Öff

LAND BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des neuen Landesnahverkehrsplan 2023-2027 Auswertung

Synopse der Stellungnahmen zum Verfahren

Teil 4: Verbände, Parteien, Bürgerinitiativen und weitere öffentliche Institutionen

Erstelldatum: 23. März 2023

Verfahrensträger: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)

Inhaltliche Bearbeitung: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

#BRANDENBURG BEWEGEN.
Landesnahverkehrsplan 2023-2027

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Aktion Barrierefrei im 30_Min_Takt Fürstenberg; ID: 1965	Halt aller Züge in Fürstenberg (Havel) auf Bahnsteig 1; Spätestens ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2022 sollen in Fürstenberg (Havel) alle Züge aus beiden Richtungen auf dem barrierefreien Bahnsteig 1 halten, um allen Reisenden als Zwischenlösung bis zum geplanten barrierefreien Umbau des Bahnhofs einen barrierefreien Zugang zu den Zügen zu ermöglichen. [...] Wir erwarten, dass spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 bis zum barrierefreien Umbau des Bahnhofes alle Züge auf dem barrierefreien Gleis 1 halten. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann, da die konkrete Gleisbelegung innerhalb eines Bahnhofs nicht Regelungsinhalt des LNVP ist. Zum Anliegen ist inhaltlich anzumerken, dass bei den Richtung Süden fahrenden Zügen durch die Kreuzung der Gleise der Gegenrichtung die Kapazität der Strecke reduziert würde. Der barrierefreie Ausbau des Bahnhofs Fürstenberg ist in Kapitel 4.2.1 bereits berücksichtigt.
ID: 1965	Der Bahnhof Fürstenberg/Havel ist einer der ganz wenigen Bahnhöfe in Brandenburg mit mehr als 1.000 Reisenden täglich, der nicht barrierefrei ist. Seit mindestens 15 Jahren wird der barrierefreie Umbau des Bahnhofs Fürstenberg (Havel) für die nächste Zukunft angekündigt. Wir brauchendringend einen barrierefreien Bahnhof für alle gehbehinderten Reisenden, für Eltern mit kleinen Kindern und für die zahlreichen Touristen, die derzeit ihr Gepäck und ihre Fahrräder mit Gepäck die Treppen runter und wieder rauf tragen müssen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da nicht das Land als Aufgabenträger für den SPNV sondern der Bund als Eigentümer der Eisenbahninfrastruktur bzw. deren Betreiber DB Netz AG / DB Station&Service für den Erhalt und Ausbau zuständig ist. Der Umbau des Bf Fürstenberg (Havel) ist eines der letzten noch ausstehenden Teilprojekte des Streckenausbaus zwischen Rostock und Berlin und wurde von Seiten des Betreibers mehrmals verschoben. Das Land hat keinen unmittelbaren Einfluss auf die baulichen und betrieblichen Einzelplanungen des Betreibers. ;
Institution: Aktion Barrierefrei im 30_Min_Takt Fürstenberg; ID: 1977	30-Min-Takt auf dem RE 5 zwischen Berlin und Neustrelitz; Der im Entwurf des Landesnahverkehrsplan erst im „Perspektivnetz2030+ Priorität 2“ enthaltene 30-Min-Takt zwischen Berlin und Neustrelitz soll spätestens zum Beginn der Neuausschreibung des Netzes Nord-Süd (NOS 2) im Jahr 2026 realisiert werden.; Begründung:; Die Klimakrise zwingt uns, weniger mit dem privaten Pkw zu fahren. Damit die Verkehrswende gelingt, benötigen wir eine deutliche Verbesserung des Angebots im öffentlichen Nahverkehr.; Die Wasserstadt Fürstenberg/Havel ist für die Berliner das Tor zur mecklenburgischen Seenplatte. Touristen aus vielen Ländern besuchen Fürstenberg und das umliegende Seenland. Fürstenberg ist die Stadt mit den meisten Übernachtungen in Oberhavel.; Dank der Möglichkeit, mit Homeoffice die Anzahl der Fahrten zum Arbeitsplatz zu reduzieren, zieht es immer mehr Menschen in die Wasserstadt Fürstenberg. Berlin-Gesundbrunnen ist von Fürstenberg in 55 Minuten erreichbar. Mindestens fünf in der Planung befindliche größere Projekte mit insgesamt mehr als 500Wohnungen, Ferienwohnungen und Tiny houses spiegeln die Attraktivität Fürstenbergs wider. All diese Projekte sind autofrei vom Bahnhof gut erreichbar.; Die Fürstenberger Schüler ab der Klasse 7 müssen den RE 5 nutzen, um in Gransee oder Neustrelitz ihre Schule zu erreichen. Auch die zahlreichen Besucherinnen und Besucher der Mahn- und Gedenkstätte Ravensbrück würden von dem verbesserten Bahnangebot profitieren.; Gransee ist eine Pendlerstadt. Täglich fahren viele Menschen zu ihren Arbeitsplätzen in Oranienburg und Berlin. In Gransee wurde ein neues Wohngebiet erschlossen, ein weiteres ist in Planung, sie sind autofrei vom Bahnhof gut	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die langfristigen Nachfragepotenziale entlang des Nordbahn-Korridors werden anerkannt, die in Vorbereitung der Ausschreibung des Netzes Nord-Süd erarbeiteten Prognosen ließen jedoch keinen Anlass für ein wirtschaftlich tragfähiges Angebotskonzeptdichter als im 60-Minuten-Takt zu. Die im Rahmen des Perspektivnetzes vorgesehene Angebotsverdichtung kann gleichwohl nicht nur im Netz Nord-Südabgebildet werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	erreichbar. Der Zug nach Berlin-Gesundbrunnenbenötigt von Gransee aus 40 Minuten.; Die Strecke Berlin - Rostock ist Teil der europäischen TEN-Korridore „Orient/Östliches Mittelmehr“ und „Skandinavien-Mittelmeer“. Sie ist 2-spurig für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut. Sie ist voll elektrifiziert.; Die Nordbahn zwischen Fürstenberg und Neustrelitz ist neben der Strecke Brandenburg-Magdeburg die einzige, auf der im SPNV mehr als 3.000 Fahrgäste pro Werktag die Grenzen des Landes Brandenburg im SPNV überschreiten. Auf dem Abschnitt zwischen Dannenwalde und Berlin fahren auf dem RE 5 täglich mehr als 5.000 Fahrgäste.; Für ein zusätzliches stündliches Zugpaar zwischen Neustrelitz und Berlin-Südkreuz (Fahrzeit 1:23) bedarf es außer der Anschaffung von drei zusätzlichen Zügen keine Investitionen in die Infrastruktur. Dagegen müssen an anderen Stellen des Netzes erst umfangreiche Infrastruktur-investitionen erfolgen, um einen 30Min-Takt zu ermöglichen. Mit dem 30-Min-Takt auf dem RE 5 ist mit geringem Aufwand eine erhebliche Verbesserung der Bedienqualität erreichbar. Andersformuliert: Die Nordbahn ist bereits heute weitgehend ausgebaut. Jetzt geht es darum, die Strecke entsprechend der durch den Ausbau geschaffenen Möglichkeiten zu nutzen. Wir erwarten die Realisierung des 30-Min-Taktes zwischen Neustrelitz und Berlin spätestens zum Beginn der Neuausschreibung des Netzes Nord-Süd (NOS 2) im Jahr 2026.; ; Um deutlich zu machen, wie hoch die Bedeutung eines 30-Minuten-Taktes für die Bewohner Fürstenbergs und die das Fürstenberger Seenland besuchenden Touristen ist, hat die Aktion „Barrierefrei im 30-Minutentakt“ vom 9. – 20. Juni 2022 eine Unterschriftensammlung am Bahnhof durchgeführt. An der Aktion haben sich beteiligt der „Arbeitskreis Lebendiges Fürstenberg“, die „BI-Fürstenberg/Havel Barrierefreier Bahnhof“, der Tourismusverein „Fürstenberger Seenland e.V.“, der SPD-Stadtverordnete Lothar Kliesch und der Ortsverband Fürstenberg/Havel von „Bündnis 90/Die Grünen“. 1050 Reisende (70 Listen mit je 15Unterschriften) setzen sich mit Ihrer Unterschrift für den 30 Minuten Takt auf dem RE 5 zwischen Berlin und Neustrelitz ein.;	
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 1994	Sehr geehrte Damen und Herren, wir sind als Gruppe im Nordosten des Landes Brandenburg, in der Grenzregion zum Nachbar-Bundesland Mecklenburg-Vorpommern (Landkreis Vorpommern-Greifswald) und zur Republik Polen (Metropolregion Stettin) aktiv. Die alltäglichen Mobilitätsbedürfnisse der Bewohnerinnen und Bewohner unserer Region sind daher nicht allein auf das Land Brandenburg begrenzt und auch nicht primär auf die Metropole Berlin ausgerichtet, sondern sehr dispers entwickelt und orientieren sich dabei nur selten an bestehenden Verwaltungsgrenzen. Entsprechend bitten wir unsere Anregungen immer auch als Aufruf zu verstehen, sich von gewöhnten Betrachtungsräumen aus Potsdamer Sicht (in erster Linie in der Verbindung zwischen Brandenburg und Berlin) zu lösen und auch die	[Anm. d. Red.: Die Antworten auf die dargestellten Einwendungen werden in den Einwendungen mit den IDs 1994, 1996, 2000, 2001, 2002, 2003, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 und 2013 genannt.]

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Sichtweisen und Bedürfnisse an den Rändern Brandenburgs zu beachten. Dabei zählt in unserer Region die Verknüpfung nach Stettin eine herausragende Rolle, in anderen Landeteilen sicherlich die Anbindung nach Leipzig, Dresden oder weiteren Zentren. Mit Interesse haben wir den aktuellen Entwurf für die Fortschreibung des Landesnahverkehrsplan Brandenburg für die Jahre 2023 bis 2027 zur Kenntnis genommen. **\[Anm. d.Red.: Lob\]** **Wir freuen uns, dass die Landesregierung damit im Grundsatz ein Programm vorlegt, mit dem öffentliche Verkehrsangebot (auf der Schiene) zukünftig weiter ausgebaut werden und mit dem Planungshorizont 2030+ auch eine langfristige Perspektive skizziert wird.** In einer Region, in der auch aufgrund der Bevölkerungsdichte der Schienenverkehr nicht immer das zielführende Verkehrsmittel ist, **\[Anm. d.Red.: Forderung\] sehen wir aber auch dringenden Handlungsbedarf des Landes, vergleichbare Bedingungen im öffentlichen Verkehr außerhalb des SPNV zu fördern und zu sichern.** Wir sind uns im Klaren, dass diese Aufgabe entsprechend der horizontalen Gliederung des ÖPNV zuallererst dem Landkreis zugeordnet wird. Wir bringen uns entsprechend auch in die Fortschreibung des NVP Uckermark ein. Wir sehen an dieser Stelle aber explizit auch einen Handlungsauftrag an das Land, denn eine gewisse „Zufälligkeit“ zum Bestehen von Eisenbahnstrecken sollte nicht maßgeblich dafür sein, welche Verantwortung des Land in der Fläche übernimmt. **\[Anm. d. Red.: Lob\] In diesem Sinne begrüßen wir ausdrücklich, dass Sie bereits in den Zielen zum LNVP prominent formulieren, dass Sie die „Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bahn und Bus“ anstreben, um „in allen Landesteilen \[eine\] zuverlässige, öffentlich zugängliche Mobilität zu ermöglichen und somit zur Verkehrswende beizutragen“.** Wir verstehen dies so, dass die Bereitschaft besteht, auch im Straßenpersonenverkehr eine Verantwortung durch das Landes zu übernehmen. **\[Anm. d. Red.: Lob\] Wir begrüßen ferner, dass in diesem Entwurf das Modal Split-Ziel des Umweltverbunds von 60 Prozent für das Land Brandenburg benannt wird, was ja eine entsprechend engagierte Politik auch im ÖPNV notwendig macht.** Auch benennen Sie in den Zielen die „Festlegung klar definierter Bedienstandards und -zeiten“. **\[Anm. d. Red.: Kritik\] In Anerkennung der vorgenannten Ziele müsste dies in der Konsequenz auch die Festlegung von Standards für den Bus bedeuten. Allerdings sind diese – ggf. auch nur als Zielwerte – in den Ausführungen des Abschnitts 4.1.2 nicht zu finden.** Aus unserer Sicht sollte dies dort dringend ergänzt werden, um den eigenen Ansprüchen des LNVP gerecht zu werden. Konkret benennen Sie den Ausbau des SPNV mit einem flächendeckenden Stundentakt und die weitere Etablierung des Konzepts PlusBus als Meilensteine ihres Handelns. **\[Anm. d. Red.: Lob\] Wir begrüßen ausdrücklich den Stundentakt, der für unsere Region	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	mit der Strecke Berlin—Prenzlau— Stralsund sowie Berlin—Stettin von großer Bedeutung ist.** Auf der Strecke nach Stralsund wird dieser Takt derzeit nur in Teilen und auch nur unter Einbeziehung von Fernverkehrszügen erreicht. **\[Anm. d. Red.: Forderung\]** **Diesbezüglich sehen wir v.a. Handlungsbedarf zur Sicherstellung dieses Taktangebots bei Ausfall der Reisezüge im Fernverkehr. Dazu würde wir eine Klarstellung oder Handlungsweisung im LNVP wünschen, mit der dieser Takt auch bei abweichenden Betriebszustände sichergestellt wird.** Konkret geht es uns dabei darum, dass der Takt durch Einsetzung zusätzlicher Regionalzüge auch sichergestellt wird, sofern die Fernzüge ggf. Umleitungen oder Ausfälle durch Bauarbeiten aufweisen. In der Vergangenheit kam es dabei regelmäßig zu einer Halbierung des Zugangebots und teilweise dann auch zu Überfüllungen. Auch das System PlusBus ist für unsere Region nur begrenzt anwendbar. Seit längerem wird im Landkreis Uckermark über weitere PlusBus-Strecken diskutiert. So stark wir im Grundsatz auch das Konzept begrüßen, sehen wir doch auch die Probleme im dünn besiedelten Raum. Wenn beispielsweise die alternierende Bedienung im Takt einzelner Ortslagen auf der Unterwegsstrecke mit dem Konzept nicht möglich ist, sehen wir das Problem, dass entweder wichtige Ortslage komplett vom Taktverkehr abgekoppelt werden oder das „Premium“- Angebot PlusBus gar nicht erst eingeführt wird. Dies betrifft bei uns bspw. die Relation Prenzlau—Templin mit der Führung über Haßleben bzw. Boitzenburg, aber auch die Relation Prenzlau—Brüssow mit den Ortslagen Baumgarten/Schenkenberg bzw. Klockow/Wallmow. Eine gleichzeitige Bedienung der jeweils zwischen den Start-/Endpunkten liegenden Orte ist im Sinne des PlusBus nicht zielführend, der Entfall jeweils eines Zwischenziels über die gesamte Betriebszeit aber ebenfalls nicht wünschenswert. **\[Anm. d. Red.: Forderung\] Daher wünschen wir uns für das Konzept PlusBus entweder Öffnungsoptionen für den ländlichen Raum oder eine gleichartige Förderung für ein angepasstes, wenngleich ebenso attraktives Busangebot, z.B. als „LandBus“ oder, „TaktBus“. Dies sollte in den LNVP zumindest als Lösungsoption mit aufgenommen werden.** Zum Ausbau des Schienenverkehrs möchten wir für unsere Region folgende weitere Hinweise und Anregungen geben: - **\[Anm. d. Red.: Kritik\] Für die Strecke Angermünde—Stettin, für die aktuell der Ausbau begonnen hat, trifft der LNVP widersprüchliche Aussagen zum Haltekonzept.** Auf Karte 11 oder 21 werden als wichtige Haltepunkte die Orte Passow und Tantow benannt, Karte 14 lässt die Bahnhöfe Casekow und Tantow als RE-Haltepunkte und die weiteren Orte Passow, Schönow, Petershagen als RB-Haltepunkte erkennen. In Karte 16 wiederum sind Passow und Tantow als RE-Halt dargestellt und Casekow sowie die weiteren Haltepunkte	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	gar nicht dargestellt. **\[Anm. d. Red.: Forderung\] Diesbezüglich sehen wir den Bedarf einer Klarstellung, durchaus denkbar mit einer Prüfoption für das Haltekonzept mit Blick auf die Einbindung in den Straßenpersonenverkehr.** Diesbezüglich erscheint uns der Halt in beiden größeren Orten plausibel, in Passow mit der Option auf PlusBusVerknüpfung und in Casekow als Knoten mit zahlreichen Bus-Verknüpfungen. Es scheint diesbezüglich die Notwendigkeit zu bestehen, die Einbindung des neuen Eisenbahnangebots in den ÖPNV vor Ort eingehend zu prüfen. Denn mit dem beabsichtigten Angebotskonzept gewinnt diese Strecke auch für den Nordosten der Uckermark eine neue Bedeutung, bspw. über die Anbindung von Brüssow über Schmölln nach Casekow. - **\[Anm. d. Red.: Forderung\] Im Angebotskonzept 2027 endet das verdichtete Verkehrsangebot in nördlicher Richtung weiterhin in Prenzlau. Aus unserer Sicht wäre die Weiterführung Richtung Norden aber dringend.** Damit ließe sich nicht nur die nördlichen Grenzbereiche des Land um den Halt Nechlin besser erschließen und mit dem Busverkehr verknüpfen. Aus unserer Sicht ist die Verknüpfung zur Nachbarstadt Pasewalk von herausragender Bedeutung, auch mit Blick auf Anschlüsse dort zur Bahnstrecke des RE4-MV. Ggf. ist die Weiterführung eines Taktangebots sogar bis Ueckermünde möglich und es kann damit auch eine attraktive Anbindung von Berlin aus geschaffen werden. Das Perspektivnetz in Karte 22 lässt diese Durchbindungsoption nach Pasewalk erahnen, wenngleich sich dies aus den Tabellen 31 und 32 so nicht ablesen lässt, insb. durch Fehlen des 60-Minuten-Takts für den Halt Nechlin. - Bzgl. der Untersuchung von zusätzlichen Bahnhaltepunkten möchten wir unser **\[Anm. d. Red.: Kritik\] Verwunderung zur** **negativen Betrachtung eines möglichen Haltepunkte in Angermünde Nord („Welsow/Bruchhagen“)** zum Ausdruck bringen. Die Lage in direkter Nähe zum Naturerlebniszentrum Blumberer Mühle und zur Ortslage Kerkow erscheint uns mehr als attraktiv. Womöglich wurden dort die regionale Potentiale nur unzureichend gewürdigt und die Einbindung in den Busverkehr nicht ernsthaft geprüft? - Weiterhin benennen Sie im Abschnitt 4.2.2 aktuelle im gesamten Landesgebiet nur eine (!) mögliche zusätzliche Bahnstation. **\[Anm. d. Red.: Forderung\] Aus unserer Sicht wäre bspw. im Stadtgebiet Prenzlau bei Etablierung einer RB-Linie ergänzend zum RE3 ernsthaft zu prüfen, ob eine Station Prenzlau Süd im Bereich der UckermarkKaserne/Einkaufszentrum und/oder eine Station Prenzlau Nord im Bereich Kreiskrankenhaus/Gewerbegebiet denkbar sind**, um eine bessere Flächenerschließung und Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste zu gewährleisten. - **\[Anm. d. Red.: Kritik\]** **Entsprechende Überlegungen zur Verdichtung des Netzes an Zugangsstellen scheint für den aktuellen LNVP über die „Reaktivierungsuntersuchung“ hinaus nicht erfolgt zu sein.** Sicherlich würden sich diesbezüglich weitere Potentialstandorte finden lassen, so dass der SPNV dichter an die Menschen vor Ort heranrücken kann. **\[Anm. d. Red.: Forderung\] Eine entsprechende systematische	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Untersuchung sollte im LNVP an der genannten Stelle verankert und in der Umsetzungsperiode durchgeführt werden.** - **\[Anm. d. Red.: Kritik\]** **Der Haltepunkt Wilmersdorf (b Angermünde) ist laut Karte 25 noch nicht auf die SollHöhe ausgebaut, findet sich aber auch nicht in der Maßnahmenlisten des Abschnitts 4.2.1 (z.B. FABB-Listen oder Tabelle 37).** **\[Anm. d. Red.: Forderung\]** **Diesbezüglich sollte eine Ergänzung der Vereinbarungen zum Umbau des Bahnhaltepunkts erfolgen.** - **\[Anm. d. Red.: Forderung\]** **Auch wäre es zu prüfen, ob die seit vielen Jahren in Aussicht gestellte Überdachung des Hausbahnsteiges am Bahnhof Prenzlau nicht ggf. in die Maßnahmenlisten (z.B. bei „Maßnahmen aus Landesmitteln“) aufgenommen werden kann**, so dass eine Umsetzung endlich eine klarere Perspektive erhält. Die Wartesituation bei Schlechtwetter ist gerade bei hohem Reisendenaufkommen im Sommer problematisch. - **\[Anm. d. Red.: Forderung\]** **Weiterhin möchten wir für unsere Gesamtregion zum Ausdruck bringen, dass eine Verdichtung des Angebots Templin—Berlin insb. mit schnelllaufenden Verstärkerzügen von großer Bedeutung auch die Fläche hinter dem Halt Templin ist.** Eine Aufnahme derartiger Verkehre wäre somit auch schon bis 2027 notwendig und nicht erst in der Perspektive 2030+. So wäre mit einer attraktiven Gestaltung des Busverkehrs hin auf diese schnellfahrenden Züge eine noch attraktive Reisezeit nach Berlin für viele weitere Orte nördlich von Templin möglich. Aus Sicht er Region um Prenzlau würden sich v.a. auch bei Störungen der Hauptstrecke des RE3 akzeptable Ausweichangebote ergeben, die die Resilienz des Gesamtsystems positiv beeinflussen. Aktuell sind bei Ausfällen auf dem RE3 (z.B. durch Bauarbeiten) keine akzeptablen großräumigen Umfahrungen möglich und die Reisezeiten mit Bus und Bahn über Templin sind nicht akzeptabel. - Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung eines S-Bahn-Netzes in der Metropolregion Stettin sind zumindest perspektivisch auch die Einbindung von Strecken auf deutscher Sicht in der Diskussion. Für unsere Region ist die prosperierende Region Stettin von besonderer Bedeutung, kann dies doch auch als Entwicklungsoption des peripheren Raums in der nordöstlichen Uckermark gesehen werden. **\[Anm. d. Red.: Forderung\] Daher würden wir es begrüßen, wenn im Zusammenhang mit der Bereitschaft für Gespräche zur Entwicklung des S-Bahn-Netzes Stettin neben der Hauptstrecke Angermünder—Stettin auch nochmal die kleineren Orte in eine ernsthafte Potentialuntersuchung einbezogen werden können.** **Dazu wäre es wünschenswert, wenn der Halbsatz auf Seite 107 oben zu einem eigenständigen Abschnitt zu Thema S-Bahn Stettin weiterentwickelt werden kann.** Wir können uns vorstellen, dass die Strecke Gartz—Tantow(—Stettin) gleichermaßen wir die Strecke Brüssow—Löcknitz(—Stettin) dazu beitragen können, einen überlagertern 30- Minuten-Takt von RE-/RB-Zügen auf den Hauptstrecken zu einem 20-Minuten-Takt im direkten Stadt-Umland von Stettin zu	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	verdichten. Mit diesen infrastrukturellen Maßnahmen würden sich erhebliche raumstrukturelle Entwicklungsoptionen für die Region Brüssow wie Gartz ergeben, die bisher schon in ersten Tendenzen als äußerer Städtekranz um Stettin auf deutscher Seite (Gartz/Penkun/Brüssow/Löcknitz) erkennbar sind. Zum kommunalen ÖPNV möchten wir weitere nachfolgende Anmerkungen als Anregung zur Weiterentwicklung des vorliegenden Entwurfs geben: - Wir oben ausgeführt, formuliert der LNVP-Entwurf das Ziel von landesweit attraktiven Verkehrsangebote im Bahn- und Busverkehr, verbunden mit dem Ziel, den Modal Split-Anteil für den Umweltverbund bis 2030 auf 60 Prozent zu steigern. Im straßengebundenen ÖPNV sehen wir im vorliegenden Planentwurf keine strategische Ausrichtung. **\[Anm. d. Red.: Forderung\] Es wäre daher dringend geboten – auch unabhängig von der Definition der Aufgabenträgerschaft – aus Landessicht ein Zielnetz mit einheitlichen Standards bzgl. Bedienzeiten und Verbindungsqualitäten zu definieren.** Die Karte 8 verdeutlicht das gegenwärtige Stückwerk sehr anschaulich und auch das Ziel der Erhöhung der Anzahl der PlusBus-Linien aus Kapitel 4.6 erscheint nicht systematisch bedingt. Die Einführung zu Kapitel 4.6 formuliert dann zwar den Anspruch an ein „integriertes und gut abgestimmtes Angebot zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV“, dies wird derzeit aber im LNVP-Entwurf nicht mit Leben gefüllt. Ein zusätzlicher Unterabschnitt wäre diesbezüglich geboten, um das Ziel klarer zu fassen und mindestens die Erarbeitung eines Landesnetz anzukündigen, denn eine belastbare Konzeption kann jetzt sicherlich im Rahmen der Überarbeitung des LNVP-Entwurfs nicht gelingen. - Aus Sicht unserer peripheren Grenzregion ist für die Erarbeitung eines Landesnetzes oder auch einer Anpassung der Förderungen eingehend zu prüfen, inwieweit Mobilitätsziele außerhalb des eigenen Bundeslandes (und über Berlin hinausgehend!) ausreichend berücksichtigt werden. Dies wurde in den Umsetzungshindernissen des LNVP-Entwurfs (S. 186) auch schon so benannt, allerdings ohne daraus ein Ziel für die weitere Entwicklung zu formulieren. Dabei ist für uns die Beachtung der Metropole Stettin, aber auch der Ober- und Mittelzentren Pasewalk sowie Neubrandenburg von besonderer Bedeutung. - Auch die weiteren im Kapitel 4.6 formulierten Ziele sind im Grundsatz zu unterstützen und zu bestätigen (so die „Erfahrungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“ oder auch die Aspekte zu RufBus-Angeboten). Es ist aber wenig zu erkennen, wie das Land sich hier einbringen will, um einheitliche Standards im Land zu fördern. Bspw. sind die Rufbus-Systeme im Land (und selbstredend auch im Vergleich zu anderen Bundesländern) sehr unübersichtlich. Eine einheitliche Systematik, Benennung und Buchung wäre hier aus Sicher der Nutzenden dringend geboten und dies kann auch unserer Sicht nur das Land in Federführung und in Zusammenarbeit mit den regionalen Aufgabenträgern erreichen. Weitere allgemeine Hinweise: - Im Tarifbereich (Kapitel 4.9) könnten aus unserer Sicht	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	mehr konkrete Ziele benannt werden, da bleibt der LNVP-Entwurf derzeit sehr offen. Konkret sehen wir dort – über eine große Diskussion hinaus – Handlungsbedarf in zwei Detailthemen: 1. Die Mitnahmemöglichkeiten bei Tageskarten sind verbundweit uneinheitlich. So ist die Mitnahme von Kindern bei Tageskarten in Berlin oder Potsdam ABC möglich, nicht jedoch bei uns im Landkreis bzw. von Berlin in das Umland. Dies führte wiederholt zu Problemen in der Fahrausweiskontrollen bei Menschen, die zwischen Metropole und Regionalgruppe Uckermark uckermark@vcd-brandenburg.de AG MOBILITÄT Nordost-Uckermark mobilitaet@nordostuckermark.de Umland unterwegs sind. 2. Die Preisebene von Monatskarten im ländlichen Raum sind alles andere als konkurrenzfähig. So kostet die Monatskarte im Landkreis Uckermark derzeit etwa 93 Euro, die Monatskarte in Potsdam (AB) jedoch nur etwa 43 Euro. Zwar haben Sie in der Uckermark ein sehr großes Bediengebiet, aber nur die wenigsten werden dies komplett nutzen. Demgegenüber stehen auf den realistisch genutzten Relationen nur sehr wenige Fahrten und kaum ein Abend- oder Nachverkehr zur Verfügung während in Potsdam zum halben Montagspreis ein weitgehend durchgängiges und häufiges Angebot zur Verfügung steht. So ist bspw. selbst bei regelmäßiger Nutzung der Strecke Brüssow—Prenzlau der Kauf einer Monatskarte gegenüber dem Erwerb von Einzelfahrkarten kaum zu empfehlen. Dies läuft unserer Ansicht nach der im LNVP-Entwurf benannten „Strategie zur Stammkundenbindung“ entgegen. - Ein häufiger Grund von Menschen unserer Region, den ÖPNV gar nicht erst zu nutzen, ist die Unsicherheit bei der Nutzung. Wird die (relativ frühe) letzte Fahrt verpasst, entweder weil ein Termin länger dauert oder auch der Zug aus Berlin Verspätung hat, steht keine Rückfall-Option zur Verfügung. Während in den kreisfreien Städten und auch um Berliner Umland häufig Abendverkehre eine weitere Fahrt ermöglichen, herrscht auf dem Land im besten Fall um 19 Uhr Betriebsruhe. Umso schwerer wiegt es, wenn auch die letzte Verbindung nicht garantiert werden kann. Ist bspw. der Zug aus Berlin 30 Minuten später in Prenzlau, sind alle Reiseketten in den ländlichen Raum hinfällig, da die Busse nicht warten. Daher nutzen viele Menschen diese Möglichkeiten gar nicht erst, denn ihr eigenes Auto bringt sie immer nach Hause (selbst, wenn ggf. der Pannendienst helfen muss). Wir möchten daher vorschlagen, dass im LNVP – möglicherweise in Ergänzung des Kapitel 4.8 – eine Strategie zur garantierten Sicherung von Reiseketten vorgeschlagen wird, um das Vertrauen der (potentiellen) Fahrgäste in den ÖPNV zu stärken. Dies ist dabei sicherlich eine Strategie, die in Ruhe und in Zusammenarbeit mit der lokalen Ebene nachgeordnet erarbeitet werden muss. - In unserer Erfahrung sind viele Landkreise personell und finanziell damit überfordert, neue Angebotskonzepte oder Förderprojekte zu akquirieren. Es wäre wünschenswert, wenn diesbezüglich das Land stärker unterstützend tätig werden kann und dies im LNVP auch klar so formuliert wird (bspw. im Rahmen des Kapitel 4.5). So sehen wir einen Bedarf, die Kreise bei der Entwicklung von umfassenden Neuplanungen zu unterstützen, bspw. für	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	das oben bereits benannte Konzept zur Anpassung des Busverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahnverbindung Angermünde—Stettin. Möglicherweise ist dies auch heute schon möglich, es wird im LNVP aber nicht erwähnt oder wir haben es nicht gefunden. Weiter wäre es auch wünschenswert, wenn bspw. die Projektabwicklung von Test- oder Pilotprojekten stärker bspw. durch den VBB getragen werden kann. Wir haben schon mehrfach erlebt, dass kommunale Verwaltungen (Kreis oder Ämter) sich nicht in der Lage sahen, Projekte bzgl. Durchführung und Abrechnung auch personell zu begleiten. Dort könnte das Land mit einer fachlich erfahrenen Expertise weiterhelfe	
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 1996	Mit Interesse haben wir den aktuellen Entwurf für die Fortschreibung des Landesnahverkehrsplan Brandenburg für die Jahre 2023 bis 2027 zur Kenntnis genommen. Wir freuen uns, dass die Landesregierung damit im Grundsatz ein Programm vorlegt, mit dem öffentliche Verkehrsangebot (auf der Schiene) zukünftig weiter ausgebaut werden und mit dem Planungshorizont 2030+ auch eine langfristige Perspektive skizziert wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1996	In einer Region, in der auch aufgrund der Bevölkerungsdichte der Schienenverkehr nicht immer das zielführende Verkehrsmittel ist, sehen wir aber auch dringenden Handlungsbedarf des Landes, vergleichbare Bedingungen im öffentlichen Verkehr außerhalb des SPNV zu fördern und zu sichern. Wir sind uns im Klaren, dass diese Aufgabe entsprechend der horizontalen Gliederung des ÖPNV zuallererst dem Landkreis zugeordnet wird. Wir bringen uns entsprechend auch in die Fortschreibung des NVP Uckermark ein. Wir sehen an dieser Stelle aber explizit auch einen Handlungsauftrag an das Land, denn eine gewisse „Zufälligkeit“ zum Bestehen von Eisenbahnstrecken sollte nicht maßgeblich dafür sein, welche Verantwortung des Land in der Fläche übernimmt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird (PlusBus, RufBus, finanzielle Zuwendungen an die Kommunen über das ÖPNV-Gesetz). Darüber hinaus ist insbesondere die von Ihnen genannte Erschließungsthematik ein wesentlicher inhaltlicher Bestandteil im Rahmen der Erarbeitung eines Mobilitätsgesetzes für das Land Brandenburg.
ID: 1996	In diesem Sinne begrüßen wir ausdrücklich, dass Sie bereits in den Zielen zum LNVP prominent formulieren, dass Sie die „Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bahn und Bus“ anstreben, um „in allen Landesteilen [eine] zuverlässige, öffentlich zugängliche Mobilität zu ermöglichen und somit zur Verkehrswende beizutragen“. Wir verstehen dies so, dass die Bereitschaft besteht, auch im Straßenpersonenverkehr eine Verantwortung durch das Landes zu übernehmen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1996	Wir begrüßen ferner, dass in diesem Entwurf das Modal Split- Ziel des Umweltverbunds von 60 Prozent für das Land Brandenburg benannt wird, was jaeine entsprechend engagierte Politik auch im ÖPNV notwendig macht. Auch benennen Sie in den Zielen die „Festlegung klar definierter Bedienstandards und -zeiten“. In Anerkennung der vorgenannten Ziele müsste dies in der Konsequenz auch die Festlegung von Standards für den Bus bedeuten. Allerdings sind diese – ggf. auch nur als Zielwerte – in den	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtungneuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Definition von Bedienstandards im kommunalen ÖPNV imRahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalenAufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. UnterBerücksichtigung der zur Verfügung

