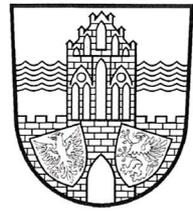


# Landkreis Uckermark - Der Landrat -



Kreisverwaltung Uckermark, Karl-Marx-Straße 1, 17291 Prenzlau

Ministerium für Infrastruktur und  
Landesplanung des Landes Brandenburg  
Frau Ministerin Schneider  
Henning-von-Tresckow-Str. 2 - 8  
14467 Potsdam

Nebenstelle:

Dezernat: I  
Amt: Amt für Finanzen und Beteiligungs-  
management  
Bearbeiter(in): Frau Netzel  
Zimmer-/Haus-Nr.: 241/01  
Telefon-Durchwahl: 03984 70-2220  
Telefax: 03984 70-2099  
E-Mail: madlen.netzel@uckermark.de

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Datum
			28.11.2017

## Stellungnahme zum Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2018

Sehr geehrte Frau Schneider,

zunächst vielen Dank für die Vorstellung des Entwurfs zur Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans 2018 – 2022 und die damit verbundene Gelegenheit, Anregungen und Hinweise abgeben zu können.

Der Landkreis Uckermark sieht im vorliegenden Entwurf des Landesnahverkehrsplanes (LNVP) einen soliden Grundstein für die Mobilität als Grundvoraussetzung der Existenzsicherung und Teilhabe. Ich begrüße das grundsätzliche Bekenntnis des LNVP, das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auszubauen und keine Abbestellungen vorzunehmen.

Für die inhaltliche Endfassung des Landesnahverkehrsplans sollten aus Sicht des Landkreises Uckermark folgende Hinweise Beachtung finden:

### 1.1. Aufgabe und Funktion des LNVP

Seite 10

In der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 werden die Strukturräume in Metropole Berlin, Berliner Umland und weiterer Metropolraum gegliedert. Im nun vorliegenden Landesnahverkehrsplan findet der weitere Metropolraum, wozu auch die Uckermark als peripherer Landkreis gehört, keine Berücksichtigung. Dies kann so nicht akzeptiert werden. Bei der aktuellen Bevölkerungsentwicklung sieht man klar den Stopp des Bevölkerungsrückgangs in Brandenburg. Weiterhin ist sogar ein Bevölkerungsrückgang zu erwarten.

**Konto der Kreisverwaltung:**  
Kontoinhaber: Landkreis Uckermark  
Sparkasse Uckermark  
IBAN: DE67170560603424001391  
BIC: WELADED1UMP

**Steuernummer:**  
062/149/01062

**Telefon-Vermittlung:**  
03984 70-0

**Internet:**  
www.uckermark.de

**Sprechzeiten:**  
Mo. u. Do.: 08:00 bis 12:00 Uhr  
Di.: 08:00 bis 12:00 und  
13:00 bis 17:00 Uhr  
Fr.: 08:00 bis 11:30 Uhr

Der Landkreis Uckermark stellt für E-Mails mit qualifiziert elektronisch signierten Dokumenten die zentrale E-Mail-Adresse [landkreis@uckermark.de](mailto:landkreis@uckermark.de) zur Verfügung. Für alle anderen E-Mail-Adressen der Kreisverwaltung wird der rechtsverbindliche Zugang ausdrücklich nicht eröffnet.

zuwachs in den Mittelzentren mit gut ausgebautem SPNV-Netz zu erkennen. Die Pendlerzahlen sind in den letzten 10 Jahren um ca. 20 % gestiegen.

Vor diesem Hintergrund fordert der Landkreis Uckermark die Einbeziehung des weiteren Metropolraumes in die wesentlichen Ziele des LNVP und verlangt die Berücksichtigung in der angebotsseitigen Nachbestellung von Pendlerverkehren.

