einrichtung des Taktknotens Neustadt (Dosse) zur Minute 30. Damit wird die Kleeblattregion auf ihrem Weg in eine nachhaltige Mobilität entscheidend vorangebracht. Der ländliche Raum erhält dadurch einen starken Impuls und die positive Entwicklung der Region im Nordwesten wird dadurch gefördert.

Im Falle des **RE 8** wird gefordert, dass künftig die Züge im Stundentakt bis Wismar durchgebunden werden. Damit sollen die heute stark beanspruchten Verbindungen entlastet werden. Beim RE 8 gibt es einen deutlichen Unterschied in der Belastung abhängig vom Fahrtziel Wismar oder Wittenberge. Die starke Besetzung des **RE 8** bei Durchlauf bis Wismar führt dazu, dass Pendler gezwungen werden, auf die nächste Taktfolge auszuweichen oder auf den MIV umzusteigen. Im überörtlichen Verkehr ist für Reisende nach Wittenberge oder für Reisende nach Schwerin die EC-Nutzung bis Wittenberge bzw. Ludwigslust und Umstieg auf die RB 17 weder tariflich noch wegen des Umstiegs eine kundenorientierte Alternative.

Ausdrücklich nicht akzeptiert wird die Abbestellung der **RB 73** auf dem Abschnitt Kyritz- Pritzwalk und der **RB 74** im gesamten Verlauf. Dies widerspricht den jahrelangen gemeinsamen Anstrengungen der betreffenden Kommunen und Landkreise, die sich in den kommunalen Unterstützungsgeldern als Bekenntnis der Region zu dieser Verkehrsachse bis heute manifestieren. Zudem sind diese Mittel nach der laufenden Beschlusslage bis 2028 zugesagt. Die im Entwurf vorgesehene Kahlschlagpolitik wirft die Region in Bezug auf den länderübergreifenden Verkehr weiter zurück. Die Verkehrswende hingegen erfordert einen attraktiven länderübergreifenden Bahnverkehr für jedermann. Nur die gemeinsame Betrachtung und Planung überregionaler Verkehrsachsen kann ein resilientes Schienensystem im ländlichen Raum gewährleisten. Die Bahnstrecken Hagenow - Ludwigslust - Parchim - Lübz - Karow - Malchow - Waren ("Südbahn") und Neustadt (Dosse) – Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg - Plau am See - Karow - Krakow am See - Güstrow ("Nord-Südbahn") bieten dieses Potential.

Der Landkreis fordert daher die umgehende Aufnahme der „Südbahn“ und „Nord-Südbahn“ in die Landesnahverkehrspläne der Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern mit dem Ziel, eine attraktive Regionalbahn im Stundentakt vorzuhalten. In diesem Zusammenhang ist der Bahnhof Karow zum Knoten zur Minute Null sowie als zentrale Mobilitätsdrehscheibe für Bahn und Bus im Süden Mecklenburg-Vorpommerns weiterzuentwickeln. Um die stark frequentierten Achsen von Berlin in den Norden führend zu entlasten und Engpässe zu vermeiden ist der Erhalt vorhandener Bahninfrastruktur zwingend erforderlich.

Für den **RE 6** fordern wir weiterhin die Einbindung über Tegel nach Berlin. Daran wird trotz der aktuellen Aussagen des Landes Berlin festgehalten. Eine Absage der direkten Durchbindung nach Tegel bedeutet keine Fahrzeitverkürzung für die Pendler unserer Region in die Hauptstadt als Pendlerziel Nummer 1. Daher fordern wir im Gegenzug die Durchbindung der künftig ab Neuruppin verkehrenden **RB 55** von Hennigsdorf über das Karower Kreuz nach Berlin Gesundbrunnen unter Beibehaltung einer alternierenden Führung des **RE 6** über Hennigsdorf zum Fernbahnhof Berlin Spandau. Die Linienführung des **RE 6** nach Charlottenburg begrüßt der Landkreis, da damit eine verbesserte Umsteigemöglichkeit in den RE1 Richtung Landeshauptstadt erreicht wird. Vor dem Hintergrund der steigenden Pendlerzahlen aus dem Landkreis nach Berlin hat die Einbindung nach Berlin höchste Priorität.