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ausführungen des Abschnitts 4.1.2 nicht zu finden. Aus unserer Sicht sollte dies dort dringend ergänzt werden, um den eigenen Ansprüchen des LNVP gerecht zu werden.	stehenden finanziellen Mittel, den Belangeneinzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowieandererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen –ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständigerAbwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlichden Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mitdem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2000	Konkret benennen Sie den Ausbau des SPNV mit einem flächendeckenden Stundentakt und die weitere Etablierung des Konzepts PlusBus als Meilensteine ihres Handelns. Wir begrüßen ausdrücklich den Stundentakt, der für unsere Region mit der Strecke Berlin—Prenzlau— Stralsund sowie Berlin—Stettin von großer Bedeutung ist. Auf der Strecke nach Stralsund wird dieser Takt derzeit nur in Teilen und auch nur unter Einbeziehung von Fernverkehrszügen erreicht. Diesbezüglich sehen wir v.a. Handlungsbedarf zur Sicherstellung dieses Taktangebots bei Ausfall der Reisezüge im Fernverkehr. Dazu würde wir eine Klarstellung oder Handlungsweisung im LNVP wünschen, mit der dieser Takt auch bei abweichenden Betriebszustände sichergestellt wird. Konkret geht es uns dabei darum, dass der Takt durch Einsetzung zusätzlicher Regionalzüge auch sichergestellt wird, sofern die Fernzüge ggf. Umleitungen oder Ausfälle durch Bauarbeiten aufweisen. In der Vergangenheit kam es dabei regelmäßig zu einer Halbierung des Zugangebots und teilweise dann auch zu Überfüllungen.	Vielen Dank fürIhre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Landesnahverkehrsplandefiniert die grundsätzlichen verkehrspolitischen Ziele u.a. für den SPNV, dieim Rahmen von Vergabeverfahren in konkrete Angebote umgesetzt werden. DieLeistungserbringung selbst steht in Verantwortung der jeweiligenVerkehrsunternehmen, die bei Ausfällen von Zugleistungen entsprechend dervertraglichen Regelungen und verkehrlichen Rahmenbedingungen Ersatzverkehrestellen müssen.
ID: 2000	Auch das System PlusBus ist für unsere Region nur begrenzt anwendbar. Seit längerem wird im Landkreis Uckermark über weitere PlusBus-Strecken diskutiert. So stark wir im Grundsatz auch das Konzept begrüßen, sehen wir doch auch die Probleme im dünn besiedelten Raum. Wenn beispielsweise die alternierende Bedienung im Takt einzelner Ortslagen auf der Unterwegsstrecke mit dem Konzept nicht möglich ist, sehen wir das Problem, dass entweder wichtige Ortslage komplett vom Taktverkehr abgekoppelt werden oder das „Premium“- Angebot PlusBus gar nicht erst eingeführt wird. Dies betrifft bei uns bspw. die Relation Prenzlau—Templin mit der Führung über Haßleben bzw. Boitzenburg, aber auch die Relation Prenzlau—Brüssow mit den Ortslagen Baumgarten/Schenkenberg bzw. Klockow/Wallmow. Eine gleichzeitige Bedienung der jeweils zwischen den Start-/Endpunkten liegenden Orte ist im Sinne des PlusBus nicht zielführend, der Entfall jeweils eines Zwischenziels über die gesamte Betriebszeit aber ebenfalls nicht wünschenswert. Daher wünschen wir uns für das Konzept PlusBus entweder Öffnungsoptionen für den ländlichen Raum oder eine gleichartige Förderung für ein angepasstes, wenngleich ebenso attraktives Busangebot, z.B. als „LandBus“ oder, „TaktBus“. Dies sollte in den LNVP zumindest als Lösungsoption mit aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die PlusBus-Kriterien Grundlage für den Erfolg des PlusBus-Konzeptes sind und daher das einfache und einheitliche Angebot erst ermöglichen. Hauptaufgabe der PlusBus-Verkehre ist die Verbindung der Zentren – gerade im ländlichen Raum – und Herstellung von attraktiven, schnellen Taktverbindungen auf den Hauptachsen. Damit wird ein Großteil der Einwohner erreicht und kann von den Vorteilen des PlusBusses profitieren. Das Berücksichtigen von Stichfahrten oder Umwegen sowie Taktabweichungen würde den Systemansatz des PlusBus-Konzeptes entgegenstehen, wodurch sich die Attraktivität dieses Mobilitätsangebotes deutlich verschlechtern würde. Das Land Brandenburg und die VBB GmbH erachten die geltenden Kriterien als sinnvoll und adäquat, weshalb eine Anpassung der PlusBus-Kriterien nicht vorgesehen ist.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2003	Weiterhin benennen Sie im Abschnitt 4.2.2 aktuelle im gesamten Landesgebiet nur eine (!) mögliche zusätzliche Bahnstation. Aus unserer Sicht wäre bspw. im Stadtgebiet Prenzlau bei Etablierung einer RB-Linie ergänzend zum RE3 ernsthaft zu prüfen, ob eine Station Prenzlau Süd im Bereich der Uckermark- Kaserne/Einkaufszentrum und/oder eine Station Prenzlau Nord im Bereich Kreiskrankenhaus/Gewerbegebiet denkbar sind, um eine bessere Flächenerschließung und Gewinnung zusätzlicher Fahrgäste zu gewährleisten. Entsprechende Überlegungen zur Verdichtung des Netzes an Zugangsstellen scheint für den aktuellen LNVP über die „Reaktivierungsuntersuchung“ hinaus nicht erfolgt zu sein. Sicherlich würden sich diesbezüglich weitere Potentialstandorte finden lassen, so dass der SPNV dichter an die Menschen vor Ort heranrücken kann. Eine entsprechende systematische Untersuchung sollte im LNVP an der genannten Stelle verankert und in der Umsetzungsperiode durchgeführt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Stadt Prenzlau nach LNVP-Kapitel 4.2.2 aktiv werden kann, sofern diese den Neubau von Stationen anstrebt.
ID: 2003	Der Haltepunkt Wilmersdorf (b Angermünde) ist laut Karte 25 noch nicht auf die Soll-Höhe ausgebaut, findet sich aber auch nicht in der Maßnahmenlisten des Abschnitts 4.2.1 (z.B. FABB-Listen oder Tabelle 37). Diesbezüglich sollte eine Ergänzung der Vereinbarungen zum Umbau des Bahnhaltepunkts erfolgen. Auch wäre es zu prüfen, ob die seit vielen Jahren in Aussicht gestellte Überdachung des Hausbahnsteiges am Bahnhof Prenzlau nicht ggf. in die Maßnahmenlisten (z.B. bei „Maßnahmen aus Landesmitteln“) aufgenommen werden kann, so dass eine Umsetzung endlich eine klarere Perspektive erhält. Die Wartesituation bei Schlechtwetter ist gerade bei hohem Reisendenaufkommen im Sommer problematisch.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da Maßnahmen ohne Einsatz von Landesmitteln im LNVP nur beispielhaft genannt werden. Der Bahnhof Wilmersdorf (b. Angermünde) wird von der DB Station&Service AG entsprechend ihrer originären Betreiberaufgaben als Grunderneuerung ohne Einsatz von Landesmitteln modernisiert. Nach Abschluss der Maßnahme wird der Hausbahnsteig barrierefrei zugänglich sein. Der Ersatzneubau des defekten Daches in Prenzlau an Gleis 1 wird durch den Betreiber DB Station&Service ebenfalls ohne Beteiligung des Landes durchgeführt.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2001	Zum Ausbau des Schienenverkehrs möchten wir für unsere Region folgende weitere Hinweise und Anregungen geben: Für die Strecke Angermünde—Stettin, für die aktuell der Ausbau begonnen hat, trifft der LNVP widersprüchliche Aussagen zum Haltekonzept. Auf Karte 11 oder 21 werden als wichtige Haltepunkte die Orte Passow und Tantow benannt, Karte 14 lässt die Bahnhöfe Casekow und Tantow als RE-Haltepunkte und die weiteren Orte Passow, Schönow, Petershagen als RB-Haltepunkte erkennen. In Karte 16 wiederum sind Passow und Tantow als RE-Halt dargestellt und Casekow sowie die weiteren Haltepunkte gar nicht dargestellt. Diesbezüglich sehen wir den Bedarf einer Klarstellung, durchaus denkbar mit einer Prüfoption für das Haltekonzept mit Blick auf die Einbindung in den Straßenpersonenverkehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Karten werden wir entsprechend anpassen.
ID: 2001	Diesbezüglich erscheint uns der Halt in beiden größeren Orten plausibel, in Passow mit der Option auf PlusBus- Verknüpfung und in Casekow als Knoten mit zahlreichen Bus-	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Verknüpfungen. Es scheint diesbezüglich die Notwendigkeit zu bestehen, die Einbindung des neuen Eisenbahnangebots in den ÖPNV vor Ort eingehend zu prüfen. Denn mit dem beabsichtigten Angebotskonzept gewinnt diese Strecke auch für den Nordosten der Uckermark eine neue Bedeutung, bspw. über die Anbindung von Brüssow über Schmölln nach Casekow.	Bediengebiete oder zur Verdichtung desregionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen –ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 2001	Im Angebotskonzept 2027 endet das verdichtete Verkehrsangebot in nördlicher Richtung weiterhin in Prenzlau. Aus unserer Sicht wäre die Weiterführung Richtung Norden aber dringend. Damit ließe sich nicht nur die nördlichen Grenzbereiche des Land um den Halt Nechlin besser erschließen und mit dem Busverkehr verknüpfen. Aus unserer Sicht ist die Verknüpfung zur Nachbarstadt Pasewalk von herausragender Bedeutung, auch mit Blick auf Anschlüsse dort zur Bahnstrecke des RE4-MV. Ggf. ist die Weiterführung eines Taktangebots sogar bis Ueckermünde möglich und es kann damit auch eine attraktive Anbindung von Berlin aus geschaffen werden. Das Perspektivnetz in Karte 22 lässt diese Durchbindungsoption nach Pasewalk erahnen, wenngleich sich dies aus den Tabellen 31 und 32 so nicht ablesen lässt, insb. durch Fehlen des 60-Minuten-Takts für den Halt Nechlin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Angebotsgestaltung im Abschnitt nördlich von Prenzlau obliegt vorrangig dem Land Mecklenburg-Vorpommern.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2007	Im Zusammenhang mit der geplanten Entwicklung eines S-Bahn-Netzes in der Metropolregion Stettin sind zumindest perspektivisch auch die Einbindung von Strecken auf deutscher Sicht in der Diskussion. Für unsere Region ist die prosperierende Region Stettin von besonderer Bedeutung, kann dies doch auch als Entwicklungsoption des peripheren Raums in der nordöstlichen Uckermark gesehen werden. Daher würden wir es begrüßen, wenn im Zusammenhang mit der Bereitschaft für Gespräche zur Entwicklung des S-Bahn-Netzes Stettin neben der Hauptstrecke Angermünder—Stettin auch nochmal die kleineren Orte in eine ernsthafte Potentialuntersuchung einbezogen werden können. Dazu wäre es wünschenswert, wenn der Halbsatz auf Seite 107 oben zu einem eigenständigen Abschnitt zu Thema S-Bahn Stettin weiterentwickelt werden kann. Wir können uns vorstellen, dass die Strecke Gartz—Tantow(—Stettin) gleichermaßen wir die Strecke Brüssow—Löcknitz(—Stettin) dazu beitragen können, einen überlagertern 30-Minuten-Takt von RE-/RB-Zügen auf den Hauptstrecken zu einem 20-Minuten-Takt im direkten Stadt-Umland von Stettin zu verdichten. Mit diesen infrastrukturellen Maßnahmen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Land Brandenburg steht in ständigem Austausch mit den polnischen Partnern. Gemeinsam werden Entwicklungspotenziale für das Verkehrsangebot erarbeitet, Entwicklungspotenziale für Streckenreaktivierungen wurden für das Gebiet des Landes Brandenburg zuletzt im Rahmen einer Potenzialanalyse durchgeführt. Die Ergebnisse geben jedoch keinen Anlass, die Anbindung von Stettin über mehr Brandenburgische Strecken als diejenige von und nach Angermünde hinaus zu konzipieren. Die Strecke von Stettin in Richtung Löcknitz verläuft auf dem Gebiet u.a. des Landes Mecklenburg-Vorpommern. Die Entwicklung des Verkehrsangebots im SPNV liegt in dortiger Verantwortung.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	würden sich erhebliche raumstrukturelle Entwicklungsoptionen für die Region Brüssow wie Gartz ergeben, die bisher schon in ersten Tendenzen als äußerer Städtekranz um Stettin auf deutscher Seite (Gartz/Penkun/Brüssow/Löcknitz) erkennbar sind.	
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2006	Weiterhin möchten wir für unsere Gesamtregion zum Ausdruck bringen, dass eine Verdichtung des Angebots Templin—Berlin insb. mit schnelllaufenden Verstärkerzügen von großer Bedeutung auch die Fläche hinter dem Halt Templin ist. Eine Aufnahme derartiger Verkehre wäre somit auch schon bis 2027 notwendig und nicht erst in der Perspektive 2030+. So wäre mit einer attraktiven Gestaltung des Busverkehrs hin auf diese schnellfahrenden Züge eine noch attraktive Reisezeit nach Berlin für viele weitere Orte nördlich von Templin möglich. Aus Sicht er Region um Prenzlau würden sich v.a. auch bei Störungen der Hauptstrecke des RE3 akzeptable Ausweichangebote ergeben, die die Resilienz des Gesamtsystems positiv beeinflussen. Aktuell sind bei Ausfällen auf dem RE3 (z.B. durch Bauarbeiten) keine akzeptablen großräumigen Umfahrungen möglich und die Reisezeiten mit Bus und Bahn über Templin sind nicht akzeptabel.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Für eine Angebotsverdichtung zwischen Löwenberg und Templin besteht absehbar mittelfristig keine ausreiche Verkehrsnachfrage. Sie ist zudem mit einem Fahrzeugmehrbedarf und vsl. einem Infrastrukturausbau verbunden, der nur langfristig umgesetzt werden kann.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2002	Bzgl. der Untersuchung von zusätzlichen Bahnhaltepunkten möchten wir unser Verwunderung zur negativen Betrachtung eines möglichen Haltepunkte in Angermünde Nord („Welsow/Bruchhagen“) zum Ausdruck bringen. Die Lage in direkter Nähe zum Naturerlebniszentrum Blumberer Mühle und zur Ortslage Kerkow erscheint uns mehr als attraktiv. Womöglich wurden dort die regionale Potentiale nur unzureichend gewürdigt und die Einbindung in den Busverkehr nicht ernsthaft geprüft?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Der Halt Welsow-Bruchhagen ist in der Vorauswahl ausgeschieden (Platz 32 von 35). Die Methodik der Untersuchung ist im Abschlussbericht der Analyse veröffentlicht und online abrufbar. Ein Link ist im LNVP zu finden.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2009	Im Tarifbereich (Kapitel 4.9) könnten aus unserer Sicht mehr konkrete Ziele benannt werden, da bleibt der LNVP-Entwurf derzeit sehr offen. Konkret sehen wir dort – über eine große Diskussion hinaus – Handlungsbedarf in zwei Detailthemen: 1. Die Mitnahmemöglichkeiten bei Tageskarten sind verbundweit uneinheitlich. So ist die Mitnahme von Kindern bei Tageskarten in Berlin oder Potsdam ABC möglich, nicht jedoch bei uns im Landkreis bzw. von Berlin in das Umland. Dies führte wiederholt zu Problemen in der Fahrausweiskontrollen bei Menschen, die zwischen Metropole und Umland unterwegs sind.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2009	2. Die Preisebene von Monatskarten im ländlichen Raum sind alles andere als konkurrenzfähig. So kostet die Monatskarte im Landkreis Uckermark derzeit etwa 93 Euro, die Monatskarte in Potsdam (AB) jedoch nur etwa 43 Euro. Zwar haben Sie in der Uckermark ein sehr großes Bediengebiet, aber nur die wenigsten werden dies komplett nutzen. Demgegenüber stehen auf den realistisch genutzten Relationen nur sehr wenige Fahrten und kaum ein Abend- oder Nachverkehr zur Verfügung während in Potsdam zum halben Montagspreis ein weitgehend durchgängiges und häufiges Angebot zur Verfügung	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. An den Grenzen zu den nächst höheren Tarifstufen gibt es leider immer empfundene Preisungerechtigkeiten. Im gewählten Beispiel Brüssow - Prenzlau - welche im Monatskartenbereich knapp über der 4-Waben-Karte liegt und somit die Monatskarte für den Landkreis Uckermark benötigt wird - ist einerseits, sofern der Kunde ausschließlich diese Relation befährt, die Monatskarte im Vergleich zur