## 1.2. Aufstellung des LNVP im Dialog

Seite 12

Aus allen Richtungen fahren Menschen täglich von und nach Angermünde. Die Stadt ist nicht nur Verkehrsknoten, sondern Standort von Schulen, Einkaufszentren und medizinischer Versorgung. Von Angermünde aus ist der Hauptbahnhof der Metropole Berlin innerhalb von 56 Minuten zu erreichen. Auf Grund ihrer starken Umlandfunktion wird die Stadt Angermünde als Mittelzentrum in der gemeinsamen Landesplanung Berlin-Brandenburg Berücksichtigung finden. Darüber hinaus muss sie daher auch im Landesnahverkehrsplan wegen des Bahnknotens hervorgehoben werden und als 2.-Reihe-Stadt Beachtung finden.

Für die Uckermark folgt weiterhin, dass die Orte Schwedt (Mittelzentrum und Wachstumskern), Prenzlau (Mittelzentrum und Branchenschwerpunkt), Templin (Mittelzentrum und Tourismusschwerpunkt) und Angermünde eine hervorgehobene verkehrliche Erschließung haben müssen, da für die Umsetzung der definierten Zentrumsfunktionen im Landesentwicklungsplan (LEP) Mobilität eine zwingende Voraussetzung ist.

## 1.3. SPNV-Verbindungen von/nach Polen

Seite 13/14

Die Anerkennung einer Vernetzung mit Polen ist zu begrüßen.

Der Landkreis Uckermark erwartet auch weiterhin den Einsatz der Landesregierung für den zeitnahen zweigleisigen Ausbau der Strecke Passow - Stettin. Die Planungen des Bundes, die Strecke nur eingleisig zu ertüchtigen, rechtfertigen die geplante Sperrung der Strecke von mindestens 1,5 Jahren nicht und genügen den Bedürfnissen nach einer verlässlichen Anbindung in keinem Fall.

Mit einer Schienenlänge von 134,5 Kilometern ist die Metropolregion Stettin in weniger als 2 Stunden aus der Metropole Berlin zu erreichen und bietet für die weitere wirtschaftliche Entwicklung Berlins und der Grenzregion wichtige Chancen. Eine gute Verkehrsanbindung ist dabei ein entscheidender Faktor, um regionale Potentiale zu erschließen und somit zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit beizutragen. Stettin mit seinem Ostseehafen ist der Metropole Berlin nähergelegen als beispielsweise Rostock, so dass eine zweigleisige Ertüchtigung auch dem ökologischen Aspekt der Güterbeförderung dienen wird.

Aber nicht nur die Anbindung Berlins an die Metropolregion Stettin ist aus Sicht des Landkreises Uckermark von großer Bedeutung, auch die regionale Verbindung innerhalb der Uckermark auf der Strecke des RE 66 ist immens wichtig. So nutzen vie-

le Pendler täglich diese Verbindung für den Weg zur Arbeit. Bedeutend ist der RE 66 aber auch insbesondere für den Schülerverkehr. Viele Schüler nutzen täglich diese Verbindung, um die weiterführenden Schulen in Angermünde zu erreichen.

Aus diesen Gründen erwartet der Landkreis Uckermark die Elektrifizierung nach Stettin sowie den zweigleisigen Ausbau der Strecke ab Passow. Weiterhin ist der Streckenausbau so zu planen, dass Sperrungen so gering wie möglich gehalten werden. Sucht ein Fahrgast sich erst Alternativen, wird es schwer sein, diesen als Kunden wieder zurückzugewinnen.

Alle Bahnhöfe an der Strecke der RB 66 sind bis 2022 barrierefrei zu ertüchtigen. Weiterhin ist die Anzahl von Direktverbindungen zu fördern. Die derzeitige Interimslösung mit Umsteigeverbindungen im Nahverkehr (in Angermünde) wird auf Dauer den beiden Metropolen nicht gerecht.

### 2.3. Verbesserung der Infrastruktur

Seite 26-28

Mit dem barrierefreien Ausbau des Haltepunktes Hammelspring im Jahr 2015 ist ein weiterer Schritt getan, eine vollständige stufenlose Bahnhofinfrastruktur im Landkreis Uckermark zu errichten. Der Landkreis Uckermark erwartet daher, die Herstellung der Barrierefreiheit auch an den weiteren Haltestellen bis 1. Januar 2022 verbindlich umzusetzen.