Für den Bahnhof Wustrau-Radensleben fordern wir die Bedienung im Halbstundentakt (**RE 6/RB 55**), sowie in dem Zuge die Schaffung von P&R, K&R und B&R - Umsteigemöglichkeiten südlich von Neuruppin. Außerdem setzen wir eine stündliche Bedienung aller Unterwegshalte des **RE 6** im Abschnitt Neuruppin –Wittstock voraus. Im Entwurf wurde hierzu keine Aussage getroffen.

Des Weiteren fordern wir für die **RB 54** einen Stunden-Takt nach Rheinsberg. Es wird begrüßt, dass der in Aussicht gestellte 2-Stunden-Takt nun auch den Berufsverkehr bedienen soll und demzufolge die **RB 54** auch in den Morgenstunden verkehren soll. Generell ist jedoch ein 120-Minuten-Takt aufgrund der flexibilisierten Arbeitswelt nicht mehr zeitgemäß, um Bedürfnisse von Berufstätigen zu bedienen und widerspricht dem Grundgedanken des Berlin-Brandenburg-Taktes (täglich mindestens stündliche Bedienung).

4.6 Kommunalen ÖPNV

ÖPNV und SPNV müssen im Sinne der Verkehrswende noch besser ineinandergreifen. Hierfür sind vom Land Brandenburg die nötigen Voraussetzungen zu schaffen. Dazu zählt insbesondere die finanzielle Unterstützung der Kommunen. Wir begrüßen in dem Zuge die Weiterentwicklung des PlusBus-Netzes, wofür wiederum eine langfristige finanzielle Unterstützung durch das Land zwingend notwendig ist. Die Umsetzung landkreisübergreifender Verbindungen ist hierbei besonders hervorzuheben, da hier die Umsetzung grundsätzlich erschwert ist und für alle Akteure ein verlässliches, langfristiges Finanzierungsmodell zwingend notwendig ist. Die Stärkung überregionaler Verkehrsachsen ist auch im straßengebundenen ÖPNV essentiell für einen starken ÖPNV im ländlichen Raum.

Die Weiterentwicklung von alternativen Mobilitätsangeboten, insbesondere von digitalisierten, flächendeckenden Rufbussystemen erfordert ebenso ein verlässliches Finanzierungsmodell. Die Verkehrswende ist insbesondere dort für zersiedelte, ländliche Räume eine Herausforderung, wo Ortschaften lediglich über die Schülerbeförderung ein ÖPNV-Angebot erhalten. Ziel sollte es daher sein, auch für diese Orte (mit geringen Bündelungseffekten) auf der letzten Meile ein Busangebot mit mindestens zweistündlicher Bedienung tagsüber im Sinne der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Landesteilen zu schaffen. Dies kann nur gelingen, wenn die Aufgabenträger finanziell unterstützt werden. Ziel sollte hierfür ebenfalls ein einheitliches, landesweites Auskunft- und Buchungssystem sein.

4.9. Tarif und Vertrieb

Zum Gelingen der Verkehrswende können ebenso attraktivere Preise einen Beitrag leisten. Daher muss das Azubi-Ticket (1 Euro pro Tag, 365 Euro im Jahr) langfristig fortgeführt und auf das VBB-Abo 65plus erweitert werden (ebenso 365 Euro im Jahr). Zur Verbesserung der Lebensbedingungen im ländlichen Raum wird die Abkehr vom heutigen Wabensystem gefordert. Es benachteiligt den ländlichen Raum eklatant. In der Wabe Berlin kann ein AB-Ticket für 3,00 Euro 45 Streckenkilometer umfassen z.B. Alt Schmöckwitz-Heiligensee. Im ländlichen Raum sind für eine gleich lange Strecke von Neuruppin nach Wittstock 7,40 Euro fällig. Hier wird augenfällig, dass der ländliche Raum mit seinen geringeren Einkommen mehrfach schlechter gestellt wird als die städtische Bevölkerung – höhere Mobilitätskosten und das auch noch bei geringeren Durchschnittseinkommen.

Mit freundlichen Grüßen



Ralf Reinhardt