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	steht. So ist bspw. selbst bei regelmäßiger Nutzung der Strecke Brüssow—Prenzlau der Kauf einer Monatskarte gegenüber dem Erwerb von Einzelfahrkarten kaum zu empfehlen. Dies läuft unserer Ansicht nach der im LNVP-Entwurf benannten „Strategie zur Stammkundenbindung“ entgegen.	Monatskarte Potsdam AB relativ teuer. Andererseits profitieren Kunden auf längeren Relationen im Landkreis bei Fahrten zwischen Wohn- und Arbeitsort. Selbst im genannten Relations-Beispiel Brüssow - Prenzlau liegt die Nutzenschwelle der Monatskarte (à 93,60 EUR) gegenüber der 24-Stunden-Karte (à 7,60 EUR) beim Faktor 12,3. Ab 13 Nutzungstagen pro Monat würde sich die Monatskarte VBB-Umweltkarte Uckermark im Vergleich zur 24-Stunden-Karte Brüssow - Prenzlau lohnen.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2010	Ein häufiger Grund von Menschen unserer Region, den ÖPNV gar nicht erst zu nutzen, ist die Unsicherheit bei der Nutzung. Wird die (relativ frühe) letzte Fahrt verpasst, entweder weil ein Termin länger dauert oder auch der Zug aus Berlin Verspätung hat, steht keine Rückfall-Option zur Verfügung. Während in den kreisfreien Städten und auch um Berliner Umland häufig Abendverkehre eine weitere Fahrt ermöglichen, herrscht auf dem Land im besten Fall um 19 Uhr Betriebsruhe. Umso schwerer wiegt es, wenn auch die letzte Verbindung nicht garantiert werden kann. Ist bspw. der Zug aus Berlin 30 Minuten später in Prenzlau, sind alle Reiseketten in den ländlichen Raum hinfällig, da die Busse nicht warten. Daher nutzen viele Menschen diese Möglichkeiten gar nicht erst, denn ihr eigenes Auto bringt sie immer nach Hause (selbst, wenn ggf. der Pannendienst helfen muss). Wir möchten daher vorschlagen, dass im LNVP – möglicherweise in Ergänzung des Kapitel 4.8 – eine Strategie zur garantierten Sicherung von Reiseketten vorgeschlagen wird, um das Vertrauen der (potentiellen) Fahrgäste in den ÖPNV zu stärken. Dies ist dabei sicherlich eine Strategie, die in Ruhe und in Zusammenarbeit mit der lokalen Ebene nachgeordnet erarbeitet werden muss.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da das Ziel "Die Barrierefreiheit im SPNV (ÖPNV) voranzubringen – dabei die gesamte Reisekette zu betrachten" weiterhin implementiert ist.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2013	Auch benennen Sie in den Zielen die „Festlegung klar definierter Bedienstandards und -zeiten“. In Anerkennung der vorgenannten Ziele müsste dies in der Konsequenz auch die Festlegung von Standards für den Bus bedeuten. [Anm. d. Red.: Kritik] Allerdings sind diese – ggf. auch nur als Zielwerte – in den Ausführungen des Abschnitts 4.1.2 nicht zu finden. [Anm. d. Red.: Forderung] Aus unserer Sicht sollte dies dort dringend ergänzt werden, um den eigenen Ansprüchen des LNVP gerecht zu werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr liegt in der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.
Institution:	Die Bedienstandards (Karte 11 i.V.m. Tabelle 22, aufbauend auf Tabelle 21) sehen für nahezu keine Strecken eine Bedienung bis 24/1 Uhr vor, obwohl dies heute weitgehend Standard im Bahnverkehr in Brandenburg ist und auch deutschlandweit in verdichteten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die festgelegten Bedienstandards sind als Mindestanforderung an das SPNV-Angebot zu verstehen. Aus Anlass einer vergleichsweise hohen Nachfrage

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2012	Räumen und Metropolregionen eher als Standard angesehen werden kann. In weiten Teiles des Netzes ("Grundangebot") wird für Sonntage sogar der Betriebsschluss auf 21 Uhr festgelegt. Dies ist sicherlich so nicht ernsthaft gemeint und sollte daher in der Ausführung dieses Abschnitts korrigiert werden.	oder aufgrund einer zentralörtlichen Funktion werden Bedienzeiträume – wie richtig festgestellt – bereits heute vielfach übererfüllt.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2011	In unserer Erfahrung sind viele Landkreise personell und finanziell damit überfordert, neue Angebotskonzepte oder Förderprojekte zu akquirieren. Es wäre wünschenswert, wenn diesbezüglich das Land stärker unterstützend tätig werden kann und dies im LNVP auch klar so formuliert wird (bspw. im Rahmen des Kapitel 4.5). So sehen wir einen Bedarf, die Kreise bei der Entwicklung von umfassenden Neuplanungen zu unterstützen, bspw. für das oben bereits benannte Konzept zur Anpassung des Busverkehrs im Zusammenhang mit dem Ausbau der Eisenbahnverbindung Angermünde—Stettin. Möglicherweise ist dies auch heute schon möglich, es wird im LNVP aber nicht erwähnt oder wir haben es nicht gefunden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung desregionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen(u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 2011	Weiter wäre es auch wünschenswert, wenn bspw. die Projektabwicklung von Test- oder Pilotprojekten stärker bspw. durch den VBB getragen werden kann. Wir haben schon mehrfach erlebt, dass kommunale Verwaltungen (Kreis oder Ämter) sich nicht in der Lage sahen, Projekte bzgl. Durchführung und Abrechnung auch personell zu begleiten. Dort könnte das Land mit einer fachlich erfahrenen Expertise weiterhelfen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die VBB GmbH im Auftrag der kommunalen Verwaltungen im Rahmen von Projekten zur Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV beraten und unterstützen kann. Die Stärkung der Rolle der VBB GmbH bei der Verkehrswende ist ein Ziel des Landesnahverkehrsplans.
Institution: AG Mobilität Nordostuckermark ID: 2008	Zum kommunalen ÖPNV möchten wir weitere nachfolgende Anmerkungen als Anregung zur Weiterentwicklung des vorliegenden Entwurfs geben: Wir oben ausgeführt formuliert der LNVP-Entwurf das Ziel von landesweit attraktiven Verkehrsangebote im Bahn- und Busverkehr, verbunden mit dem Ziel, den Modal Split-Anteil für den Umweltverbund bis 2030 auf 60 Prozent zu steigern. Im straßengebundenen ÖPNV sehen wir im vorliegenden Planentwurf keine strategische Ausrichtung. [Anm. d. Red.: Forderung] Es wäre daher dringend geboten – auch unabhängig von der Definition der Aufgabenträgerschaft – aus Landessicht ein Zielnetz mit einheitlichen Standards bzgl. Bedienzeiten und Verbindungsqualitäten zu definieren. Die Karte 8 verdeutlicht das gegenwärtige Stückwerk sehr anschaulich und auch das Ziel der Erhöhung der Anzahl der PlusBus-Linien aus Kapitel 4.6 erscheint nicht systematisch bedingt. Die Einführung zu Kapitel 4.6 formuliert dann zwar den Anspruch an ein „integriertes und gut abgestimmtes Angebot zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV“, dies wird derzeit aber im LNVP-	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2 ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr liegt in der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Entwurf nicht mit Leben gefüllt. [Anm. d. Red.: Forderung] Ein zusätzlicher Unterabschnitt wäre diesbezüglich geboten, um das Ziel klarer zu fassen und mindestens die Erarbeitung eines Landesnetz anzukündigen, denn eine belastbare Konzeption kann jetzt sicherlich im Rahmen der Überarbeitung des LNVP-Entwurfs nicht gelingen.	
ID: 2008	Aus Sicht unserer peripheren Grenzregion ist für die Erarbeitung eines Landesnetzes oder auch einer Anpassung der Förderungen eingehend zu prüfen, inwieweit Mobilitätsziele außerhalb des eigenen Bundeslandes (und über Berlin hinausgehend!) ausreichend berücksichtigt werden. Dies wurde in den Umsetzungshindernissen des LNVP-Entwurfs (S. 186) auch schon so benannt, allerdings ohne daraus ein Ziel für die weitere Entwicklung zu formulieren. Dabei ist für uns die Beachtung der Metropole Stettin, aber auch der Ober- und Mittelzentren Pasewalk sowie Neubrandenburg von besonderer Bedeutung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP berücksichtigt wird, da sich das Ministerium für Infrastrukturund Landesplanung im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative „VerkehrswendeBrandenburg Jetzt“ auf die Erarbeitung eines Konzeptes eines landesweiten Netzesfür den ÖPNV verständigt hat. Dieses wird Empfehlungscharakter haben, da die Umsetzungder Verkehre im Rahmen der Verantwortung über dengesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. denLandkreisen und kreisfreien Städten obliegt. Hierbei fließen zum Teil auch die Bedarfe an Verkehrsbeziehungen in nahgelegene Ballungsräume außerhalb Brandenburgs und Berlins mit ein.
ID: 2008	[Anm. d. Red.: Lob] Auch die weiteren im Kapitel 4.6 formulierten Ziele sind im Grundsatz zu unterstützen und zu bestätigen (so die „Erfahrungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes“ oder auch die Aspekte zu RufBus-Angeboten). Es ist aber wenig zu erkennen, wie das Land sich hier einbringen will, um einheitliche Standards im Land zu fördern. [Anm. d. Red.: Kritik] Bspw. sind die Rufbus-Systeme im Land (und selbstredend auch im Vergleich zu anderen Bundesländern) sehr unübersichtlich. Eine einheitliche Systematik, Benennung und Buchung wäre hier aus Sicher der Nutzenden dringend geboten und dies kann auch unserer Sicht nur das Land in Federführung und in Zusammenarbeit mit den regionalen Aufgabenträgern erreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2514	Die Bundespolitik verfolgt nach den Koalitionsverträgen von 2018 ebenso wie 2021 das Ziel, mit dem Deutschlandtakt die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr bis 2030 zu verdoppeln, im Güterverkehr zu erhöhen. Das Land Brandenburg bekennt sich zum Deutschlandtakt und seinen grundsätzlichen Zielen. [Anm. d. Red.: Forderung] Im LNVP sollte dargelegt werden, wie die angestrebte Verdoppelung des Schienenpersonenverkehrs bis 2030 auch im Regionalverkehr erreicht bzw. bewältigt werden soll, und welche Auswirkungen die höhere Inanspruchnahme der Schienenkapazität durch den Güterverkehr auf den Schienenpersonenverkehr haben wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Angebotsplanung auf ein Fahrgastwachstum ausgerichtet ist.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2513	Im Koalitionsvertrag der Landesregierung wird die Erhöhung des Anteils des Umweltverbundes am Verkehrsmix von 40 % auf 60 % bis 2030 als Ziel festgeschrieben. Dies bedeutet bereits in relativ kurzer Frist eine mindestens 50-%ige Steigerung von Verkehrsleistung und Fahrgastzahlen des Schienenverkehrs. Es ist im LNVP nicht hergeleitet, ob und wie das Ziel einer Steigerung des Schienenverkehrsanteils um mindestens 50 % erreicht wird; es ist unklar, ob sich das vorgeschlagene Linien- und Bedienangebot daran orientiert und eine solche Steigerung überhaupt bewältigen kann.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da alle Angebotsplanungen einen Beitrag zur Steigerung des Umweltverbundes am Modal Split bieten.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2515	[Anm. d. Red.: Kritik] Die Schienenverkehrspolitik des Landes berücksichtigt nur ungenügend die Potenziale, die die bessere Anbindung von Städten und Regionen im Schienenverkehr auf die wirtschaftliche und demographische Entwicklung haben kann. [Anm. d. Red.: Kritik] So werden auch im LNVP tendenziell die demographischen Probleme betont und die positiven Potentiale nicht erwähnt. Brandenburg ist seit 2020 nicht mehr auf Schrumpfkurs. Brandenburg ist ein Zuzugsland, und zwar nicht nur in der direkten Nachbarschaft von Berlin, während Berlin mehr Wegzug als Zuzug aufweist. Für die wirtschaftliche Entwicklung einer Stadt oder Region kommt es nicht nur auf die Entwicklung der Bevölkerungszahl an, sondern primär auf den Wanderungssaldo, der anzeigt, ob der Standort attraktiv ist und eine positive Entwicklung erwarten lässt. Der Gegensatz aus heute hohem Wanderungsgewinn, aber auch die Folgen der starken Wanderungsverluste vor 20 – 30 Jahren führen zur Diskrepanz zwischen einer Landesplanung, die auf die Bevölkerungsentwicklung in der Summe schaut und Stagnation feststellt, und der Wahrnehmung der Kommunen, die zunehmend zusätzliche Infrastruktur für neu zugezogene Familien schaffen müssen. Die Schienenverkehrspolitik des Landes ist durch einen eher statischen Ansatz geprägt, der mit der demographischen Entwicklung begründet wird. [Anm. d. Red.: Kritik] Die positiven Entwicklungstendenzen bei Zuzug und wirtschaftlicher Entwicklung, die durch Verbesserung der Verkehrsverbindungen verstärkt werden können, werden im LNVP noch nicht ausreichend berücksichtigt. [Anm. d. Red.: Kritik] Insbesondere fehlen dort Zahlen zur Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und die Steuereinnahmen durch den Pendelverkehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die angemahnten Aussagen im LNVP bzw. in der Mobilitätsstrategie formuliert sind.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2476	Im Kapitel 2.5.1 enthält der LNVP-Entwurf auf Seite 24 eine Liste von Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die als „Auswahl“ gekennzeichnet ist. Auch wenn eine „Auswahl“ nicht vollständig sein muss, so sollte sie doch alle Unternehmen enthalten, die auf ihren Strecken künftige SPNV-Ambitionen haben. [Anm. d. Red.: Forderung] Die Liste der Eisenbahninfrastrukturunternehmen auf Seit 24 sollte um die Unternehmen Havelländische Eisenbahn AG und Tesla ergänzt werden, die für eine Einbeziehung ihrer Infrastruktur in das SPNV-Liniennetz werben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich einerseits die Infrastruktur der Havelländischen Eisenbahn (HVLE), welche im Rahmen des Projektes i2030 für eine SPNV-Nutzung geprüft wird, vollständig auf Berliner Stadtgebiet befindet und andererseits unserem Kenntnisstand nach die SPNV-Infrastruktur für die Firma Tesla durch die Deutsche Regionaleisenbahn (DRE) betrieben werden soll.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2478	Auf der Karte, Seite 29, kann der Bahnhof Eisenhüttenstadt zwischenzeitlich auch als baulich barrierefrei ausgewiesen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da der barrierefreie Ausbau der SPNV-Station Eisenhüttenstadt in der Erstellungsphase des LNVP noch nicht abgeschlossen war. Die Station Eisenhüttenstadt wird im Rahmen der Überarbeitung dieses Dokumentes als baulich barrierefrei gekennzeichnet.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2479	[Anm. d. Red: Kritik] Die bauliche Barrierefreiheit ist wertlos, wenn es keinen barrierefreien Zustieg in die eingesetzten Fahrzeuge gibt. Entscheidend ist hierbei die Passfähigkeit von Bahnsteighöhe und Fahr- zeughöhe. [Anm. d. Red: Forderung] Dies sollte ebenfalls ausgewertet und grafisch dargestellt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der barrierefreie Zustieg in das Eisenbahnfahrzeug im Begriff „Bauliche Barrierefreiheit“ nicht inbegriffen ist. Für diesen Zustand müssen die Einstiegshöhe des Fahrzeugs und die Bahnsteighöhe harmonisiert sein, dies ist im Land Brandenburg noch nicht flächendeckend der Fall. Da auch pro SPNV-Linie z.T. Fahrzeuge mit unterschiedlichen Einstiegshöhen eingesetzt werden, ist eine solche Übersicht aus unserer Sicht nicht flächendeckend darstellbar.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2477	[Anm. d. Red.: Kritik] Zum Thema des europäischen Zugbeeinflussungssystems ETCS macht der LNVP-Entwurf unter Punkt 2.5.3 auf den Seiten 31 und 32 Ausführungen, die der Bedeutung des Themas für Berlin und Brandenburg nicht gerecht werden und fachlich ergänzt und korrigiert werden müssen. DB Netz und Bundesregierung haben die Grundsatzentscheidung getroffen, die weithin überalterte Stellwerksstruktur in Deutschland grundlegend mit dem flächendeckenden Ausbau von digitalen Stellwerken (DSTW) zu ersetzen. Dabei wird bei der Umstellung sofort auf ETCS ohne Signale umgestellt; in der Infrastruk- tur wird keine Doppelausrüstung mit altem Zugsicherungssystem und ETCS geplant. Damit wird die Doppelausrüstung in der Migrationsphase auf die Fahrzeuge verlagert; dementsprechend fordern die Länder vom Bund die komplette Übernahme der Kosten dieser Doppelausrüstung. Durch den Wegfall der Signale und der Kabelverbindungen zu den Signalen wird die Zuverlässigkeit des Systems gesteigert. Signalstörungen sind heute für viele Störungen und Verspätungen verantwortlich, Kabelkanäle sind gerade in der Region Berlin häufig Ziel von Anschlägen mit tagelangen gravierenden Auswirkungen auf den Regional- und S-Bahn-Verkehr. Eine Kapazitätssteigerung mit ETCS Level 2 ohne Signale wird nur dann eintreten, wenn nicht die heutige Blockteilung und andere Einschränkungen aufgrund der heutigen Sicherungstechnik 1:1	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Text des LNVP ein grundsätzliches Vorhaben des EIU DB Netz AG (und des Bundes) beschrieben wird, welches jedoch insbesondere für die für den SPNV relevanten Aspekte • Finanzierung der Nachrüstung von Bestandsfahrzeugen bzw. • Ausrüstung von Neufahrzeugen noch keinen für die Aufgabenträger des SPNVs akzeptablen Lösungsansatz enthält. Für den LNVP lassen sich aus dem aktuellen Sachstand der Verhandlungen keine Einzelmaßnahmen ableiten, welche hier berücksichtigt werden müssten. Angesprochene, aktuell vorhandene Blockteilungsprobleme werden mit der Inbetriebnahme von ETCS Level 2 (ohne ortsfeste Signale) technisch optimiert und sind deshalb überholt. Wie in jedem Netz definiert sich die Kapazität des Gesamtsystems prioritär in den Knoten und nur sekundär in den zulaufenden Strecken, die allerdings ihre minimale Zugfolge durch ETCS technisch ohnehin erreichen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	auf ETCS umgestellt werden, sondern wenn die Einführung von ETCS für eine Blockverdichtung und Umsetzung anderer Maßnahmen genutzt wird, bis hin zur Eröffnung des automatisierten Fahrens (ATO). Andere Bundesländer (Baden-Württemberg) sind daher intensiv dabei, sich dieser Aufgabe zu stellen und mit DB Netz zusammen die zukünftige Leit- und Sicherungstechnik ihrer Bahnknoten zu planen. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat bereits mit Fachleuten aus der Region Stuttgart Kontakt aufgenommen, um aus dem dortigen Pilotprojekt Erfahrungen für Berlin und Brandenburg zu erschließen. Im LNVP-Entwurf wird behauptet, mit ETCS könne eine höhere Streckenauslastung „bei entsprechend höhe- ren Fahrzeug- und Infrastrukturkosten“ ermöglicht werden. Höhere Fahrzeugkosten entstehen wie oben beschrieben durch die notwendige doppelte Fahrzeugausrüstung, wobei nach der Migrationsphase der dann mögliche Verzicht auf PZB und LZB die Kosten wieder senkt. Bei den Infrastrukturkosten sollen dagegen durch DSTW und ETCS die Kosten dauerhaft drastisch sinken, da die Einführung von digitalen Stellwerken in Verbindung mit ETCS nach hohen Anfangsinvestitionen weitaus geringere Kosten für Betrieb und Instand- haltung verursacht, so jedenfalls die Basis-Annahme des Projekts Digitale Schiene Deutschland. Im LNVP-Entwurf wird das Fehlen einer Rückfallebene bei der Umrüstung auf ETCS ohne Signale als negativ dargestellt. Eine solche Rückfallebene ist für ETCS Level 2 ohne Signale nicht sinnvoll, da die Funkübertragung grundsätzlich weniger störanfällig ist als Signale mit deren Kabelverbindungen. Eine Rückfallebene zu ETCS würde die ständige Abstimmung zweier grundsätzlich unterschiedlicher Sicherheitssysteme bedeuten, wobei diese Abstimmung selbst störanfällig ist und dann die gerade für Berlin/Brandenburg wichtige Kapazitäts- erhöhung nicht möglich ist. ETCS entwickelt sich weltweit zum Standard der Sicherungstechnik, nirgends wirdBündnis Schiene Berlin-Brandenburg – Stellungnahme zum LNVP des Landes Brandenburg 16 vorgesehen, auf Dauer zwei unterschiedliche Sicherheits- und Signalsysteme vorzuhalten. Unterschiede gibt es allerdings für die Vorgehensweise in der Migrationsphase: Es gibt es Länder, die sich für die strecken-	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	seitige Doppelausrüstung für die Migrationsphase entschieden haben, häufig mit Beschränkung von ETCS auf Level 1. Deutschland hat sich für alle neuen ETCS-Ausrüstungsprojekte gegen eine streckenseitige Doppel-ausrüstung, sondern für die Umstellung auf ETCS Level 2 ohne Signale entschieden; damit ist in der Migra-tionsphase die fahrzeugseitige Doppelausrüstung notwendig (wie oben ausgeführt). Die Bundes-Planungen sehen vor, auch in den Ländern Brandenburg und Berlin alle Strecken auf ETCS ohne Signale bis ca. 2038 umzustellen, wobei jeweils ganze Netzbezirke auf einmal umgerüstet werden. Es ist also nicht richtig, dass „ausgewählte Strecken mit ETCS ... vorgesehen sind“, wie die „Karte 4“ behauptet. Die zeit-liche Einordnung der Netzbezirke in den Ländern Berlin und Brandenburg ist noch nicht erfolgt, mit Ausnahme des Netzbezirks Magdeburg als Teil des Korridors Scan-Med, der Teil des Starterpakets des Projekts „Digitale Schiene“ ist, und mit der Linie RE 1 auch vom Regional-verkehr Berlin-Brandenburg befahren wird. Die RE 1 wird damit voraussichtlich die erste Linie in unserer Re-gion sein, bei der die ETCS-Fahrzeugausrüstung schon in absehbarer Zeit zwingend erforderlich wird. [Anm. d. Red.: Forderung] Die Aussagen zu ETCS und der digitalen Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland des LNVP-Entwurfs müssen grundlegend überarbeitet und in Abstimmung mit DB Netz auf einen fachlich korrekten Stand gebracht werden. Dabei muss auch deutlich werden, wie wichtig die Nutzung der durch ETCS möglich werdenden Kapazitätssteigerungen im Schienennetz ist. Dieses Thema erfordert aktives Tätigwerden der beiden Bundesländer, damit nicht heute vorhandene Kapazitätseinschränkungen durch wenig leistungsfähige Blockteilung 1 : 1 auf ETCS übertragen werden, sondern die Möglichkeiten der Digitalisierung und ETCS aktiv genutzt werden.	
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB)	Beim Thema Deutschlandtakt listet der LNVP-Entwurf die wesentlichen Ziele des Landes Brandenburg auf (Punkt 2.6.3, Seite 36). [Anm. d. Red: Forderung] Die Liste der „insbesondere“-Aufzählung sollte unbedingt um die Verbesserung der Anschlussbeziehung aus Cottbus an den Fernverkehr in Leipzig ergänzt werden. Derzeit verfehlen die Züge	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die grundlegenden Ziele zur Verbesserung der Anbindung an den Fernverkehr und der Einrichtung von abgestimmten Anschlüssen sind in den Zielen bereits berücksichtigt. Die Anschlussherstellung der Linie RE10 aus Richtung Cottbus an den Fernverkehr in Leipzig wurde daher im Rahmen der Erstellung des Zielnetzes bereits beim Bundesverkehrsministerium