#### 2.3.2. Gestaltung und Aufwertung der Stationen

Seite 30-33

Das Mobilitätsverhalten, auch in der Uckermark, ändert sich. Das elektrische Fahrrad hat den Radverkehr reformiert. Das Rad wird zunehmend als Alternative zum Busverkehr genutzt. Für die Uckermark spielt der Radverkehr daher nicht nur im Tourismus eine wichtige Rolle, sondern auch im Zu- und Abbringerverkehr an den zentralen Bahnhöfen. Der Landkreis Uckermark fordert daher die Förderung von B+R-Stationen an Bahnhöfen sowie die Schaffung von Ladestationen für E-Bikes.

#### 2.3.3. Förderung der Intermodalität – Fahrradmitnahme im SPNV

Seite 34/35

Der touristische Fahrradverkehr wird für die Uckermark immer wichtiger. Für Tagesausflügler, welche überwiegend aus Berlin mit dem Rad per Bahn anreisen, ist ein leistungsstarker und verlässlicher Bahnverkehr unabdingbar. Der Landkreis Uckermark erwartet daher, gerade in der Saison April bis Oktober, die Fahrradmitnahme im SPNV zu erweitern und sicherzustellen.

### 3.3. Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs

Seite 47-49

Ab 01.01.2020 werden vom Bund keine Entflechtungsmittel mehr direkt an die Länder zur Verfügung gestellt.

Der Landkreis Uckermark fordert die Substitution der wegfallenden Entflechtungsmittel durch Landesmittel und somit das Bekenntnis des Landes zum Erhalt der derzeitigen Finanzierungshöhen im üÖPNV. Weiterhin wird die Dynamisierung der Landesmittel angeregt, um dem quantitativen und qualitativen Bedarf an üÖPNV-Leistung in den nächsten Jahren gerecht werden zu können.

Dies gibt dem Landkreis Uckermark als Aufgabenträger des üÖPNV die notwendige finanzielle Planungssicherheit, um einen leistungsstarken Verkehr zu planen und zu gewährleisten.

Insgesamt ist festzustellen, dass es im Entwurf des Landesnahverkehrsplans kein detailliertes Finanzierungskonzept gibt und offengelassen wird, welche konkreten Finanzierungsansätze das Land in den Folgejahren plant.

### 3.4. Nachsteuerungsbedarf identifizieren: Korridoruntersuchung 2030

Seite 52-55

Die Berücksichtigung des Bahnknotens Angermünde im 30-Minuten-Takt wird ausdrücklich begrüßt. Bis 2026 ist laut Korridoruntersuchung ein IC-2-Stunden-Takt zwischen Berlin und Stralsund geplant. In Verbindung mit einem 2-Stunden-Takt des RE 3 und der RE 66 entsteht dann ein 30-Minuten-Takt zwischen Berlin und Angermünde. Dennoch ist eine Umsetzung mit einem Zeithorizont 2026 nicht akzeptabel.

In der Hauptverkehrszeit sind der Berufspendler-Verkehr zu beachten und der 30-Minuten-Takt zu garantieren. Gerade unter Berücksichtigung des stetig steigenden touristischen Verkehrs auf dem RE 3 in Richtung Ostsee und der steigenden Zahlen bei den Berufspendlern ist aus Sicht des Landkreises Uckermark weitaus früher zu reagieren, um überfüllten Zügen vorzubeugen.

### 4.3. Qualitätsstandards bei Fahrzeugen

Seite 63/64

Im Entwurf des LNVP's wird auf die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen nur unzulänglich hingewiesen. Auch fehlt ein Hinweis für die Fahrzeuge des üÖPNV (wie im aktuellen LNVP).

Die Barrierefreiheit von Fahrzeugen ist zum 01.01.2022 herzustellen. Aber auch hier fehlen jegliche Vorgaben von Standards, die beispielsweise bei Neuanschaffungen beachtet werden sollen. Darüber hinaus macht die Investition in die Barrierefreiheit von Fahrzeugen nur dann Sinn, wenn auch der Übergang vom Bahnsteig in die Fahrzeuge barrierefrei ist. Derzeit sind mobilitätseingeschränkte Fahrgäste auf

Grund von zu hohen/niedrigen Bahnsteigkanten immer noch auf fremde Hilfe angewiesen.