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: M2480	der Linie RE 10 in Leipzig den ICE-Anschluss, im Fahrplan des Deutschlandtakt besteht schneller Anschluss mit deutlicher Reduzierung der Reisezeit aus Cottbus und großen Teilen der Lausitz nach fast allen Zielen in an- deren Regionen Deutschland. Voraussetzung ist der Ausbau der Strecke Cottbus – Leipzig. Diesem Projekt kommt damit eine Schlüsselrolle bei der Verbesserung der Anbindung der Lausitz zu.	eingebracht und ist im dritten Gutachterentwurf auch enthalten. Eine Aufnahme an dieser Stelle erfolgt nicht.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) **ID: M2481**	Kapitel 2.6.4 Fernverkehr: [Anm. d. Red: Kritik] Die Achse Berlin – Cottbus – Breslau/Görlitz ist nicht aufgeführt. Gemäß Fernver- kehrskonzept der DB sollte es auch hier weitere Fernzüge geben, es fehlen Aussagen zur zukünftigen Bedie- nung des „Leitprojektes“ Cottbus – Görlitz im Zuge der Strukturstärkung Lausitz. Auf der Achse Berlin – Cott- bus besteht grundsätzlich das Problem von perspektivisch drei Zuggruppen, welches eine Vertaktung nicht zulässt. Neben der Erhöhung auf vier Zuggruppen (davon zwei 30‘-vertaktete Schnellläufer Cottbus – Berlin pro Stunde) sind Flügelungen z.B. in Lübbenau (Senftenberg -l- Cottbus) für die Bedienung gering frequen- tierter Zwischenhalte sinnvoll. Eine Geschwindigkeitserhöhung auf 200 km/h ist dagegen nicht erforderlich; angesichts von insgesamt 52 niveaugleichen Bahnübergängen zwischen Berlin und Cottbus erscheint dieses Geschwindigkeitsziel mehr als unrealistisch und unwirtschaftlich, zumal der dichte Halteabstand der RE-Halte aus Sicht des Nahverkehrs ein Ausfahren von 200 km/h nicht erfordert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Das Perspektivnetz des LNVP berücksichtigt vier stündliche Leistungen im SPNV auf der Görlitzer Bahn nach Lübbenau, von denen drei weiter bis Cottbus geführt werden.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) **ID: M2529**	Zwischen Landesplanung und SPNV-Planung gibt es weitere Ungereimtheiten bezüglich der Planungshierarchie. So definiert die Landesplanung die zu fördernden Regionen danach, wie gut sie im Schienenverkehr an Berlin angebunden sind. Ein Beispiel ist die Definition der „Städte der zweiten Reihe“, also Städten, die nicht zum Strukturraum Berliner Umland zählen und eine Fahrzeit in das Berliner Stadtzentrum von unter 60 Minuten aufweisen. Im LNVP-Entwurf werden diese Städte im Teil 2.7 auf Seite 42 aufgezählt. Diese Darstellung verkehrt Ursache und Wirkung. Der Landesnahverkehrsplan sollte nicht als Eingangsgröße besonders qualifizierte Städte genannt bekommen, die nach dem heute vorhandenen Fahrplan in weniger als 60 Minuten mit Berlin verbunden sind, und deren weitere Bedienung in unter 60 Minuten weiterhin fordern. Vielmehr sollte die Raumordnung geeignete Städte definieren, die dann im Rahmen des	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Eine Fahrzeit von unter 60 Minuten für die Relation Templin – Berlin ist nur unter Inkaufnahme von Nachteilen für bestehende Verkehre möglich und daher nicht seriös anbietbar. Eine Verbesserung der Anbindung von Templin erfolgt mit der im Perspektivnetzverfolgten Taktverdichtung.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Landesnahverkehrsplan durch entsprechende Fahrplanangebote in unter 60 Minuten bedient werden können, auch wenn das bisher nicht der Fall ist. Beispiel Templin: Heute rund 100 Minuten Fahrzeit nach Berlin, wegen umständlicher Linienführung und ungünstigem Umsteigen, folgerichtig nicht in der Liste der „Städte der zweiten Reihe“ und somit in der Raumplanung als weniger förderwürdig und entwicklungsfähig eingestuft. Das Fahrplanpotential zur Anbindung von Templin in wenig mehr als 60 Minuten bis Berlin ist jedoch vorhanden, wird aber im Landesnahverkehrsplan nicht konzipiert, weil Templin ja nicht förderwürdig ist. Zweifellos fördert eine gute Anbindung an Berlin Wachstum und Entwicklung Brandenburger Kommunen. Ziel muss es sein, die Verkehrsanbindung der Städte und Regionen, die Entwicklungsimpulse dringend benötigen, zu verbessern, und damit weitere Entwicklung anzuregen. Vertreter der Brandenburger Wohnungswirtschaft haben den Spruch geprägt: „Kommt der Zug, kommt der Zuzug	
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2482	Im Kapitel 2.8.1, Abschnitt "Klimaziele und Klimabilanz", steht (S. 44): "Die dafür notwendige Treibhausgas- neutralität ab 2045, welche im Klimaschutzgesetz (KSG) festgelegt ist, erfordert vom Verkehrssektor in Deutsch- land eine Reduktion der Emissionen von mindestens 53 Prozent gegenüber dem Jahr 1990."^1 [Anm. d. Red: RedaktionellerBerichtigungsbedarf] Dies ist zu korrigieren, denn das KSG fordert in § 3: "Die Treibhausgasemissionen werden im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise wie folgt gemindert: 1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent, 2. bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent. Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treib- hausgasneutralität erreicht wird." Zudem wird in diesem Abschnitt nur der Ausstoß von Treibhausgasen durch den Betrieb der Verkehrsmittel thematisiert (Abb. 7), nicht jedoch durch Infrastruktur- und Fahrzeugbau. ^1 https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/index.html#BJNR251310019BJNE002000116	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Der Text wird angepasst.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2483	[Anm. d. Red: Kritik] Zudem wird in diesem Abschnitt nur der Ausstoß von Treibhausgasen durch den Betrieb der Verkehrsmittel thematisiert (Abb. 7), nicht jedoch durch Infrastruktur- und Fahrzeugbau.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Thematik Flächenverbrauch und klimaschonende Baumaterialien im Infrastrukturausbau bereits Inhalt des LNVP sind. Es sei angemerkt, dass die Umsetzung der Klimaziele im Eisenbahn-Infrastrukturbau den Betreibern der Eisenbahninfrastruktur obliegt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2484	[Anm. d. Red: Forderung] Im Kapitel 2.8.1, Abschnitt "Weitere Umweltwirkungen": Lärm, Luftreinheit, Ressourcenverbrauch, Chemi- kalieneinsatz" (Seite 45) sollte zu Lärmschutz/Lärmsanierung eingefügt werden: "Hierbei sollen innovative Lärmschutzmaßnahmen (z.B. niedrige Schallschutzwände nahe am Gleis) zum Einsatz kommen, um bis zu 6 m hohe Schutzwände, wie aktuell an der Dresdener Bahn im Bau, zu vermeiden"	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen vom Betreiber und vom Bund zu verantworten ist. Das Land keinen Einfluß auf die Höhe der zu errichtenden Lärmschutzanlagen
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2493	[Anm. d. Red: Forderung] Das Land sollte darauf drängen, dass die Bahnhöfe „Flughafen BER – Terminal 1 – 2“ sowie „Flughafen BER – Terminal 5“ den englischen Zusatz „Airport“ (auf den Namensschildern am Bahnhof und in den Fahrgast-Infosystemen der Stationen und Züge) erhalten, um die Orientierung für Fluggäste zu erleichtern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nur teilweise berücksichtigt wird, da es sich hierbei um für den LNVP nicht relevante Themen handelt. Den Vorschlag wird die VBB GmbH jedoch zur Prüfung in die operativen Fahgastinformationsprozesse rund um den BER mit den beteilgten Parteien aufnehmen.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2485	Kapitel 3.2 SPNV-Infrastruktur, Seite 65: die Tabelle 12 sollte auf ihre Richtigkeit überprüft werden, einige Fertigstellungsjahre dürften falsch sein (u.a. Eichwalde, Calau, Jüterbog)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da im Rahmen der Erstellung des LNVP von den angegebenen Fertigstellungsterminen ausgegangen wurde. Die Angaben werden im Rahmen der Überarbeitung aktualisiert.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2486	in Tabelle 13 ist beim Bahnhof Brand die Fertigstellung 2021 nachzutragen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da das Datum im Rahmen der Überarbeitung nachgetragen wird.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2487	Der Bahnhof Lauchhammer (Text Seite 67) wurde nicht barrierefrei ausgebaut, da die neue Überführung keine Aufzüge erhalten hat, und die Zuwegungen über den weit entfernten Bahnübergang nicht gleichzeitig barrierefrei gestaltet wurden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die SPNV-Station Lauchhammer formal die im LNVP enthaltenen Kriterien der baulichen Barrierefreiheit erfüllt. Beide Bahnsteige sind barrierefrei zu erreichen, wenn auch die Verbindung zwischen beiden einen Umweg von 1,5km erfordert. Betroffenen ist ein selbstständiges Erreichen und Verlassen aller vorhandenen Bahnsteige möglich.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2488	[Anm. d. Red: Forderung] Das Foto auf Seite 69 sollte nicht verwendet werden, da die dargestellten Bahnhofsanlagen in Rangsdorf zwi- schenzeitlich durch Vandalismus weitestgehend zerstört sind; eine der Ursachen ist die Fehlplanung mit hohen Lärmschutzwänden direkt hinter den Bahnsteigen (fehlende Einsehbarkeit).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das Foto lediglich als Beispiel dient und die Anlagen in Rangsdorf trotz Vandalismus unserem Kenntnisstand nach weiterhin nutzbar sind. Die Errichtung der Lärmschutzwände erfolgte aufgrund gesetzlicher Vorgaben auf die das Land keinen Einfluss hat.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2533	Für das PlusBus-Netz (Kapitel 4.6.1) sollte das Land ein Zielnetz entwerfen und mit den Landkreisen abstimmen, um sinnvolle Netzlücken zu schließen. Sollte im SPNV-Zielnetz die Bedienung Kyritz – Pritzwalk – Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – Stellungnahme zum LNVP des Landes Brandenburg 13 Meyenburg dauerhaft nicht mehr enthalten sein, muss zumindest ein attraktives Busangebot bereitgestellt werden. Problematisch ist das fast grundsätzlich fehlende Abendangebot.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr lieg tin der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2489	[Anm. d. Red: Kritik] Kapitel 3.4, Seite 76: Der Text zum Bild vermittelt, dass ein Pkw ganztags auf dem Ladestellplatz steht, wäh- rend man zur Arbeit fährt. Dies ist nicht der Fall, da die Plätze mit Lademöglichkeit in der Regel schon aus wirtschaftlichen Gründen zeitlich begrenzt sein müssen. Bei den heute üblichen Reichweiten von Batterie- Autos ist das Aufladen am Bahnhof in üblichen P+R-Einzugsgebieten ohnehin nicht erforderlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da Sie natürlich Recht haben: Ladesäulen für Elektro-Pkw an Bahnhöfen sind i.d.R. nicht erforderlich. Der Leitfaden "Parken am Bahnhof", der den brandenburgischen Kommunen als Information für die Stellplatzberechnung zur Verfügung gestellt wird, formuliert es entsprechend so "Eine Lademöglichkeit für Elektroautos ist in der Regel für tägliche Pendler am Bahnhof nicht erforderlich, da die Elektro-Akkus bzw. Batterien für die An- und Abfahrt zum Bahnhof ausreichend Ladekapazität aufweisen." Über die Richtlinie ÖPNV-Invest sind Ladesäulen zwar grundsätzlich förderfähig, jedoch wirkt insbesondere der VBB darauf hin, dass diese nur sehr sparsam von den Kommunen gebaut werden. Stattdessen wird den Kommunen empfohlen privilegierte, zugangsnahe Pkw-Stellplätze nur für Elektro-Pkw auszuweisen. So wird die Antriebswende gleichzeitig unterstützt und Steuergelde gespart, indem unnötige Investitionen verhindert werden.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-	[Anm. d. Red: Kritik] Kapitel 3.5.1, Seite 84, Einbeziehung von Echtzeit-Auslastungsinformationen: Es wird nicht erwähnt, dass der VBB hier bereits sehr weit gekommen ist: Bei den meisten Linien werden bereits in absehbarer Zeit in Echt- zeit die Besetzung und die Auslastung der Fahrradplätze verfügbar sein. Wichtig ist	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits durch vorhandene Textpassagen vollständig berücksichtigt wird. Der VBB wird künftig weiter intensiv an dieser Thematik weiterarbeiten und an die bereits erreichten Ergebnisse anknüpfen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Brandenburg (BSBB) ID: M2490	insbesondere, für Fahr- gäste mit Fahrrädern die Information über den aktuellen Fahrradbesetzungsgrades des Zuges und die Verfüg- barkeit von freien Fahrrad-Plätzen mit Angabe der noch aufnahmefähigen Wagen oder Zugteile vor Einfahrt des Zuges bereitzustellen. Das ist keine ferne Zukunftsmusik, sondern ist vom VBB in Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen bereits weitgehend entwickelt. Insbesondere ist dafür keinerlei KI (künstliche Intelli- genz) erforderlich, sondern lediglich die Übermittlung der in Echtzeit erfassten Daten und die Bereitstellung an die Fahrgäste.	
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2491	[Anm. d. Red: Forderung] Kapitel 3.6.2 Vertrieb: Hier sollten die Umsatzzahlen je Vertriebskanal ergänzt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die generierten Umsätze je Vertriebskanal unternehmensinterne Daten der Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet der VBB GmbH sind und eine Veröffentlichung nicht vorgesehen ist.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2492	[Anm. d. Red: Kritik] Das Lob über die Automaten am Bahnhof BER teilt das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg nicht. Anders als an anderen Flughäfen in vielen Teilen der Welt fehlen am BER zusätzliche einfache Automaten, die nur die zu 90 % dort verlangte Ticketart „Erwachsener, einfach, Berlin“ auf direkte Eingabe mit kontaktloser Kartenzahlung ausgibt. Stattdessen werden ausländische Besucher mit einer Menu-Führung durch ABC und alle Fein- heiten des VBB-Tarifs belästigt, die nicht nur lange dauert und zu Schlangen vor den Automaten führt, son- dern auch zu Fehlkäufen, Kontrollbeanstandungen und schlechter Presse für den Standort Berlin. Solche Änderungen sind nicht etwa Angelegenheit der Verkehrsunternehmen, sondern über die Verkehrs- verträge und deren Vorgaben direkte Verantwortung der Aufgabenträger, die den Vertrieb über die Ver- kehrsverträge und deren Vorgaben im Detail vorgeben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es im Terminal 1 und 2 des Flughafen BER ab Dezember 2022 mit Beginn des Verkehrsvertrages Netz Elbe-Spree zusätzliche Fahrausweisautomaten geben wird und die durch die Corona-Pandemie zunächst geringere Anzahl an Fahrausweisautomaten ergänzen werden. Hierbei sind auch Fahrausweisautomaten vorgesehen, die nur das bargeldlose Bezahlen ermöglichen. Die Bedienerführung am Fahrausweisautomaten ist an allen Automaten gleich und bietet dem Fahrgast neben der Auswahl des gesamten Tarifproduktumfangs auch eine Auswahl an populären Tarifprodukten direkt auf der Startseite (Favoritenauswahl) zur Schnellauswahl an. Hier ist auch das genannte Tarifprodukt vertreten. Des Weiteren ist es durch die Start-Ziel-Eingabe am Automaten auch den tarifunkundigen Fahrgästen möglich, das richtige Fahrausweisprodukt für die gewählte Relation zu erwerben. Weiterhin wird das Ziel verfolgt die Bedienerführung stetig zu verbessern.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2494	Im Kapitel 4.1.1 "Verkehrsmodellierung und Nachfrageprognosen" wird auf Seite 95 ausgeführt, dass dem sogenannten Mitfall Angebotsveränderungen zu Grunde gelegt werden. Dies ist aber hinsichtlich der ange-strebten Verkehrswende nicht ausreichend, [Anm. d. Red: Forderung] es sind Push- und Pull-Maßnahmen zu berücksichtigen. Weiter-hin sind durch die verbesserte Verkehrsanbindung ausgelöste Attraktivitätsverbesserungen der Region zu berücksichtigen, die mittel- und langfristig zu höherer Nachfrage führen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Durchbindungen der Linien im Knoten Berlin richten sich in erster Linie nach den infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen. Da diese laufend Änderungen unterworfen sein können, wird von einer starren Zielvorgabe Abstand genommen.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2497	Zur Reaktivierung von Bahnhöfen und Haltepunkten: [Anm. d. Red: Redaktioneller Berichtigungsbedarf] Der Bahnhof Haida liegt nicht in der Oberlausitz, er wurde nur früher so irreführend bezeichnet, weil er 1874 von der Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft errichtet worden war.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Bezeichnungen für die untersuchten reaktivierten Stationen soweit möglich gemäß der Übersicht der Betriebsstellen und deren Abkürzungen aus der Richtlinie 100 (bzw. den bisherigen Bezeichnungen) der DB Netz AG entnommen wurden.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2496	[Anm. d. Red: Kritik] Im Übrigen ist die Reaktivierungsuntersuchung des Landes nicht als fachlich fundierte Basis für die Diskussion geeignet. [Anm. d. Red: Forderung] Insbesondere fehlen dort auch die Strecken, die heute gelegentlich oder in schlechter Qualität befahren werden, aber offenbar demnächst stillgelegt werden sollen (Kyritz – Pritzwalk, Pritzwalk – Meyenburg, Joachimsthal – Templin).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern haben sich darauf verständigt , für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2495	In Kapitel 4.1.4 ist bei den Reaktivierungsprojekten auch Wustermark – Ketzin enthalten. Sie wird als „lange Strecke“ im Berliner Umland bezeichnet. [Anm. d. Red: Kritik] Tatsächlich ist der zu reaktivierende Streckenteil alles andere als lang: Nur 6,6 km der Verbindung Ketzin – Wustermark (von Ketzin bis Etzin Mosolf) sind zu reaktivieren, der übrige Teil der Strecke ist in Betrieb, wird von Güterzügen befahren und ist in gutem Zustand.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das MIL diese Strecke aufgrund Ihrer Länge als "lang" klassifiziert hat.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2498	Der Bahnhof Groß Behnitz ist in der Liste der heute nicht bedienten, aber möglicherweise zu reaktivierenden Haltepunkten. Dieser Halt konnte 1998 nach Fertigstellung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Berlin-Wolfsburg nicht mehr bedient werden, weil die RE-Linie nach Rathenow elektrisch fahren sollte, die Stammgleise der Lehrter Bahn aber nicht elektrifiziert waren. An den Hochgeschwindigkeitsgleisen, die in diesem Abschnitt auch die RE-Züge benutzen, war ein Bahnsteigbau nicht möglich. Mit Elektrifizierung und Ausbau der Lehrter Stammgleise für 160 km/h ist es eine Selbstverständlichkeit, den Halt Groß Behnitz wieder zu bedienen, [Anm. d. Red: Forderung] dazu sind keine Untersuchungen notwendig, weil dieser Halt ohne die geschilderte Zwangslage nie aufgegeben worden wäre.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da der Halt im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Stationen als Station mit erkennbarem Potenzial bewertet wurde und entsprechend weiter untersucht wird.
Institution: Bündnis Schiene	In der Schienenverkehrspolitik des Landes Brandenburg ist nach wie vor festzustellen, dass die Orientierung peripherer Landesteile an den benachbarten Metropolräumen Dresden, Leipzig und Hamburg konsequent ausgeblendet wird. Der Süden des Landes	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Verkehrsentwicklung zu umliegenden Metropolräumen in Deutschland bereits Gegenstand übergeordneter Planungen und derer des LNVP ist. So

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2522	Brandenburg braucht schnelle und attraktive Verbindungen nach Leipzig und Dresden, die Prignitz nach Hamburg. Die Verbesserung der Fahrzeit im Fall der Strecke Cottbus – Leipzig im Rahmen des Projekts Deutschlandtakt ist auch deshalb so wichtig, weil heute die Fernverkehrsanschlüsse in Leipzig verfehlt werden und Cottbus sowie der gesamten Niederlausitz daraus erhebliche Nachteile erwachsen. Die Schienenverkehrsverbindungen in die benachbarten Metropolräume müssen stärker als bisher behandelt und berücksichtigt werden.	werden im Rahmen des Perspektivnetzes die Anbindungen u.a. in Richtung der Metropolregionen Mitteldeutschland und Hamburg in den kommenden Jahren deutlich verbessert. Dies gilt für den landesverantworteten SPNV als auch den SPFV.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2524	2. Notwendige Schienenverkehrsentwicklung aus Sicht des Bündnis Schiene BerlinBrandenburg Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat umfangreiche Vorschläge für eine Weiterentwicklung des Schienenverkehrs in der Region erarbeitet, die auf einen deutlich attraktiveren und leistungsfähigeren SPNV zielen, um die Klimaziele mit attraktiven Angeboten zu erreichen und Entwicklungsimpulse in das Land Brandenburg zu lenken. Das veröffentlichte Zielkonzept mit den drei Zeitscheiben 2025 / 2030 / 2035 stellt damit einen länderübergreifenden Masterplan für die Schienenverkehrsentwicklung dar. Der LNVP würdigt dieses Konzept erstmals in einem eigenen Kapitel, der Berliner Koalitionsvertrag 2021 – 2025 nimmt ebenfalls darauf explizit und unterstützend Bezug. Die Grundlagen für dieses Konzept sind: • Gestaltung des Angebots nicht ausgehend von der heutigen Auslastung („Nachfrageorientierte Strategie“ wie im LNVP), sondern auf Grundlage der Fahrgastpotentiale im jeweiligen Korridor, unter Berücksichtigung sowohl des heutigen MIV-Anteils als auch der Potenziale, die erst durch Zuzug aufgrund der attraktiveren Verkehrsanbindung mittelfristig gewinnbar sind („Angebotsorientierte Strategie“). Die überwiegende Mehrheit der Strecken würden grundsätzlich dichter bedient werden, wenn anstelle der heutigen Nachfrage die potenziell erwünschte und mögliche Nachfrage zugrunde gelegt wird. • Die bloße Anzahl der Zugpaare je Stunde reicht keinesfalls zur Erreichung der o.g. Ziele aus. Wenn diese nicht vertaktet, sondern im Pulk fahren, wird das Angebot trotz der hohen Verkehrsleistung als deutlich schlechter wahrgenommen als bei einer gleichmäßigen Vertaktung. Bei 3 Fahrten pro Stunde ist diese aber bei einem 30/60-Grundtaktschema der Bahn nur in Ausnahmefällen möglich. • Daher: 1 / 2 / 4 Fahrten/h als zukünftiges Grundsystem – bei „hoher Nachfrage“ bereits 4 Zugpaare – natürlich vertaktet. Die Betriebszeit sollte an allen Tagen 18 Stunden betragen. Eine gleichmäßige Vertaktung schafft attraktive Linienstrukturen, in einem 15/30/60-Minuten-Raster, wenn für verkehrsmittelwahlfreie Kundengruppen mit Pkw-Verfügbarkeit (größtenteils in Brandenburg) ein anschlusssicheres und leicht merkbares Angebot zur Verfügung gestellt werden soll. • Eine Umstellung von einem 60‘-Takt auf einen 30‘-Takt wie auch eine Umstellung von einem 30‘-Takt auf einen 15‘-Takt führt mittelfristig etwa zu einer Verdoppelung der Fahrgastzahlen – vorausgesetzt, die Vertaktung ist tatsächlich absolut gleichmäßig und die Betriebskonzepte garantieren Wegeketten bis in die späten Abendstunden. • Durch eine konsequente Verstetigung der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dadurch werden auch weitere Freiheitsgrade in der Fahrplangestaltung, wie z.B. die vorgeschlagene Produktdifferenzierung RE/RB erschwert. Der für eine Erhöhung der Freiheitsgrade erforderliche Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Takte können gleichmäßige und entsprechend kürzere Fahrgastwechselzeiten mit folglich höheren Reisegeschwindigkeiten erreicht werden. • Durchbindung aller Linien in Berlin, wobei es nur nachrangig auf die Art der Verknüpfung ankommt, da ohnehin die übergroße Mehrheit der Fahrgäste Berlin nicht durchquert, sondern dort Start oder Ziel hat. Somit kann die Einbindung aller wesentlichen Linien in das Berliner Zentrum bzw. Heranführung an die Berliner Stadtbahn erfolgen. • Einführung einer neuen Produktmarke „Regio-S-Bahn“ (RSB) für Linien mit Bedienung aller Halte im Vorort-Regionalverkehr und einer 30‘-Vertaktung mit dem Ziel häufiger Abfahrten bis herab zum 15-MinutenTakt. Als Vorbild kann das im Ausbau befindliche MEX-Liniennetz (MEX = Metropolexpress) in der Region Stuttgart dienen. Planerisch unterstützt ein RSB-Konzept auf 30‘-Basis nicht nur das Ziel eines stabilen Taktgefüges, sondern führt zu Kosteneinsparungen durch einen günstigeren Fahrplanwirkungsgrad. • RE sollten deshalb im Umland nur an verkehrswichtigen Bahnhöfen halten, der Stadt-Umland-Verkehr kann durch eine Regio-S-Bahn (RSB) abgewickelt werden und damit die Vorteile von S- und Regionalbahn verknüpfen. Insbesondere Strecken, bei denen es gute Argumente für beide Verkehrsträger gab, wie die Potsdamer Stammbahn sowie die Anbindung nach Nauen, sind für den Einsatz von RSB-Linien prädestiniert. • Regionalbahnen (RB) verkehren weiterhin, jedoch überwiegend im ländlichen Raum. Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – Stellungnahme zum LNVP des Landes Brandenburg 7 Anstelle der bisherigen nachfrageorientierten Vorgehensweise sollte zukünftig eine angebotsorientierte Strategie zur Gewinnung verkehrsmittelwahlfreier Kundengruppen verfolgt werden, welche auf Basis eines konsequenten 15/30/60‘-Takt-Rasters erfolgt. Das Werkzeug zur Umsetzung zur Anbindung des erweiterten Berliner Umlandes bis zu den Städten in der sogenannten „zweiten Reihe“ ist die Regio-S-Bahn als neues, leicht verständliches Produkt, welches in konsequentem 30‘-Takt (15‘-Takt durch Linienüberlagerungen) die Vorteile von R-Bahnen (hohe Reisegeschwindigkeit, weit ins Umland) mit denen der S-Bahnen (dichte, gleichmäßige Takte, ausgedehnte Betriebszeiten) zusammenführt. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat – neben der Beseitigung der Infrastrukturdefizite (Engpassbeseitigung, Aus- und Neubau BAR und Nordbahn) – zwei Lösungsansätze für den Berliner Bahnknoten: • Das sogenannten „Strang-Konzept“ im Nord-Süd-Tunnel, mit dem die Linienführung so ausgerichtet wird, dass möglichst wenig konfliktträchtige Gleiswechsel notwendig werden. Dieses Linienkonzept ist so konzipiert, dass Gleiswechsel innerhalb der hoch frequentierten Strecken Berlins vermieden werden. Die Stränge sind: Lehrter Bahn – Stadtbahn, Hamburger Bahn – Dresdener Bahn/BER/Stammbahn und Kremmener-/Nord-/Heidekraut-/Stettiner Bahn – Anhalter Bahn.	
Institution: Bündnis	Weiterhin werden im Liniennetz-Vorschlag des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg heute nicht direkt an Berlin angebundene Städte und Regionen über die Flügelung von	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Flügelkonzepte werden jeweils dort angewendet, wo die verkehrlichen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2525	Linien direkt erreicht. Stärken und Schwächen von Linien ebenso wie die Flügelung von Linien, also das Verkehren von langen Zügen mit mehreren Zugteilen in stark belasteten zentralen Abschnitten des Liniennetzes, die Teilung der Züge in Knotenbahnhöfen und die Fahrt mit einzelnen Zugteilen zu unterschiedlichen Zielen, findet überall in Deutschland in wachsendem Maße Anwendung, weil es überzeugende wirtschaftliche Vorteile bietet: • Bessere Ausnutzung der Trassenkapazität zentraler Knoten durch lange Züge • Kürzere Züge in Randbereichen des Netzes • Mehr Sitzplatzkapazität in den Zügen im Metropolraum • Anbindung möglichst vieler Städte und Regionen direkt mit der Berliner Innenstadt ohne Steigerung der Zugzahlen. Einige Beispiele für Flügeln und Kuppeln von SPNV-Linien in Deutschland, die alle seit Jahren reibungslos und im Takt funktionieren: Rheinland-Pfalz/Luxemburg: Doppelstöckige elektrische Zugeinheiten aus Luxemburg werden in Trier mit einstöckigen Zügen aus Saarbrücken gekuppelt und fahren gemeinsam weiter nach Koblenz. Die Doppelstockzüge wurden von der Luxemburgischen Staatsbahn zuerst beschafft; die nachfolgende Beschaffung der einstöckigen Fahrzeuge erfolgte im Rahmen einer deutschen Nahverkehrsausschreibung, die die Kuppelbarkeit der Fahrzeuge mit den Doppelstockzügen zur Bedingung hatte. S-Bahn-Züge der S-Bahn Hamburg fahren als Doppelzug alle 10 Minuten durchs Zentrum, in Ohlsdorf wird der vordere Zugteil zum Flughafen, der hintere Zugteil nach Poppenbüttel weitergeführt. Ein Teil der Züge Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – Stellungnahme zum LNVP des Landes Brandenburg 8 vom Münchener Flughafen wird in ähnlicher Weise alle 20 Minuten an einen Zug aus Freising gekuppelt und in der Gegenrichtung geflügelt. Seit nunmehr 24 Jahren und inzwischen in der zweiten Fahrzeuggeneration starten die Züge ins bayerische Oberland in München mit drei Zugteilen, die drei verschiedene Ziele ansteuern (Lenggries, Tegernsee und Bayrischzell) und auf der Rückfahrt wieder zusammengeführt werden. Im Fall der neuen Fahrzeuggattung von Elektrotriebwagen mit zusätzlicher Batterie ist eine Kuppelbarkeit mit reinen Elektrotriebwagen (ohne Batterie) nach Angaben der Industrie herstellbar; dies wäre in besonderer Weise geeignet, RB-Linien im ländlichen Raum des Landes Brandenburg direkt mit Berlin zu verbinden, indem die dort verkehrenden Züge an RE-Fahrzeuge gekuppelt werden. Damit wären Städte wie Wriezen, Bad Freienwalde, Kyritz, Joachimsthal, Premnitz, Bad Saarow oder Forst direkt mit der Metropole verbunden. Berlin/Brandenburg nutzen Kuppeln und Flügeln von Linien nur in einem einzigen Fall, nämlich bei RB 21/22 in Golm. Dabei würden die Vorteile durch lange Züge im Metropolbereich und kürzere Zugeinheiten mit umsteigefreier Erschließung zusätzlicher Ziele im Land Brandenburg besonders überzeugend – auch wirtschaftlich – zur Geltung kommen.	Vorteile die zusätzlichen technischen und auch zeitlichen Aufwände für die Vereinigung von Zügen übersteigt.
Institution: Bündnis Schiene	Der Entwurf des LNVP enthält im Kapitel 4.1.5 das Perspektivnetz 2030+, Seite 146. [Anm. d. Red: Kritik] Diese Karte enthält beim Bahnknoten Berlin nur eine Leerstelle, es ist nicht ersichtlich, welche der Linien ins	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Durchbindungen der Linien im Knoten Berlin richten sich in erster Linie nach den infrastrukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen. Da diese

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2499	Berliner Zentrum führen. Der Landesnahverkehrsplan bleibt damit hinter der Darstellung des 3. Entwurfs des Zielfahrplans zum Deutschlandtakt zurück, der sehr wohl die Führung der Linien im Bahnknoten Berlin darstellt, wie aus beige- fügtem Ausschnitt des 3. Entwurf des Zielfahrplans Deutschlandtakt erkennbar ist. Diese Einzelheiten wurden bezüglich des Regionalverkehrs von den beiden Bundesländern Berlin und Brandenburg mit dem Bundes- Gutachter und DB Netz erarbeitet. Die Kapazität der zentralen Strecken (Stadtbahn, Nord-Süd-Tunnel) und Bahnhöfe im Bahnknoten Berlin sind für das Land Brandenburg ein bestimmender Faktor, welche Regionen in welcher Qualität mit dem Berliner Zentrum verbunden werden können. [Anm. d. Red: Forderung] Beide Länder zusammen sollten sich viel mehr als bisher um die Kapazitätssteigerung des Bahnknotens Berlin kümmern und auf entsprechenden Ausbau bzw. Kapazitätssteigerung durch Digitalisierung dringen. Ein Verschweigen der Probleme im LNVP hilft dabei nicht weiter.	laufend Änderungen unterworfen sein können, wird von einer starren Zielvorgabe Abstand genommen.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2503	Karte 22: [Anm. d. Red: RedaktionellerBerichtigungsbedarf] Die Liniendarstellungen widersprechen teilweise den Texten (Anzahl der Linien je Stunde mit der S-Bahn nach Stahnsdorf und Rangsdorf).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Das Perspektivnetz wird an dieser Stelle angepasst.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2501	Die Abbildung 17 (Zielnetz Berliner S-Bahn) widerspricht den Aussagen dieses LNVP und den zwischenzeit- lichen Entscheidungen der Länder, da hier S-Bahn-Verbindungen nach Nauen sowie zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee (Stammbahn) dargestellt sind. [Anm. d. Red: Forderung] Der Plan sollte entfernt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die sich nach Redaktionsschluss des Entwurfsstandes ergebenden veränderten Planungsprämissen durch Anpassung der Zielnetz-Grafik berücksichtigt wurden.
Institution: Bündnis	Nordbahn	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2505	• RE 5 solltestündlich in Dannenwalde und Löwenberg halten,nicht nur alle zwei Stunden. • RB 54 nichtin Löwenberg enden,sondern bis Berlindurchbinden, ggf. vereinigt mit RB 12. • Für Templin ist eine Lösung für schnellere Verbindungen nach Berlinerforderlich. Stettiner Bahn • FV 83 durchgehender 120-min-Takt ohne Lückenund mit Halt in Bernau.Zusätzlich RB 62 zur Bedienung der Zwischenhalte Prenzlau – Angermünde. • RB 63 weiterhindurchgehend Templin – Eberswalde im 60-min-Takt. • RB 60 Eberswalde – Wriezen weiternach Frankfurt (Oder)60-min-Takt, in WerbigAnschlüsse in den wesentlichsten Richtungen herstellen. Wriezener Bahn • RB 25 Ostkreuz– Werneuchen 30 min-Takt mit kurzer Haltezeitin Lichtenberg. Ostbahn • RB 26 exakter60-min-Takt Ostkreuz –Kostrzyn. • Alle Züge ab/bisOstkreuz, dort keineKurzwende, sondern ggf. das Wendegleis nutzen. • WeiterführungKüstrin-Kietz – Kostrzyn– Gorzów nicht enthalten. • Ganztags 30-min-Takt oder zumindest zweiterZug pro Stundebis Müncheberg. • In Werbig Anschlüsse zur RB 60 herstellen. Frankfurter Bahn • RE 1 Beschaffung von mehr flexibler einsetzbaren und beschleunigungsstärkeren vierteiligen Triebzügen. Diese auf stark nachgefragten Teilstrecken mit Bahnsteigen, die schon lang genug sind, in Doppeltraktion einsetzen. Schwächen undStärken der Züge nutzen, um wirtschaftliche Vorteile zu generieren. • Zunächst drei Zuggruppen nicht nur in der HVZ,sondern ganztags. Diese trotz unterschiedlicher Halte möglichst zeitlichgleichmäßig verteilen. So bald wie möglich vier Zuggruppen mit zwei exakten30-min- Takten, jeweils mit allen/wenig Halten. • FV 28 Halt in BerlinZoologischer Garten statt Leerfahrten Grunewald – Berlin Hbf (Forderung richtetsich an den Fernverkehrsbetreiber, sollte aber von den Ländern vertretenwerden). • RB 36 In Frankfurt (Oder)Anschluss an eine Zuggruppe des RE 1. Görlitzer Bahn • Fernverkehr nach Polen: AlsZwischenlösung schlagen wir die durchgehend elektrifizierte Route Berlin– Senftenberg – Horka – Wroclawvor. Nach	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Elektrifizierung der Strecke Cottbus – Görlitz, die im Struktur-stärkungsgesetz verankert ist, auf dem Weg Berlin – Cottbus – Horka – Wroclaw /Görlitz. • Die abwechselnde Bedienung von Kolkwitz und Kunersdorf alle 2 Stundenkann nur eine Zwischenlösungsein. Mit Einführung des RE20 muss entwederder RE2 stündlich alle Halte zwischenLübbenau und Cott- bus bedienen und der RE20 alsschnelles Produkt nach Berlin fahren oder umgekehrt. • RE 7 Wenn er alle Halte bedient,Einstufung als RB. • In Calau Anschlüsse in alle Richtungen. • RB 36 In Königs Wusterhausen Anschluss an RE 7 und an die S-Bahn. • Verlängerungder RB 21 über KönigsWusterhausen hinaus (GroßKöris, Brand, Lübben) • Einrichtung einer LinieCottbus – Spremberg– Hoyerswerda. Dresdener Bahn • FV 88 a und FV 88 b mit Halt in Doberlug-Kirchhain und Elsterwerda, zusammenmit FV 3 im 60-min-Takt (Forderung richtet sich an denFernverkehrsbetreiber, sollte aber von den Ländern vertreten werden). • RE 8 B Beide Zuggruppen (nach Elsterwerda undFinsterwalde) im exakten 60-min-Takt bis Uckro mit stündlichem Halt in Klasdorf, Drahnsdorf und Walddrehna, Anschlüsse in Doberlug-Kirchhain bzw. Finster- waldezu RE 10 bzw. RB 43 (anstelle der langen Haltezeit in Luckau-Uckro). • RE 8 B von Finsterwalde über Senftenberg bis zum KnotenRuhland verlängern, um den Industriestandort BASF Schwarzheide besserzu erschließen. • In Elsterwerda Anschlussnach Riesa. • RB 24 exakter30-min-Takt mit RE 8 B. Anhalter Bahn • Wenigstens annähernder Halbstundentakt der FV-Linien, stündlicher Halt einer FV-Liniein Jüterbog (For- derung richtet sich an denFernverkehrsbetreiber, sollte aber von den Ländern vertreten werden). • RE 3 exakter60-min-Takt der beidenZuggruppen. • RE 4 exakter60-min-Takt der beidenZuggruppen. Stündlicher Halt in Woltersdorf. • RE 4 bis Riesa verlängern, mit Anschluss nach Chemnitz und Dresden. • RE 5 Endpunktnicht in Südkreuz,sondern weiter bis Teltow oder Ludwigsfelde. • RB 43 weiterhinVerstärkungsfahrten Herzberg – Falkenberg, so dass zusammenmit RE 3 60min-Takt. Wetzlarer Bahn • Fernverkehr Dessau – Potsdam– Berlin. • RE 7 hält überall, deshalbBezeichnung als RB. • RE 2 v ganztags, nicht nur in der HVZ, exakter 30-min-Takt mit RE 7.	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	• RB 37 ganztags60-min-Takt, nicht nur in der HVZ. • RB 37 ab Wannsee weiterführen nach Zehlendorf – Steglitz, als Vorlaufbetrieb für die PotsdamerStamm- bahn. • Anschluss in BeelitzStadt an RB 33 nach Jüterbog. Magdeburger Bahn • RE 1 Beschaffung von mehr flexibler einsetzbaren und beschleunigungsstärkeren vierteiligen Triebzügen. Diese auf stark nachgefragten Teilstrecken mit Bahnsteigen, die schon lang genug sind, in Doppeltraktion einsetzen. Auch Schwächen und Stärken ist dann möglichund verbessert die Wirtschaftlichkeit des Fahr-zeugeinsatzes. • Zunächst drei Zuggruppen nicht nur in der HVZ,sondern ganztags. Diese trotz unterschiedlicher Halte möglichst zeitlichgleichmäßig verteilen. So bald wie möglich vier Zuggruppen mit zwei exakten30-min- Takten, einer mit allen Halten und einer mit wenig Halten. • Ganztags, mindestens aber in der HVZ, zwei Halte pro Stunde in Götz und Groß Kreutz. • RB 23 Exakter30-min-Takt zusammen mit RB 20/22. • RB 22 KürzereHaltezeit in Golm, nicht 15 bzw. 12 min. • RB 20 Mit Halt in Marquardt undPriort. Lehrter Bahn • FV 10.1, FV 10.2, FV 10.3, FV 92, FV 34, FV 46Halte in Berlin Zoologischer Garten(Forderung richtet sich an den Fernverkehrsbetreiber, sollteaber von den Ländern vertreten werden). • RE 4 exakter60-min-Takt. Stündlicher Halt in Nennhausen und Buschow. • RB 34 60-min-Takt statt 120-min-Takt. Hamburger Bahn • RB 10/RB 14 exakter 30-min-Takt. • Zusammen mit RE 8 A und RE 2 regelmäßige Zugfolge Nauen – Spandauetwa im Viertelstundentakt. Kremmener Bahn • RE 6 exakter 60-min-Takt. Alle Halte stündlichbedienen, statt die bei Ausfall von Halten eingesparte Zeit an andererStelle abzustehen. ZwischenSpandau und Charlottenburg Fahrt hinter einer Linie mit größererPlatzkapazität, da sonst hohes Risiko der Überfüllung wegen Benutzung alsS-Bahn-Ersatz. • Anschluss in Pritzwalk nach Meyenburg und Kyritz. Cottbus – Leipzig • Der Anschluss der Züge der RE 10 von Cottbusan den Fernverkehr in Leipzigwird weiterhin verfehlt(An- kunft aus Cottbus in Leipzig zur Minute 49,	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Abfahrt von Fernzügen in Leipzig zu denMinuten 38 und 48). Fahrzeitverkürzung durch Ausbau der Strecke Leipzig –Cottbus für Reisezeiten von ca. 90 min. • RE 10 im 60-min-Takt Cottbus– Falkenberg – Leipzig mit ausgewählten Halten;an diesen Anschlusszu PlusBus-Linien. Flügelzug Hoyerswerda – Falkenberg – Leipzig. • RB 43 Cottbus– Falkenberg – Herzberg im 120-min-Takt mit allen Haltenund HVZ-Verstärkern. Cottbus – Dresden • Die Fahrzeiten aus dem Süden Brandenburgs nach Dresden sind weiterhin nicht mit dem Straßenverkehrkonkurrenzfähig. Ausbau der Strecke Cottbus – Dresden für Reisezeiten von ca.80 min. • Im Raum Cottbus/ Hoyerswerda /Dresdenländerübergreifende Neuordnung der Linien unterEinbezie- hung der S-Bahn-Pläne des Verkehrsverbunds Oberelbe: • RE 18 im 60-min-Takt Cottbus – Ruhland – Ortrand – Dresden mit ausgewählten Halten(nur als schnelle Verbindung über Ortrand, nichtüber Elsterwerda). Flügelzug Hoyerswerda – Ruhland – Dresden. • RB 49 (auch als RE 13 bezeichnet) Cottbus – Ruhland – Elsterwerda mit allen Haltenbis Ruhland im 60-min-Takt, weiter bis Elsterwerda im 120-min-Takt. Verlängerungder Dresdener S 8 im 60-min-Takt von Kamenz nach Hosena – Senftenberg und Hoyers-werda als Angebot für die Pendleraus diesem Raum zu denArbeitsplätzen im Dresdener Norden.Als Zwischenschritt Flügeln in Hosena, dann Neubau einer Südostkurve beiHosena.	
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2504	Da die Bundespolitik bisher nur ungenügend konkretisiert hat, wie in einemDeutschlandtakt die Trassen- zuweisung im Schienenpersonenfernverkehr soerfolgen kann, dass für alle Verkehrsarten (SPNV, Güterver- kehr,unterschiedliche Fernverkehrsbetreiber) Planungs- und Rechtssicherheitherrscht, hat die DB Netz AG für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 diesogenannten Rahmenverträge für die Trassenzuweisung wieder- belebt. Für dieseFahrplanjahre können Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträger Rahmen- verträge zum Trassenzugang abschließen, die sich an einem minutengenauen Zielfahrplan quasi einerEtappe des Deutschlandtakt orientieren. Dieser minutengenaue Fahrplansoll den unterschiedlichen Verkehrsarten als Orientierung dienen, um in diesem„Trassenkatalog“ zu erkennen, welcheTrassen mit Aussicht auf Erfolg füreinen Rahmenvertrag beantragt werden können. Für die Erstellung dieses Zielfahrplans 2024/2025, in DB-Deutsch „mKoK“genannt (mittelfristiges Konzeptzur optimierten Kapazitätsnutzung), haben alle Länder, offenkundig auchBerlin und Brandenburg, ihre Planun- gen für den SPNV eingespeist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche nicht berücksichtigt wird, da sie sich auf die Ausführungen des durch die DB Netz AG erstellten Konzeptes "mKoK" bezieht. Jenes Konzept ist nicht Bestandteil des neuen Landesnahverkehrsplans 2023-2027.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Diese Planungenfür die Fahrplanjahre 2024 und 2025 sind damit quasi festgeschrieben, da Abweichungen nurmöglich sind, wenn dies konfliktfrei mit anderen Infrastrukturnutzerinnenerfolgen kann. Der Fahrplandes „mKoK“ kann bei DB Netz AG auf der Website mit den Suchbegriffen „DB Netz“ und „mKoK“leicht gefunden werden; die für Brandenburg relevante Fahrplangrafik kann als„Netzgrafik SPV Nord-Ost“ eingesehen und heruntergeladen werden.	
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) **ID: M2526**	Ein besonderes Problem stellt dabei die Kapazität des Bahnknotens Berlin dar: Von und nach Brandenburg können nur so viele Züge ins Berliner Zentrum fahren, wie dort von den Gleisen und Bahnhöfen aufgenommen werden können. Der Kapazitätssteigerung im Bahnknoten Berlin durch eine Kombination aus Infrastrukturausbau und Einführung digitaler Leit- und Sicherungstechnik ist damit nicht ein lokales Berliner Thema, sondern von zentraler Bedeutung gerade für das Land Brandenburg. Häufig werden die Berliner Stadtbahn und der Nord-Süd-Tunnel als überlastet bezeichnet, und tatsächlich sind Teile des Berliner Bahnknotens auch von DB Netz ganz offiziell als überlastete Schienenwege kategorisiert. Diese Überlastung tritt heute durch eine zu wenig leistungsfähige Leit- und Sicherungstechnik auf, durch Infrastrukturmängel (wie die Asymmetrie des Bahnhofs Spandau mit ständigem Konfliktpotential zwischen den Zugfahrten) und durch eine Linienführung, die sich nicht an den infrastrukturellen Gegebenheiten ausrichtet. Neben der umfassenden Engpassbeseitigung (Kreuzungspunkte des BAR, PEK) spielt die Digitalisierung von Infrastruktur, Fahrzeugen und Betriebsabläufen eine entscheidende Rolle. ETCS kann zu einer Steigerung der Zugfrequenz bis auf das Dreifache (am Knoten Stuttgart zukünftig 100 sec im Regelbetrieb vorgesehen) führen, wenn Zusatzkomponenten wie „Automatik Train Operation“ ATO mit berücksichtigt werden. Im vorliegenden Entwurf wird nicht ausreichend deutlich, welche Ziele und Maßnahmen von Berlin mitgetragen und mit Berlin abgestimmt sind. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg ist grundsätzlich dafür, die Schienenverkehrsplanung bereits im Ansatz länderübergreifend vorzunehmen und nicht im Rahmen eines LNVP nur für das Land Brandenburg. Der Bahnknoten Berlin muss neu gedacht und in seiner Gesamtheit betrachtet werden. Das Projekt i2030 ist um die weiteren Projekte zu erweitern. Dabei sind auch Strecken zu berücksichtigen, die bislang in keiner Analyse enthalten sind wie z.B. die Nordbahn. Besonderes Augenmerk kommt dem Berliner Außenring (BAR) zu. Insbesondere die Kreuzungspunkte und der östliche Abschnitt des BAR, die „Nahverkehrstangente Ost“, sind einzubeziehen. Dabei sollte nicht nur der Güterverkehr des 3.Entwurf Zielfahrplan Deutschlandtakt, sondern eine zukünftige Perspektive eines auf die Schiene verlagerten Güterverkehrs mitberücksichtigt werden. Es wird sich bei einer ganzheitlichen Analyse des Bahnknotens Berlin zeigen, dass der Investitionsbedarf langfristig weit über die in i2030	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der bedarfsgerechte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur originäre Aufgabe des Betreibers und des Bundes als Eigentümer ist. Die Länder unterstützen den Ausbau der Infrastruktur im Rahmen der begrenzten finanziellen Möglichkeiten, was sich insbesondere im Projekt i2030 zeigt. Auch bei nicht im Projekt i2030 enthaltene Strecken ist aus Sicht der beiden Länder Berlin und Brandenburg ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich und unterstützen diesen z.T. finanziell. Als Beispiel kann hier die Ostbahn genannt werden, wo die Länder dem Bund im Rahmen der „Ostbahnstudie“ auf eigene Kosten einen Planungsvorlauf geben (vgl. S.154).