## 5.2. Stationen

Seite 72-78

Der allgemeine Zustand der Stationen beeinflusst den Fahrgast in der Entscheidung, ob er den öffentlichen Personennahverkehr oder doch lieber den PKW nutzt. Stehen Parkplätze zur Verfügung oder Abstellmöglichkeiten für das Fahrrad, ist die Station sauber und verfügt diese über eine moderne Infrastruktur, fühlt sich der Fahrgast an diesem Ort sicher? All das sind Faktoren, die den Fahrgast dazu bewegen, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen.

Generell ist die Aufenthaltsqualität bei vielen Stationen nicht befriedigend, weil insbesondere der Witterungsschutz vernachlässigt wird. So stehen beispielsweise Fahrgäste am Bahnhof Angermünde im Regen, wenn sie den RE 66 nutzen. Der Landkreis Uckermark hält es für erforderlich, dies in den nächsten Jahren auf den Bahnhöfen der Uckermark zu eruieren und abzustellen. Auch sollten die Stationen durch Maßnahmen wie P+R-Stationen, B+R-Stationen, E-Bike-Ladestationen, E-Auto-Ladestation aufgewertet werden.

Weiterhin müssen die Stationen mit ihrem Umfeld so gestaltet werden, dass kurze Umstiegszeiten zwischen SPNV und üÖPNV erreicht werden. Mit Fokus auf die Barrierefreiheit 2022 müssen alle Stationen stufenlos zugänglich sein.

Vor diesem Hintergrund wird dringend der Neubau von zwei Bahnsteigen mit einer Länge von 140 Metern und einer Personenüberführung am Bahnhof Wilmersdorf auf der Strecke des RE 3 gefordert. Um die Barrierefreiheit bis 2022 dort zu gewährleisten, muss die Personenüberführung mit zwei Aufzügen berücksichtigt werden. Weiterhin sind die Bahnhöfe Passow, Schönow, Casekow und Petershagen auf der Strecke des RB 66 barrierefrei bis 1. Januar 2022 herzurichten.

Für den Bahnknoten Angermünde ist darüber hinaus eine Zugflügelung zu ermöglichen. Gerade die Initiierung des 30-Minuten-Taktes lässt keine langen Rangiervorgänge zu. Der Bahnhof Angermünde ist ein wichtiger Knotenpunkt in vier Richtungen (Berlin, Stralsund, Stettin, Schwedt) und nimmt im Güterverkehr eine immer größere Bedeutung ein. Um langfristig dem Aufkommen auf der Schiene gerecht zu werden und dem Wirtschaftsverkehr auf der Schiene zu entsprechen, muss eine Zugflügelung langfristig möglich sein. Eine Umsetzung ist diesbezüglich vor 2028 anzustreben.

Der Landkreis Uckermark erwartet vom Land, sich zu Ausstattung und Zustand der Stationen zu positionieren und erbittet finanzielle Unterstützung zur Steigerung der Attraktivität der Stationen.

### 5.3 Anforderungen an die Barrierefreiheit

Seite 77

Für die Anforderungen an die Barrierefreiheit ist eine Definition erforderlich, was konkret im Land Brandenburg unter Barrierefreiheit verstanden werden soll. Dies ist aus Sicht des Landkreises Uckermark wichtig, um eine durchgängige barrierefreie Beförderung ohne Brüche zwischen SPNV und üÖPNV flächendeckend sicherzustellen. Zudem sollten Ausnahmetatbestände nach § 62 Abs. 2 PBefG genutzt und zeitliche Abweichungen eröffnet werden.

#### 6.1.1. Anschlussmanagement Bahn-Bus

Seite 79/80

Um eine Reisekette gewährleisten zu können, ist die Anschlusssicherheit gerade für Fahrgäste in der Peripherie von großer Bedeutung. Es ist daher sicherzustellen, dass Bahn- wie auch Busunternehmen über RBL-Systeme ihre Anschlüsse garantieren können, und öffentlich zu kommunizieren, an welchen Stationen eine Anschlusssicherung gewährleistet wird.