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	angesetzten Mittel hinausgeht. Vorstehende Erkenntnisse waren auch Thema auf dem „Bahngipfel“ der Länder, des Bundes und der Bahn am 3.6.2022 in Potsdam. […] • Nachrüstung eines Hochleistungs-Blocksystems im Zusammenhang mit der Umstellung der Stellwerke auf digitale Technik und der Zugbeeinflussung auf ETCS plus zusätzliche Komponenten ohne Signale im Rahmen des vom Bund geplanten Programms „Digitale Schiene Deutschland“. Neben dem gezielten Ausbau der Infrastruktur (PEK Nord-Süd sowie Stadtbahn, Engpassbeseitigung, weitere Strecken wie BAR und Nordbahn) können effiziente Betriebskonzepte (z.B. Strangkonzept) für den Fern- und Regionalverkehr die Streckenkapazität innerhalb Berlins signifikant erhöhen. Zum Thema Digitalisierung und ETCS macht der LNVP Ausführungen, die der Bedeutung noch nicht gerecht werden. Vor allem bleiben die Chancen, die die Digitalisierung für mehr Kapazität bei entsprechender Ausrichtung im Bahnknoten Berlin bietet, unerwähnt. Diese Ausrichtung an mehr Kapazität erfordert Aktivität und Engagement seitens der Länder Berlin und Brandenburg. Das Pilotprojekt Stuttgart zeigt, wie Digitalisierung zugunsten von höherer Kapazität in Bahnknoten genutzt werden kann. Entsprechende Expertisen von DB Netz sollten bei den weiteren Überlegungen, z.B. als Teil einer zukünftigen Taskforce, einbezogen werden. […] Zur Netzentwicklung hat das Bündnis Schiene folgende Ansätze entwickelt, die über den LNVP-Entwurf hinausgehen: • Der Wiederaufbau der Berliner Nordbahn (Berlin-Gesundbrunnen – Hohen Neuendorf) dürfte für das Perspektivnetz 2030+ dringend erforderlich sein, um den Engpass Karower Kreuz (z.T. eingleisige, niveaugleiche Verbindungskurven, wachsender Güterverkehr auf dem BAR) zu entlasten. • Der Wiederaufbau des südlichen Abschnitts der Nordbahn bis Wilhelmsruh ist ohnehin für die geplanten Durchbindungen der Heidekrautbahn sowie der Kremmener Bahn erforderlich. Der Streckenanteil in Brandenburg ist nur sehr kurz, das Land Berlin hat das Projekt im Maßnahmenkatalog des STEP Mobilität und Verkehr benannt. Dieses Projekt ist vor allem im Zusammenhang mit mehr Güterverkehr auf dem Berliner Außenring (BAR) von Bedeutung. Hier sollte eine Finanzierung aus den TEN-V-/CEF-Mitteln angestrebt werden. • Grundsätzlich sehen wir neben den vorhandenen Projekten (Umsetzung PEK für Stadtbahn/Nord-SüdSystem, i2030, Elektrifizierung) einen erheblichen zukünftigen Schwerpunkt bei Ausbau des östlichen Berliner Außenrings (BAR) einschließlich der Eisenbahnkreuze Karow, Wuhlheide sowie dem Abschnitt Grünauer Kreuz – Abzweig zum BER. Neben einem grundsätzlich viergleisigen Ausbau (für eine Regio-S-Bahn und Güterverkehr, keine Gleichstrom-S-Bahn) sind kreuzungsfreie, z.T. zweigleisige Verbindungskurven vorzusehen, etwa	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	zwischen Stettiner Bahn und BAR Ost, Stadtbahn – BAR Südost (Bereich Kreuz Wuhlheide) und dem zweigleisigen und kreuzungsfreien Ausbau der Verbindungskurven zum BER. • Damit besteht auch die Möglichkeit, bei Bedarf zukünftig den Tesla-Standort Fangschleuse aus anderen Richtungen vom BAR kommend (Oranienburg, BER/KW) direkt anzubinden. Gerade im Bereich zwischen Dresdener Bahn, dem Flughafen BER und der Görlitzer Bahn kann die Digitalisierung mit ETCS, dichter Blockteilung, ATO (Automatic Train Operation) große Kapazitätsgewinne erzielen, mit denen sich auch ein höheres Regional- und Güterverkehrs-aufkommens in Zukunft sicher bewältigen lässt. Dem reibungslosen Funktionieren des Bahnknotens Berlin einschließlich des Berliner Außenrings für alle Verkehrsarten müssen beide Länder in enger Zusammenarbeit weitaus höhere Aufmerksamkeit widmen. Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat dazu Vorschläge unterbreitet. Der Bahngipfel am 3.6.2022 kam zu gleichen Ergebnissen und hat die Nordbahn, Ostbahn, Anhalter Bahn und den BAR als weitere prioritäre Projekte neben i2030 vereinbart. Dies muss sich auch im Perspektivnetz des LNVP wiederfinden.	
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) **ID: M2534**	Im LNVP-Entwurf ist das Problem der niveaugleichen Bahnübergänge bei wichtigen Bahnstrecken nicht erwähnt: Schranken über drei oder vier Gleise mit dichtem S-Bahn-Verkehr stellen ein großes Problem dar: zwischen Berlin und Strausberg, zwischen Berlin und Königs Wusterhausen sowie in Borgsdorf. Eine Verdichtung des S-Bahn-Verkehrs auf 10-Minuten-Takt und zusätzliche Regionalverkehrszüge können nicht fahren oder würden zu unzuträglichen Situationen führen, weil die Schranken übermäßig lange geschlossen wären. Rettungsdienste stehen hier vor unlösbaren Problemen. Das Scheitern der Einführung des Prignitz-Express auf der naheliegenden und schnellsten Trasse nach Berlin an einem einzigen Bahnübergang in Berlin (Gorkistraße) zeigt plakativ, welche Problematik in Brandenburg mit rund einem Dutzend hochproblematischer Bahnübergänge besteht. Im Übrigen ist es im Land Brandenburg immer noch an vielen SPNV-Zugangsstellen üblich, dass die Fahrgäste ihren Zug nur mit Nutzung eines beschrankten Bahnübergangs erreichen können. Diese Situation ist ebenso problematisch, da die Fahrgäste gezwungen sind, sich sehr früh zum Bahnhof zu begeben, andernfalls sie „ihrem“ Zug wegen eines Zugs in Gegenrichtung beim Abfahren zusehen können. Auf Bahnstrecken mit transeuropäischer Bedeutung und entsprechendem Güterverkehr ist eine solche Situation nicht mehr zeitgemäß.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da nicht das Land als Aufgabenträger für den SPNV, sondern der Schienenwegebetreiber und der jeweilige Straßenbaulastträger für den Erhalt der Verkehrsfunktion der Straße zuständig ist. Das Eisenbahn-Kreuzungsgesetz (EbKrG) sieht deshalb vor, dass jeder Kreuzungsbeteiligte die Auflassung eines BÜ und den Ersatz durch eine niveaufreie Lösung fordern kann. Die letzte Novellierung des EbKrG entlastet dabei kommunale Straßenbaulastträger bei der Finanzierung von Ersatzmaßnahmen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2500	Kapitel 4.2.4, Tabelle 39 auf Seite 164/165: [Anm. d. Red: RedaktionellerBerichtigungsbedarf] Für die HOAI-Leistungsphasen 5 – 7 sollte im Tabellenkopf nicht der Begriff „Ausführungsphase“ verwendet werden, da Verwechslungsgefahr mit der „Bauphase“ gegeben ist; besser: „Ausführungsplanung/Vergabe“.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Der Tabellenkopf wird angepasst und neu mit "Ausführungsplanung und Bauphase" bezeichnet.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2502	[Anm. d. Red: Forderung] Tabelle 30: Die Maßnahmen an der Potsdamer Stammbahn sollten erläutert werden, da eine Regionalbahn- verbindung von der Wetzlarer Bahn zur Stammbahn nur mit dem Bau einer (ehemals nicht vorhandenen) aufwändigen Verbindungskurve im Bereich Kohlhasenbrück oder der Bedienung des Gütergleises der Wann- seebahn möglich sind. Letzteres hat den Vorteil der Verknüpfung mit S-Bahn und Bussen am Umsteigeknoten Wannsee sowie der Möglichkeit eines Regionalbahn-Halts am Mexikoplatz (geplante Verlängerung der U 3) für die Züge aus Richtung Michendorf.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da derartige Details zum Projekt i2030 aus Kapazitätsgründen nicht im im LNVP notiert werden können. Es wird auf die Pressemitteilung zur Potsdamer Stammbahn am 03.01.2023 verwiesen: https://www.i2030.de/potsdamer-stammbahn-zwischen-potsdam-griebnitzsee-berlin-zehlendorf-und-potsdamer-platz-koennen-planungen-starten/
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2528	Laut LNVP-Entwurf ist bis 2037 die Umstellung aller SPNV-Linien in Brandenburg auf elektrischen oder alternativen Antrieb geplant. Das Land Brandenburg hat sich im Ausschreibungsverfahren Netz Elbe-Spree zur Nachnutzung von acht im Jahr 2022 neu gebauten Dieseltriebwagen Typ Alstom Lint verpflichtet. Diese Nachnutzungsgarantie reicht bis zum Jahr 2046. Damit ist entweder das Ziel der Umstellung aller SPNV-Linien in Brandenburg von Dieselbetrieb auf elektrischen/alternativen Antrieb bis 2037 nicht möglich, oder es fallen Ersatzzahlungen an das Verkehrsunternehmen bzw. die Leasinggeber durch Nicht-Nutzung der Fahrzeuge trotz Nachnutzungszusage an, in Höhe von ca. 15 – 20 Mio. Euro, wenn die Fahrzeuge im nachfolgenden Verkehrsvertrag ab 2034 nicht mehr genutzt werden. Der Restwert dieser Fahrzeuge dürfte Mitte der 2030er Jahre gegen Null gehen, weil auch in anderen Regionen in Deutschland nach 2034 kein Bedarf an Dieselfahrzeugen mehr bestehen wird. In anderen europäischen Ländern sind die Fahrzeuge nicht zugelassen und können daher dorthin nicht oder nur mit hohen Abschlägen verkauft werden. Es droht damit ein nicht unerheblicher finanzieller Schaden für das Land. Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – Stellungnahme zum LNVP des Landes Brandenburg 11 Im Fall von acht im Jahr 2022 neu beschafften Dieseltriebwagen für das Netz Elbe-Spree wird deutlich, wie unzureichend und widersprüchlich die Planung des SPNV im Land Brandenburg erfolgt. Brandenburg gehört nicht nur zu den letzten Ländern, die neue Diesel-Schienenfahrzeuge für den SPNV beschaffen lassen,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land Brandenburg geht davon aus, dass spätestens zum Auslaufen des Verkehrsvertrages NES eine Nutzung von herkömmlichen Dieselkraftstoff entfallen wird. Neben einer Reihe anderer Möglichkeiten führt bereits der Einsatz des Kraftstoffs HVO (hydriertes Pflanzenöl aus biologischen Abfällen) zu einer klimaneutralen Bilanz.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Brandenburg hat sich außerdem noch zum Einsatz dieser Fahrzeuge bis Mitte des Jahrhunderts verpflichtet, obwohl es den Dieselbetrieb 2037 beenden will. Diese Verpflichtung wird das Land teuer zu stehen kommen – oder die Umstellung von Diesel- auf Elektrobetrieb erheblich verzögern.	
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2527	3. Planungshierarchie im LNVP ist unklar: Was ist Vorgabe, was Ergebnis der Planung? Welche Entscheidungen sind längst getroffen? Die Planungshierarchie ist im Fall des LNVP unklar: • Einerseits wird im LNVP die Planung des Deutschlandtakts als Eingangsgröße genannt, andererseits ist der Zielfahrplan des Deutschlandtakts im Wesentlichen aufgrund von Meldungen der Länder zu ohnehin geplanten Bestellungen entstanden. • Einerseits soll der LNVP die Grundlage für die Ausschreibungen der Verkehrsleistungen darstellen, in denen Fahrplan und Angebot über lange Zeiträume bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) bestellt werden. Andererseits sind die wesentlichen Ausschreibungen bereits erfolgt, der Fahrplan und die Verkehrsleistungen auf wesentlichen Linien damit bis 2034 bzw. 2038 bereits weitgehend festgelegt. • Für die Fahrplanjahre 2024 und 2025 sind die geplanten Fahrpläne aller Linien des Regionalverkehrs gegenüber DB Netz AG bereits gemeldet und von DB Netz minutengenau festgelegt worden, Änderungen sind nur noch unter erschwerten Bedingungen möglich und können nicht mehr rahmenvertraglich abgesichert werden (siehe nachfolgendes Kapitel 4). Die Vor-Festlegung aller wesentlichen Parameter des Verkehrsangebots geht im Fall des Fahrzeugeinsatzes noch weit über den Zeithorizont von 2040 hinaus. Da in allen in den letzten Jahren erfolgten Verkehrsausschreibungen eine sogenannte Nachnutzungszusage für neu beschaffte Schienenfahrzeuge über 24 Jahre erfolgt oder erfolgt ist, sind die wesentlichen Fahrzeugflotten praktisch bis 2046 (Netz Elbe-Spree), bis 2048 (Netz Ostbrandenburg) und bis 2050 (Netz Nord-Süd) unter Vertrag genommen. In Verkehrsausschreibungen haben die Länder Brandenburg und Berlin die Fahrzeuge weit über den Ausschreibungszeitraum hinaus für 24 Jahre unter Vertrag genommen bzw. haben sich in den Ausschreibungsbedingungen der laufenden Ausschreibungen dazu verpflichtet. Damit wird das Fahrzeugkonzept für Jahrzehnte festgelegt; neue Linien- oder Fahrzeugkonzepte können damit frühestens in der zweiten Hälfte der 2040er Jahre umgesetzt werden. In Verhandlungen mit den Beteiligten ist darauf hinzuwirken, die Verträge zu ändern. Es stellt sich die Frage, ob diese langfristige Festschreibung wirklich notwendig war und welchen Wert die öffentliche Beteiligung an der Erstellung eines LNVP hat, wenn alle wesentlichen Entscheidungen längst ohne Beteiligung der Öffentlichkeit getroffen sind.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Landesnahverkehrsplanung ist ein permanenter Prozess, der nach dem ÖPNV-Gesetz alle fünf Jahre mit einem LNVP aktualisiert wird. Die Bedienkonzepte im SPNV werden entsprechend fortgeschrieben und in Szenarien (Planungshorizonte) dargestellt. Im Schienenpersonennahverkehr bedarf es langer Vorlaufzeiten für Infrastrukturplanung, Ausschreibung und Bestellung der Verkehrsleistungen in der Regel gemeinsam mit benachbarten Aufgabenträgern. Der LNVP besitzt keine eigene Rechtswirkung, daher ist er eine Orientierung für die Ausgestaltung des zukünftigen SPNV-Angebots durch das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung.
Institution: Bündnis Schiene	Die vorgenannten Aspekte [Anm. d. Red.: Verdopplung des Umweltverbunds im Modal-Split, Attraktivitätssteigerung benachteiligter Regionen, Energiereduzierung/Klimaschutz sowie Verlagerung von Freizeitverkehren] werden im vorgelegten Entwurf des	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Länder aus dem Steueraufkommen des Bundes Regionalisierungsmittel zur Finanzierung des Öffentlichen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2512	Landesnahverkehrsplans nicht ausreichend gewürdigt. Insbesondere fehlen dort Zahlen zur Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung und die Steuereinnahmen durch den Pendelverkehr. Solche Zahlen können ein wichtiges Argument für höhere Investitionen und ein besseres Verkehrsangebot darstellen, die auch die Finanzministerin leichter überzeugen kann: Ausgaben für den Schienen-Regionalverkehr sind keine verlorenen Zuschüsse, sondern langfristig rentable Investitionen in die Zukunft des Landes.	Personennahverkehr erhalten. Insofern wird das Steueraufkommen zur Finanzierung bereits berücksichtigt.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2532	Kapitel 4.1.5: Mit der ab 2027 geplanten Veränderung der Streckenführung der RB21, vorbei am Bahnhof Wustermark, droht eine deutliche Verschlechterung des Zugangebotes am Bahnhof Wustermark (Reduzierung auf nur noch 30% des heutigen Angebotes). Das heutige Angebot bliebe nur dann bestehen, wenn die geplante RB23 als Verbindung zwischen Wustermark und Potsdam umgesetzt wird und es gleichzeitig auf der Linie RE4 zu einer Taktverdichtung auf 30 Minuten kommt. Diese Verdichtung ist im LNVP auf Seite 132 jedoch mit folgender Einschränkung formuliert: "Verdichtung auf 30-Min-Takt in HVZ, soweit dies infrastrukturell möglich ist". Ursächlich für die drohende Verschlechterung des Angebots in Wustermark, ist die im LNVPEntwurf ab 2027 vorgesehene Verkürzung der RB21, unter Auslassung des Halts am Bahnhof Wustermark. Eine, auch nur vorübergehende, Verschlechterung des Angebots am Umsteigepunkt Wustermark ist mit dem Ziel der Erhöhung der Fahrgastzahlen nicht vereinbar. Der Bedeutung des im Tarifbereich C gelegenen Bahnhofs wird nicht Rechnung getragen. Aufgrund seiner verkehrsgünstigen Lage wird er vom Landkreis zum zentralen Umstieg auf den ÖPNV entwickelt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine Verschlechterung des Angebots für Wustermark ist mit dem LNVP-Entwurf weder beabsichtigt noch erkennbar. Die Einschränkung auf Seite 132 bezieht sich im Wesentlichen auf den gemeinsam mit den Zügen des Fernverkehrs befahrenen Streckenabschnitt Wustermark – Rathenow.
ID: M2532	Kapitel 4.1.5: Für eine effiziente Gestaltung des Nahverkehrs ist ein Paradigmenwechsel hin zu stärker miteinander vertakteten Angeboten (glatter 30‘-Takt, 15‘-Takt bei Linienüberlagerungen notwendig. Ungleichmäßig vertaktete Angebote (z.B. Falkensee – Berlin oder Ludwigsfelde – Berlin) haben bei weiten nicht die Qualität gleichmäßiger Takte, und zwar aus den folgenden Gründen: • Die meisten Menschen haben das Ziel Berlin. Nur ein Bruchteil fährt über Berlin hinaus. Entsprechend spielt der weitere Verlauf von Linien bei der Verkehrsmittelwahl keine Rolle. • Glatte Takte werden als dichtes Angebot wahrgenommen. Wenn vier Züge im Pulk fahren mit einer einzigen Lücke von > 30 Minuten, wird dieses Angebot als 30‘-Takt wahrgenommen. Fahren sie vertaktet, werden sie als 15‘-Angebot wahrgenommen – allein diese Wahrnehmungsänderung führt in diesem Fall zu Fahrgaststeigerungen. • Der Anschluss zum übrigen Linienverkehr lässt sich nur für bestimmte Züge herstellen. Für weiterführende Verkehrsmittel im 30‘-Takt lässt sich keine Anschlusssicherung herstellen. • Die ungleichmäßige Auslastung schlecht vertakteter Angebote auf einer Strecke führt zu sehr ungleichmäßigen Fahrzeugauslastungen und verlangsamt aufgrund z.T. sehr langer Fahrgastwechselzeiten die Reisegeschwindigkeit. • Genau hier setzt das RSB-Konzept des BSBB an, das	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 angestoßen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	gleichmäßige Takte bis weit ins Umland garantiert – auf den Hauptstrecken sogar gleichmäßige 15‘-Takte. • Eine Kapazitätsfrage ist eine gleichmäßige Vertaktung nicht, wenn Betriebskonzepte so geplant werden, dass in kritischen, viel befahrenen Streckenabschnitten (z.B. im Berliner Nord-Süd-Tunnel) Richtungsgleiswechsel vermieden werden (Strangkonzept).	
ID: M2532	Einzelaspekte: • Im Regionalverkehr auf der Dresdener Bahn (RE 5 und RE 7, dann RE 8 und RB 24) gibt es werktags bislang keine Abfahrt nach 0 Uhr von der Berliner Innenstadt, dies muss korrigiert werden. •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da zum Dezember 2022 bereitseine Angebotsausweitung bis nach Baruth(Mark) umgesetzt wird. In Abhängigkeit der Nachfragewirkung dieser Maßnahme können zukünftig weitere Maßnahmen zur Ausweitung des Betriebszeitraumes Umsetzung finden.
ID: M2532	RE 6 bis Charlottenburg erscheint problematisch (zu geringe Platzkapazität Spandau – Stadtbahn). Langfristig: Verzicht auf die Spandau-Umfahrung (direkt über Kremmener Bahn), dafür glatten 15‘-Takt Nauen – Spandau – Hbf realisieren! •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die Linie RE6 ab Dezember 2022 keine Trasse mehr zum Bahnhof Gesundbrunnen zur Verfügung steht. Hintergrund sind die zahlreichen Änderungen mit dem Netz Elbe-Spree, u.a. die Neuordnung des Korridors Berlin-Spandau – Nauen und die neue Linie RB21 von Potsdam über Wustermark nach Berlin Gesundbrunnen.
ID: M2532	• RB 28 bis Wilhelmsruh nur im 60-Min-Takt: Hier unbedingt von Beginn an 30‘-Takt anstreben, 30-min-Takt bis Wandlitzsee/Klosterfelde und 60-min-Takt Wensickendorf-Zehlendorf mit den bestehenden Fahrzeugmaterial (siehe weiterführende Stellungnahme der NEB AG) •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die entsprechende Infrastruktur im Rahmen der ersten Baustufe (Basdorf – Wilhelmsruh) noch nichterrichtet wird. Eine Umsetzung der übrigen Angebotsmaßnahmen ist ebenfalls abhängig von weiteren Infrastrukturausbauten, da andernfalls kein stabiler Fahrplan gewährleistet werden kann.
ID: M2532	Wochenendverkehr allgemein: Zu viele Ausdünnungen auf 120‘-Takte. Takte > 60 Minuten unbedingt vermeiden! Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg – Stellungnahme zum LNVP des Landes Brandenburg 14 • RB 54 Löwenberg – Rheinsberg: Hier Flügelung RB 12 in Löwenberg mit 60‘-Takt herstellen – RB 12 besser nach Gesundbrunnen statt nach Ostkreuz. •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Infrastrukturzwischen Rheinsberg(Mark) und Löwenberg(Mark) derzeit keinen Stundentaktzulässt.
ID: M2532	S-Bahn: 10‘-Takt auch auf der Relation Tegel – Hennigsdorf realisieren, wie jetzt im Projekt i2030 bekanntgegeben wurde. Dies ist bei digitaler ETCS+ATO-Steuerung auch bei zusätzlichem Regionalverkehr möglich. Diese Aus-/Umrüstung sollte von Beginn an bei der Herstellung der Zweigleisigkeit erfolgen. •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die vollständig berücksichtigt wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: M2532	Verdichtung RB 25 und RB 26 bis Ostkreuz – trotz RB 12 in Ostkreuz möglich (= perspektivisch 6 Fahrten/Rtg./h bei Eingleisigkeit). Wesentlich günstiger ist auch aus Fahrgastsicht ein Enden der RB 12 in Gesundbrunnen, was auch dem Wunsch der Stadt Templin entspricht. •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahme auf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.
ID: M2532	E 9: Bereits ab Ludwigsfelde (anstelle Südkreuz) mit gleichmäßiger 15‘-Vertaktung (dann: 4 Zuggruppen) . Die Strecke wird im Deutschland-Takt viergleisig ausgebaut. Zusätzlich: Verlängerung der Verstärkungsangebote in der HVZ bis Jüterbog vorsehen. •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Planungshorizont über den Geltungszeitraum des LNVP hinausgeht und die langfristige Verdichtung des Angebots nach Ludwigsfelde bereits Bestandteil des Perspektivnetzes des LNVP ist.
ID: M2532	Kreuz Wildpark West/Linien RB 20, RB 21, RB 22, RB 23: Das LNVP-Konzept führt weiterhin zu unnötig langen Fahrzeiten zwischen Potsdam und dem BER. BSBB bleibt bei der Forderung nach einer Verbindungskurve Wildpark – Pirschheide, und zwar möglichst in beiden Richtungen, sowie einer weiteren Verbindungskurve Potsdam – Golm. Das bedeutet den umfassenden Umbau des Kreuzes Wildpark West, allerdings auch entscheidende Verbesserungen im Nahverkehr von und nach Potsdam; bei Flügelung Pirschheide: 30‘-Takt BER – Potsdam bei gleichzeitig um 8 – 10 Minuten kürzeren Reisezeiten mit Regio-S-Bahn. • 60‘-Takt BER – Golm, 60‘-Takt BER – Werder mit Anschluss RE 1 Brandenburg/Havel. • Darüber hinaus ermöglicht dies einen gleichmäßigen 15‘-Takt auf der Relation Berlin <> Potsdam <> Golm – ebenso am günstigsten mit 30‘-RSB-Angeboten. •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: M2532	RB 12, RB 25, RB 26: Verlängerung der Strecke bis Warschauer Straße vorsehen (Umsteigepunkt zu U 1, U 3 und den Metrotrams M 10, M 13). • Ostbahn: Abschnitt Müncheberg – Berlin mit gleichmäßiger 30‘-Vertaktung. •	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahme auf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.
ID: M2532	Ostbahn: Abschnitt Müncheberg – Berlin mit gleichmäßiger 30‘-Vertaktung. • Frankfurter Bahn: 15‘-Takt durchgehend bis Frankfurt, gleichmäßiger 15‘-Takt bis Fürstenwalde, 30/60‘- Bedienkonzept im Abschnitt Fürstenwalde – Frankfurt/Flügelung Bad Saarow.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2531	Im Abschnitt 3.4.3 Bahnhöfe und Bahnhofsempfangsgebäude wird richtigerweise analysiert, dass weiterhin häufig Leerstand, Verfall und Vandalismus das Bild prägen. Im Fazit dieses Abschnittes wird hingegen behauptet, dass das Land Brandenburg in den letzten Jahren erhebliche Anstrengungen unternommen hat, um die Anschlussmobilität an der Schnittstelle Bahnhof noch komfortabler zu gestalten. Dafür werden als Beispiele genannt: viele tausend Stellplätze für PKW und Fahrräder sowie erste Sanierungen. Dies ist jedoch keinesfalls ausreichend. Notwendig ist vielmehr ein erweitertes Bahnhofsrahmenprogramm, in dem alle Bahnhöfe mit identifizierten Defiziten hinsichtlich ihrer Lage, Zugänglichkeit (Zugänge mit möglichst kurzen, selbstverständlich	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land Brandenburg bemüht sich, die von Ihnen genannten Defizite schrittweise zu beseitigen. Konzentrierte Programme, die die gesamte Station und das gesamte Umfeld betreffen, gestalten sich jedoch schwierig, da die Eigentumsverhältnisse und Zuständigkeiten rund um die Bahnstationen als Folge der Bahnreform oftmals zersplittert sind. Nicht selten hat man neben den für die Verkehrsstationen zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen und den für die Bahnhofsumfelder zuständigen Kommunen auch zusätzlich mit privaten Eigentümer*innen von

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	barrierefreien Zuwegungen), optimalen Umsteigebedingungen, den notwendigen Serviceeinrichtungen (Wetterschutz, ggf. beheizter Warteraum, Fahrkartenerwerb, Auskunftsmöglichkeiten, Café/Bistro etc.) und rundum angenehmer Gestaltung überplant und mit den zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen in konzertierten Programmen zur Umsetzung angegangen werden. Sinnvollerweise werden dabei sinnvoll Bahnhofs-"Verschiebungen", zusätzliche Zugänge, erweiterte Serviceeinrichtungen zusammen mit allfälligen Grunderneuerungen durchgeführt. Auch sollte in allen Ortschaften die Wegweisungen zu den Bahnhöfen überprüft und gegebenenfalls bestmöglich ergänzt werden. Selbstverständlich ist auch ein Programm für zusätzliche Bahnhöfe/Haltepunkte aufzulegen, denn bekanntlich kommt es bei der Verkehrsmittelwahl nicht nur auf die Fahrzeit im Zug, sondern vielmehr auf die Reisezeit von Tür zu Tür an.	Bahnhofsempfangsgebäuden zu tun. Auch diese befinden sich wiederum oftmals im Besitz umfangreicher angrenzender Flächen. Eine gleichzeitige Verfügbarkeit von finanziellen Mitteln bei allen Akteuren ist meist nicht gegeben.
ID: M2531	Zum Kapitel 4.2.4: Bahnsteighöhen und -längen, Seite 156: Bezüglich der Bahnsteiglänge plädiert das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg dafür, auf den auf Berlin zuführenden Hauptstrecken durchgehend eine Bahnsteiglänge von 215 Metern vorzusehen, die die Möglichkeiten im Bahnknoten Berlin voll ausnutzt. Es wird darauf hingewiesen, dass Brandenburg die Wiederverwendung von Elektrotriebwagen für die RE 1 bis in das Jahr 2046 garantiert hat, die eine Länge von 105 Metern haben, die zu den Hauptverkehrszeiten in Doppeltraktion mit einer Zuglänge von 210 Metern verkehren. Wenn diese Züge netzweit in Brandenburg eingesetzt werden sollen, würden sie entweder auf Einzeltraktion reduziert fahren oder die Bahnsteige müssten dann doch erweitert werden. Deshalb: Zukunftssicher vorgehen und einheitlich für 210 Meter lange Züge bauen. Zwischen Cottbus und Görlitz sowie Cottbus und Forst sollen von Anfang an längere Bahnsteige vorgesehen werden. Sollte in der Zukunft zur Einsparung von Streckenkapazität und Trassenkosten ein Flügeln von Zügen sowie vermehrt das Stärken und Schwächen vorgesehen werden, ist ebenfalls eine Bahnsteiglänge vorteilhaft, die die Möglichkeiten des Bahnknotens Berlin voll ausnutzt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Das Land sieht ebenfalls auf vielen auf Berlin zuführenden Hauptstrecken die Notwendigkeit einer Bahnsteignutzlänge von 215m. Im Gegensatz zum ersten Entwurf wurde das Konzept von Seiten des Landes streckenweise überarbeitet worden.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2521	Das Finanzierungskonzept (Kapitel 4.5) ist nicht vollständig. Der Einmaleffekt im NES-Netz (25 Mio. € in 2023) sollte erläutert werden, sowie die aktuelle Höhe der Rücklage von RegMitteln aus den Vorjahren dargestellt werden. Anhand der vorliegenden Kostenschätzungen aus den i2030-Projekten sollte neben den Bestellleistungen (Abbildung 23) auch eine Investitionsplanung auf die Jahresscheiben verteilt mit Abschätzung der erforderlichen investiven Anteile des Landes an den Planungs- und Baukosten v.a. bei den i2030- Projekten ergänzt werden. Nur so kann eine politische Gesamteinordnung/Priorisierung sowie Mittel- bis Langfristplanung erfolgen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Der Einmaleffekt im NES-Vertrag wird nicht erläutert, da dies zu detailliert für den LNVP ist. Die Summe der Rücklagen der Regionalisierungsmittel aus den vergangenen Jahren wird neu im Text mit aufgenommen (270 Mio. Euro, Stand: 12/2022).
ID: M2521	Bei Diskussion der Finanzierung des SPNV in Brandenburg ist außerdem folgendes festzuhalten: Anders als andere Bundesländer, die seit der Regionalisierung alle damit	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die aus landeshaushalterischen Gründen in der Vergangenheit vorgenommene

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	verbundenen Regionalisierungsmittel des Bundes in den SPNV gesteckt haben, hat Brandenburg daraus in erheblichem Umfang andere Aufgaben (Busverkehr und Schülerverkehr, letzteres eigentlich eine Bildungsausgabe) finanziert. Die dem SPNV so innerhalb der letzten ca. 20 Jahre entzogenen Mittel belaufen sich mittlerweile auf einen Milliardenbetrag, der – wenn er in der Vergangenheit in SPNV-Investitionen gesteckt worden wäre – heute viele Probleme hätte vermeiden helfen	Verteilung von Finanzmitteln im ÖPNV-System hat die Zweckgebundenheit der Regionalisierungsmittel beachtet. Die zukünftige zusätzliche Finanzierung des ÖPNV durch Landesmittel ist im LNVP dargestellt.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2530	4. Anmerkungen zu Einzelpunkten im Entwurf des LNVP Ergänzungsbedürftig ist das Kapitel Tarif des Entwurfs des LNVP. Brandenburg sollte mit den Partnern im VBB das Tarifsystem grundlegend überarbeiten. Zielsetzung kann sein, dass Tarifzonen D (erweitertes Umland) und E geschaffen werden, die leichter kommuniziert werden können als das derzeitige System, das zwischen dem C-Bereich Berlin und dem „Rest“ eine Tarifhürde herstellt. Die Tarifsprünge an den Grenzen der Tarifzonen sind dabei zu glätten. Aus der Lausitz sollte es attraktive Verbundangebote in die Nachbarverbünde in den Räumen Dresden und Leipzig geben. Besitzer von Monats- und Jahreskarten sollten ihr Fahrrad/E-Bike kostenfrei an gesicherten Radabstellanlagen an den Bahnhöfen abstellen können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung zum Tarifsystem, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sie nicht umsetzbar ist. Bedingt durch die örtlichen Rahmenbedingungen können in kleinen und mittelgroßen Verkehrsverbünden oft sehr einfache und übersichtliche Tarifsysteme angewendet werden. Diese sehr einfache Tarifstruktur ist im VBB nicht anwendbar. Grund dafür ist die flächenmäßig wesentlich größere Ausdehnung des VBB-Gebietes. Das bestehende Tarifsystem ist somit ein Kompromiss zwischen einem übersichtlichen und einfachen Tarif sowie einer hohen Tarifgerechtigkeit. Die Wichtigkeit, an attraktiven Ticketangeboten für eine bedarfsgerechte Mobilität in Kooperation mit Nachbarländern, auch in an das Land Brandenburg angrenzenden Regionen zu arbeiten, wird im Fazit des Kapitels 4.9.1 genannt.
ID: M2530	Ausdrücklich zuzustimmen ist in Kapitel 2.8.3 "Ausblick zur Klimabilanz des ÖPNV" dem Abschnitt "Anwendung von Push- und Pull-Maßnahmen" (Seite 48). Hier sollte jedoch noch erwähnt werden, in welchen Programmen die Push-Maßnahmen – z.B. Tempolimits, Verringerung Parkraum, City-Maut, Abbau von Steuerprivilegien sowie Verzicht auf weitere Förderung des Kfz-Verkehrs – verbindlich geregelt sind, damit die Verkehrswende und Klimaziele erreicht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Anwendung von Push- und Pullmaßnahmen im MIV nicht im Geltungs- und Gestaltungsraum des Landesnahverkehrsplans liegt. Es wird auf den Klimaplan Brandenburg und die Mobilitätsstrategie verwiesen.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg (BSBB) ID: M2523	Neben der Verdichtung auf bereits im SPNV bedienten Strecken soll auch die Reaktivierung von derzeit nicht betriebenen oder stillgelegten Strecken zu einer Erhöhung des Schienenverkehrs beitragen. Dazu hat das Land Untersuchungen eingeleitet, die auch im LNVP erwähnt werden. Die Methodik und die Ergebnisse dieser Untersuchung sind allerdings fachlich fragwürdig. Festzuhalten ist weiterhin, dass nicht alle in Frage kommenden Strecken überhaupt untersucht und in einen objektiv plausiblen Kontext gestellt wurden. Die Aufwertung der Strecken Pritzwalk – Meyenburg (– Karow) und Kyritz – Pritzwalk, die nur einen sporadischen Rest-Verkehr haben, durch einen regelmäßigen Linienverkehr ist ebenfalls nicht untersucht worden, ebenso wenig die Ertüchtigung des	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Reaktivierungsuntersuchung des Landes Brandenburg hat bei mehreren der genannten Strecken Potenziale identifiziert, die im weiteren Verlauf einer vertiefenden Untersuchung zugeführt werden. Für die Strecken der Linien RB73 und RB74 erfolgt gemeinsam mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung unter Berücksichtigung eines weiterentwickelten Betriebsprogramms.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Streckenabschnitts Joachimsthal – Templin mit dem Ziel einer attraktiveren Fahrzeit, um die dort offenbar geplante Stilllegung zu vermeiden. Am Beispiel Pritzwalk – Meyenburg kann beispielhaft gezeigt werden, dass eine Zukunftsstrategie mehr sein muss als das Zählen heutiger Fahrgäste: Wenn die Bedienung Pritzwalk – Meyenburg (– Karow – Güstrow) und Pritzwalk – Neustadt (Dosse) nicht als Inselverkehr vorgesehen, sondern entweder in das Betriebsschema des Prignitz-Express eingebunden oder nach Neustadt/Dosse und Berlin verlängert wird, kann ein attraktives Angebot entstehen, das auch für den Besteller in Mecklenburg-Vorpommern attraktiv wird. In der ersten Variante könnte der RE 6 alle zwei Stunden ab Wittenberge mit zwei Zugteilen fahren, von denen in Pritzwalk ein Zugteil als RE 6 Richtung Neuruppin und Berlin weiterfährt, der andere in Richtung Meyenburg, Karow und Güstrow, in Gegenrichtung wird in Pritzwalk entsprechend gekuppelt. Durch die Bedienung des Taktknotens Wittenberge entstehen gute Verbindungen u.a. nach Magdeburg, Halle und zum Fernverkehr. Alternativ wäre eine Weiterführung nach Neustadt/Dosse und Berlin; nach dem langfristigen Perspektivnetz soll ohnehin eine weitere Linie bis Neustadt/Dosse einen Halbstundentakt herstellen.	
ID: M2523	Ähnliches gilt für die Reaktivierung der Strecke Neuruppin-Neustadt/Dosse: Als Pendel- oder Inselverkehr unattraktiv, kann die Durchbindung von der RB55 Berlin-Kremmen-Neuruppin-Neustadt/Dosse-Kyritz die Potentiale heben, die dieser Streckenabschnitt hat. Zwischen Neustadt/Dosse und Kyritz könnte so ein Halbstundentakt entstehen, zusammen mit der RB10 Berlin-Neustadt/Dosse-Kyritz-Pritzwalk (ggf. Güstrow). Insbesondere die Strecken Wustermark – Ketzin, Königs Wusterhausen – Mittenwalde, Wensickendorf – Liebenwalde, Finsterwalde – Großräschen, Senftenberg – Hosena – Kamenz und Spremberg – Knappenrode, mit denen Mittelzentren wieder angebunden oder Lücken zwischen diesen geschlossen werden, sollten in absehbarer Zeit für den Personenverkehr reaktiviert werden. Die Untersuchung zur Reaktivierung von Strecken sollte im Rahmen des LNVP neu aufgesetzt werden und zu nachvollziehbaren Ergebnissen führen. Dabei müssen diejenigen Strecken, die heute betrieben werden, deren Verkehre aber abbestellt werden sollen, einbezogen werden. Die Untersuchungen sollen nicht darauf abzielen, einen Pendel- oder Inselverkehr auf zu reaktivierenden Strecken zu prüfen, sondern eine integrale Aufnahme in das Liniennetz mit sinnvoller Einbindung und Verlängerung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Reaktivierungsuntersuchung des Landes Brandenburg hat bei mehreren der genannten Strecken Potenziale identifiziert, die im weiteren Verlauf einer vertiefenden Untersuchung zugeführt werden. Für die Strecken der Linien RB73 und RB74 erfolgt gemeinsam mit dem Land Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung unter Berücksichtigung eines weiterentwickelten Betriebsprogramms.
Institution: Bündnis Schiene Berlin-	Sehr geehrte Damen und Herren, unsere Stellungnahme für das Online-Verfahren zum "Entwurf des neuen Landesnahverkehrsplans 2023 - 2027 (LNVP)" haben wir via der Öffentlichkeitsbeteiligungsplattform als gesonderte pdf-Datei (ca. 1 MB) auf dieser Site hochgeladen. Wir bitten unsere Stellungnahme in die weiteren Schritte einzubeziehen.	[Anm. d. Red.: Einzelaspekte wurden ins Tool händisch übertragen. Siehe Stellungnahme M2476 bis M2534]