Die Planung, Ausgestaltung und Durchführung der Zu- und Abbringerverkehre an den Stationen liegt in der Verantwortung der Landkreise. Die Bedienstandards sind in den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger festgelegt. Damit hat jeder Landkreis eigene Anforderungen an die Verknüpfung zwischen Bus und Bahn. Aus Sicht des Landkreises Uckermark wäre es aber wünschenswert, einheitliche Standards seitens des Landes zu schaffen, an denen sich die Aufgabenträger orientieren können.

#### 6.2. zukünftige Infrastruktur- und Bedienungsangebote

Seite 83-99

Der SPNV stellt das Rückgrat des ÖPNV dar und sollte somit gerade im Regionalbahnverkehr auch die kleinen Bahnhöfe bedienen. Langfristig sichert dies die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger aus dem ländlich geprägten peripheren Teilen Brandenburgs.

Auf einzelnen Linien gibt es aus Sicht des Landkreises Uckermark folgende Hinweise:

##### RB 12:

Der Stundentakt der RB 12 zwischen Templin und Berlin Ostkreuz soll gemäß Bedienkonzept des Landesnahverkehrsplans auch weiterhin erhalten bleiben. Dies wird aus Sicht des Landkreises Uckermark begrüßt. Dennoch wird darum gebeten zu prüfen, inwieweit die Umstiegszeiten in Oranienburg zwischen Bahn und S-Bahn von mehr als 15 Minuten für Fahrgäste, deren Ziele in anderen Teilen Berlins liegen, zu reduzieren sind. Diese Übergangszeit ist zu großzügig bemessen und steht dem Ziel von schnellen Reiseketten entgegen. Der Landkreis Uckermark erwartet hier ein durchgängiges Reiseangebot mit Übergangszeiten von maximal 5 Minuten.

RE 3:

Der Bedarf der Uckermärker nach einer vielfältigen und abwechslungsreichen Freizeit ist groß. Dazu gehört auch die Teilhabe an kulturellen Veranstaltungen in der Metropole Berlin, die ihren Ausklang oft erst am späten Abend finden. Die derzeitigen Verbindungen in die Uckermark berücksichtigen dies aber nicht im ausreichenden Maße. Daher wird empfohlen zu prüfen, ob eine spätere Abfahrt der Wochenendangebote, auch nach 24 Uhr, in die Uckermark möglich ist. Denkbar wäre dabei auch die Verlängerung der vorhandenen Fahrten des RE 3, die aber bislang in Eberswalde enden.

RE 5:

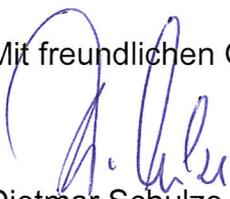
Der RE 5, der derzeit im Stundentakt durch den Landkreis Oberhavel in Richtung Berlin bzw. in Richtung Rostock fährt, bedient unter anderen den Bahnhof Fürstenberg (Havel). Dieser befindet sich in ca. 10 Kilometer Entfernung zur Kreisgrenze der Landkreise Oberhavel und Uckermark. Damit stellt der Bahnhof Fürstenberg (Havel) mit seiner Nähe zum Landkreis Uckermark einen wichtigen Verknüpfungspunkt zum SPNV dar. Aus Sicht des Landkreises Uckermark ist der derzeitige und weiterhin vorgesehene Stundentakt dauerhaft zu halten.

Die Ausführungen und Vorhaben im Landesnahverkehrsplan sind ausdrücklich zu begrüßen, dennoch bleibt festzuhalten, dass zahlreiche Maßnahmen, beispielweise die Taktverdichtungen auf der Relation Berlin – Angermünde, bereits vor 2026 notwendig sind. Es ist daher angezeigt, die angedachten Vorhaben schneller umzusetzen.

Zusätzlich wird als angemessen angesehen, für den Infrastrukturausbau sowie für die Ausweitung des Angebotes einen konkreten Plan zu erarbeiten, der verbindliche Zeiten und konkrete Finanzierungsansätze aufweist. Zudem sollten die Anforderungen an die Barrierefreiheit im Landesnahverkehrsplan definiert werden, um landesweit einheitliche Standards umzusetzen zu können.

Gerne stehen Ihnen meine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und ich für Rückfragen zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dietmar Schulze