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Brandenburg (BSBB) ID: 1717	Gerne sind wir zur Fachdiskussion bereit. Mit freundlichen Grüßen Axel Schwipps (für das Koordinierungsteam des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg)	
Institution: Bürgerinitiative Stammbahn ID: 1517	Sehr geehrte Damen und Herren, als Mitglied und im Namen der Bürgerinitiative Stammbahn möchte ich Ihnen folgende Anmerkungen zu den Kapiteln 4.1.5 (S. 141, S. 143) und 4.2.4 (S. 162/165 und S. 164) senden: S. 141: Die Abbildung 17 (Zielnetz Berliner S-Bahn) widerspricht den zwischenzeitlichen Entscheidungen der Länder zur Reaktivierung der Stammbahn. Die eingezeichnete Option einer S-Bahn-Verbindung zwischen Zehlendorf und Griebnitzsee (Stammbahn) sollte entfernt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden.
ID: 1517	S. 143: Die in Tabelle 30 benannten Maßnahmen an der Potsdamer Stammbahn sind dahingehend erläuterungsbedürftig, wie eine Verbindungskurve von der Wetzlarer Bahn zur Stammbahn im Bereich Kohlhasenbrück hergestellt werden kann, zumal die Entscheidung der Länder k e i n e Streckenführung über das Industriegleis Wannseebahn vorsieht. Die Führung über den Knoten Wannsee würde zudem zu Kapazitätsverlusten führen.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Die Gestaltung der Verbindungskurve im Bereich Kohlhasenbrück ist Gegenstand der weiteren Planung. Die benötigten Flächen sind grundsätzlich frei von Bebauung.
ID: 1517	S. 162/165: Die anhaltende Verknüpfung von Stammbahn und S-Bahn-Verlängerung nach Stahnsdorf in einem vermeintlichen Korridor ist sachlich unzutreffend und kommunikativ irreführend.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im Projekt i2030 schauen wir uns eine Region gesamthaft an, um zukunftsfähige Lösungen für den Schienenverkehr in der Region zu planen. Dafür haben wir Ausbaukorridore festgelegt. Für den Bereich Süd-West verfolgen wir das Ziel mit der Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn und der Verlängerung der S25 Süd nach Stahnsdorf den Bereich Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf besser an die Schiene anzubinden.
ID: 1517	S. 164: Anpassung nach Systementscheid erforderlich. Vielen Dank für die Berücksichtigung der o. a. Einwendungen. Mit freundlichen Grüßen, [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da durch den Systementscheid Aktualisierungen in der Beschreibung notwendig geworden sind.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Bürgerinitiative Fürstenberg (Havel) "Barrierefreier Bahnhof"; ID: M2451	Wir, die Mitglieder der Bürgerinitiative, protestieren [....] gegen die erneute Verschiebung der Planung, den Bahnhof Fürstenberg/Havel für alle Züge der Linie RE 5 in der Nord-Süd- Richtung restlos barrierefrei zu gestalten. ; [...]; Wir nehmen es nicht hin, dass eine barrierefreie Gestaltung der Zuwegung zu den Zügen ständig verschoben wird, zumal die Gesetze der Bundesregierung Deutschland, barrierefreie Zugänge zu öffentlichen Einrichtungen zwangsläufig fordern.; Wir fordern eine sofortige Beachtung der diesbezüglichen und seit über 13 Jahren geforderten totalen Barrierefreiheit des Bahnhofs Fürstenberg/Havel.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der barrierefreie Ausbau des Bahnhof Fürstenberg (Havel) erst im Zusammenhang mit dem in diesem Abschnitt vsl. ab 2027 geplanten Streckenausbau Rostock – Berlin erfolgen kann, bei dem eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit erfolgen soll. Die zeitliche Einordnung der erforderlichen Baumaßnahmen obliegt dem Streckenbetreiber (DB Netz AG) und kann vom Land nicht beeinflusst werden.
ID: M2451	Wır fordern einen sofortigen Halt aller Züge der Linie RE5 in der Nord-Süd- Richtung auf dem Hausbahnsteig 1, der barrierefrei ist. Durch den stündlich in beiden Richtungen verkehrenden RE 5 ist eine Begegnung der Züge im Raum Fürstenberg/Havel ausgeschlossen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das vorgeschlagene Betriebsregime insbesondere in Richtung Berlin stark kapazitätsmindernd wirkt. Regelmäßig Halte am Hausbahnsteig in dieser Richtung sind über die bislang zu den Stunden 8 und 18 in Richtung Berlin bereits umgesetzten daher nicht möglich.
Institution: Bürgerverein Finkenkrug e.V.; ID: 2398	1. Vorbemerkungen zur eigentlichen Planperiode 2023 - 2027 Zunächst ist festzustellen, dass der Entwurf so gut wie gar keine neuen Planungen für die Hamburger Bahn für den Geltungszeitraum enthält. Auf S. 8 sind auch keine „Meilensteine“ speziell zur Hamburger Bahn aufgeführt. Die Bedienstruktur erhält ab dem Fahrplan 2023 eine nicht unerhebliche Änderung, nämlich die Erweiterung von RE 2, RB 10 und RB 14 auf RE8a, RB 10, RB 14 (mit identischer Streckenführung wie die RB 10) und der neu konzipierten RE 2. Das spiegelt der Entwurf selbstverständlich wieder (z.B. auf den Seiten 118 und 119). Da dieser Plan aber bereits vor vielen Jahren ausgearbeitet wurde (er war bereits auf S. 96 des LNVP 2018 zu finden) und schon Ende 2022 umgesetzt wird, ist es konsequent, diesen nicht als neue Planung darzustellen. Wir begrüßen die vorgesehenen Angebotsausweitungen zum Fahrplan 2023, insbesondere durch den zusätzlichen RE 2, erweiterte Platzangebote in den Zügen sowie verlängerte Bahnsteige (wobei der Plan nichts zum Zeitfenster der Verlängerung aussagt).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2398	1. Vorbemerkungen zur eigentlichen Planperiode 2023 - 2027; [...] Allerdings wäre es wichtig, bei der kommenden Verdichtung eine möglichst gleichmäßige Taktung zu erreichen, damit nicht zwei Züge dicht hintereinanderfahren verkehren und danach eine lange Lücke entsteht. Da die Fahrplanlage des RE 2 wegen des Null-Knotens in Cottbus nicht bewegbar sein dürfte, müsste man die Fahrplanlage des RB 14 und des RB 10 an die der RE 2 anpassen, z.B. ab der Minute 08 und 28 ab Finkenkrug	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ein gleichmäßiger Taktversatz bis zum Ausbau der Strecke Berlin-Spandau – Nauen von den Zeitlagen der Fernverkehrszüge abhängig ist. So ist die Taktlage der stündlichen ICE-Züge Berlin – Hamburg etwa zur Minute 0 in Nauen unmittelbar konfliktbehaftet mit dem Vorschlag einer Abfahrt zur Minute 8 in Finkenkrug.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Richtung Berlin – das passt zur Minute 48 beim RE 2. Nach den uns vorliegenden Informationen geschah das zum kommenden Fahrplan aber nicht. Wurde es überhaupt versucht?	
ID: 2398	2. Zur Perspektivplanung und i2030 im vierten Kapitel; Es ist festzustellen, dass der Entwurf des LNVP in Kapitel 4 sehr viel zu perspektivischen Planungen enthält, auch wenn das weit über 2027 hinaus zielt. Prinzipiell halten wir das für sinnvoll, da fernere Planungen nicht nur allgemein interessieren, sondern auch ihre Schatten aus der Zukunft in die Planungsperiode werfen und auch Vorboten zukünftiger Landesnahverkehrspläne sind. Faktisch nimmer der Ausblick zu der Zeit nach 2027 sogar mehr als die Hälfte des ganzen Entwurfs ein – ein Novum.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2398	3. Wo endet die geplante S-Bahn? In einer Abbildung der Senatsverwaltung von Berlin auf S. 141 ist sogar noch eine S-Bahn bis Nauen abgebildet (vgl. Anlage 2). Das wurde von S. 106 des LNVP 2018 einfach ohne Aktualisierung übernommen. Wir gehen davon aus, dass das veraltet ist. Es macht die Verwirrung allerdings perfekt – auch unter unseren Mitgliedern im Bürgerverein. Sie widerspricht dem Perspektivnetz 2030+ auf Karte 22, das auf S. 146 des Entwurfs abgebildet ist, mit Quellenangabe der VBB (vgl. Anlage 5).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Projektpartner bei i2030 starteten 2017 mit der Grundlagenermittlung. In den ersten Korridorkarten für Berlin-Spandau - Nauen war die S-Bahn nach Nauen noch als Option vertreten. In der laufenden Vorplanung wird die S-Bahn noch bis Falkensee oder Finkenkrug untersucht. Mit Ende der Vorplanung soll eine Vorzugsvariante feststehen mit einem festen Endpunkt für die S-Bahn. Mehrere Abwägungen und Untersuchungen laufen dazu und werden auch noch mit den Stakeholdern vor Ort angeschaut.
ID: 2398	4. Hält die Regionalbahn in Seegefeld? Dann gibt es widersprüchliche Angaben über den Haltepunkt Seegefeld: Auf S. 165 hält die Regionalbahn dort zu Gunsten einer S-Bahn nicht mehr. Auf S. 159 des Entwurfs des LNVP des Landes Brandenburg (vgl. Anlage 1) wird aber abgebildet (mit Quelle VBB), dass die Bahnsteiglänge auf sämtlichen bestehenden Haltepunkten zwischen Nauen und Seegefeld auf 215 Meter ausgebaut werden soll (violett, die maximale Länge). Es wird ausdrücklich unter der Abbildung darauf hingewiesen, dass dies keine Darstellung der (Berliner!) S-Bahn sei, deren, Bahnsteignutzlänge ca. 153m beträgt. Somit kann es sich hier nicht um S-Bahn Bahnsteige, sondern nur um Regionalbahnsteige handeln	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Karte 24 auf S.159 stellt die Bahnsteiglängen für die in 2023 durch den Regionalverkehr bedienten Strecken und Stationen dar. Eine perspektivische Bedienung durch die S-Bahn statt Regionalverkehr bleibt hier unberücksichtigt. In der laufenden Vorplanung zum Korridor Berlin-Spandau – Nauen wird die S-Bahn bis Falkensee weiterhin untersucht. Mit Ende der Vorplanung wird die Vorzugsvariante feststehen, ebenfalls mit einer Aussage verbunden, ob eine S-Bahn nach Falkensee verkehren wird. Vor der Festlegung wird dieser vorab mit den Kommunen und Beteiligten erörtert. Sofern in Seegefeld die S-Bahn verkehrt, werden hier 153m lange Bahnsteige errichtet. Sofern die Station durch den Regionalverkehr bedient werden soll, werden Bahnsteige mit einer Mindestlänge von 215m errichtet. ;
ID: 2398	4. Hält die Regionalbahn in Seegefeld?; [...] An dieser Stelle sei eine Bemerkung zum Planungsverfahren im Allgemeinen erlaubt. Da es nur um Längen von Bahnsteigkanten in Brandenburg geht (in Berlin ist alles grau dargestellt, also ohne Längenwerte), ist die	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Nutzen-Kosten-Untersuchungen müssen für die i2030-Projekte durchgeführt werden, um den Bund als Mittelgeber für die Umsetzung der Projekte zu

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Bezeichnung „Berliner S-Bahn“ besonders bezeichnend. Denn Fakt ist, dass Berlin eine S-Bahn nach Falkensee bei i2030 wollte, obwohl die letzte standardisierte Wirtschaftlichkeitsbetrachtung vor vielen Jahren dazu ergab, dass diese nur in Berlin, nicht aber in Brandenburg wirtschaftlich sinnvoll ist1. Weiterhin ist bezeichnend, dass keine weiteren Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen hierzu mehr geplant sind – und dass auch kein „ohne“-Fall bezüglich der S-Bahn bis Falkensee in der damit nicht ganz „ergebnisoffenen“ Vorplanung mit betrachtet wird. Zu diesen planerischen Festsetzungen haben sich weder das MIL, noch der VBB noch DB Netz – trotz wiederholter Nachfrage – je geäußert. Solch gravierende a priori Festlegungen [Fußnote des Verfassers:] Spandau (ohne Gatow und Kladow) hat 3369 Einwohner/km². Letzte Wirtschaftlichkeitsberechnung: Eine S-Bahn rechnet sich für Spandau. Falkensee hat 1032 Einwohner/km². Letzte Wirtschaftlichkeitsberechnung: Eine S-Bahn rechnet sich für Falkensee nicht! [Fußnote Ende] gehören aber in einen Perspektivplan hinein, mit Begründung: Hierzu sollte im LNVP eine Aussage getroffen werden!;	gewinnen. So wird auch innerhalb der Vorplanung für Berlin-Spandau - Nauen eine NKU für die Verlängerung der S-Bahn über Spandau hinaus durchgeführt. Ein allgemeiner Hinweis zu dem Vorgehen finden sich im LNVP-Entwurf Seite 142.
ID: 2398	4. Hält die Regionalbahn in Seegefeld?; [...] Wenn man schon groß den Korridor der Hamburger Bahn umplant, sollte man auch über die Sondersituation Seegefeld-Albrechtshof grundsätzlich nachdenken: Hier liegen derzeit die Haltepunkt in fußläufiger Entfernung zueinander! Eine Anomalie, die tatsächlich besser zu einer S-Bahn als zu einer Regionalbahn passt. Aber selbst bei einer S-Bahn wäre das noch sehr nahe. Vor einem Jahr brachten wir deswegen die Idee mit ins Spiel, Seegefeld und Albrechtshof aneinander zu legen. Herr Kaczmarek regte in einem Gespräch darüber an, das aufzuzeichnen, was ich tat (anbei als Anlage 7 und 8): Die Bahnsteige von Albrechtshof würden nach Westen geklappt und Seegefeld Richtung Osten etwas verschoben, so dass eine Umsteigesituation wie in Charlottenburg entsteht. Leider meinten viele meiner Gesprächspartner dazu bislang, dass das wegen Tarifgrenzen zu heiß wäre. Falkensee möchte aber als Stadt unbedingt den RB Haltepunkt Seegefeld erhalten. Und sollten sich nicht Tarifgrenzen an Realitäten und gute Planungen anpassen, und nicht andersherum? Das sind grundsätzliche Planungsfragen, die im LNVP Entwurf keinerlei Niederschlag finden. Es sollte möglichst auch jenseits der S-Bahn sinnvolle perspektivische Möglichkeiten für den Haltepunkt Seegefeld geben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommenwird. Der aufgeführte Hinweis ist den i2030-Partnern bekannt und wird innerhalbder Nutzen-Kosten-Untersuchung mit betrachtet.
ID: 2398	5. Perspektiven für Finkenkrug Und letztlich stellt sich diese Frage für uns in erster Linie für den Haltepunkt Finkenkrug. Geht die S-Bahn nun bis Falkensee oder Finkenkrug? Hierzu findet man widersprüchliche Darstellungen im Entwurf, wie bereits dargestellt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommenwird. Endgültige Entscheidungen zur Angebotsgestaltung werden noch andauern, daes sich um ein komplexes Ausbauprojekt handelt. Innerhalb der Vorplanung wirdeine Endhaltestelle der S-Bahn in Falkensee oder in Finkenkrug paralleluntersucht.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2398	5. Perspektiven für Finkenkrug; [...] Und: Wie würde sich der Bau einer 10-minütig verkehrenden S-Bahn perspektivisch auf die Taktplanung der Regionalbahn auswirken? Würde die in Abbildung auf S. 146 (Anlage 5) abgebildete Dichte des Regionalverkehrs ab Falkensee (4 pro Stunde) auch dann gelten, wenn die S-Bahn in Finkenkrug enden würde (wie dort nicht grafisch dargestellt)? Ein 15 Minutentakt reicht für Finkenkrug und wäre besser als ein 10-minütiger S-Bahn Takt auf Kosten einer Ausdünnung des Regionalverkehrs. Was sind hier die Planungsüberlegungen?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für den Korridor Spandau – Nauen wird im Zuge des Infrastrukturprojektes i2030 der Ausbau der S-Bahn bis Falkensee im 10-Minuten-Takt vorangetrieben. Der Halt Finkenkrug soll weiterhin durch die Regionalbahn mit 3 Leistungen in der Stunde bedient werden.
ID: 2398	5. Perspektiven für Finkenkrug; [...] Wie möchten eine intensivierte interne Beschäftigung des MIL mit diesen für die Hamburger Bahn äußerst wichtigen Details anregen, auch unabhängig vom VBB, der vor einem Jahr nicht vor zu Ungunsten der Regionalbahn gesponnenen Fahrplanzeitenvergleichen zwischen S- und Regionalbahn auf der Hamburger Bahn zurückschreckte, zu denen wir damals ausführlich Stellung nahmen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommenwird.
ID: 2398	6. Fazit Wir begrüßen den perspektivisch geplanten viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise auf der Hamburger Bahn zwischen Nauen und Spandau.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2398	P.S. zur Anbindung von Schönwalde: Im Vorfeld des Rückbaus der Haltepunkte Falkenhagen und Schönwalde auf dem Außenring vor sehr vielen Jahren rief mich Herr Marx vom Ministerium in Potsdam an, weil ich bereits zu Zeiten, als es noch keinen Bürgerverein Finkenkrug gab, dafür bekannt war, mich für Bürgerbelange im Falkenseer Bahnbereich einzusetzen. Jetzt steht es zur Diskussion, wieder einen Haltepunkt Schönwalde-Glien für die RE 6 und die RB 20 einzurichten. Das wäre mit wenig Aufwand verbunden und ist m.E. sinnvoll.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Reaktivierung der Station Schönwalde in einem vorlaufenden Gutachten bezüglich einer Reaktivierung untersucht wurde (vgl. S112ff). Im Ergebnis ist das Potential für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar (Kategorie B). Eine vertiefte Untersuchung dieser Station wird zunächst zurückgestellt, bis die Ergebnisse für die Halte der Kategorie A vorliegen. Sofern die Reaktivierung der Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
ID: 2398	P.S. zur Anbindung von Schönwalde:; [...] Noch sinnvoller könnte allerdings sein, über eine Verlängerung der geplanten S-Bahn ins Falkenhagener Feld nachzudenken, entweder auf direktem Wege durch den Spandauer Forst oder auf der alten Trasse über das Johannesstift Richtung Hennigsdorf, dann aber auf einer Neutrassierung entlang der ehemaligen DDR Grenze, die direkt auf Schönwalde Siedlung zuführt (also etwas nördlich des dortigen Rad- und Wanderweges).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2398	2. Zur Perspektivplanung und i2030 im vierten Kapitel; [...] Dazu nehmen wir im Folgenden hauptsächlich Stellung und bemängeln dabei, dass sich eine Reihe von Plänen schlicht widersprechen. Das stiftet Verwirrung! Hier müsste dringend nachgebessert werden. Das mag damit zusammenhängen, das Grundweichenstellungen für die i2030	Vielen Dank fürIhre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Ministerium ist bestrebtin den Darstellungen klar zu kennzeichnen, wenn es noch offene Punkte in denPlanungen gibt. Allgemein teilen wir mit, dass im LNVP die Zielsetzungen imInfrastrukturausbau für die kommenden Jahre

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Planungen voraussichtlich erst im Rahmen der Vorplanung gegen Ende des Sommers 2022 erfolgen werden. Besser als widersprüchliche Darstellungen wäre es aber, dann noch offene Punkte an einer Stelle klar als noch offen zu vermerken. Das versäumt der Entwurf des LNVP so gut wie komplett. An Stelle dessen wird alles festgezurrt – teilweise aber auf widersprüchliche Weise.	festgelegt werden, die in der Regeljedoch unter Vorbehalt der Finanzierungssicherung durch die Haushalte desLandes Brandenburg bzw. des Bundes stehen.
ID: 2398	3. Wo endet die geplante S-Bahn?; [...] Dann sind dort 4 stündliche Verbindungen nach Nauen und 6 weitere nach Falkensee eingezeichnet. Das können wir nur als 4 Regionalbahn- und 6 S-Bahn-Verbindungen interpretieren. Wobei hier die S- Bahn in Falkensee endet (auch wenn das falsch als Finkenkrug bezeichnet wird). Dann wird aber auf S. 165 des Entwurfs in der Abbildung 18 „Korridore mit geplanten Maßnahmen im Rahmen des Projektes i2030“ abgebildet, bei der eine S-Bahn überall bis Finkenkrug hält (vgl. Anlage 4), und die Regionalbahn in Falkensee sowie in Finkenkrug (nicht aber in Seegefeld). Diese Grafik ist eine Fortschreibung einer Grafik im Konzeptentwurf Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg vom 13.11.2019 zum Zielnetz 2035 (vgl. Anlage 3), bei der es noch eine S-Bahn bis Nauen gab, sowie Parallelhalte der S-Bahn und der Regionalbahn zwischen Nauen und Albrechtshof. Es gibt also widersprüchliche Aussagen über den Endpunkt der S-Bahn: Einmal Nauen, einmal Falkensee und einmal Finkenkrug.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweiseberücksichtigt wird. Die Grafik auf Seite 165 wird mit einer Legende versehen werden, aus der hervorgeht, dass es sich in der Karte um mögliche Haltestellen für S- und Regionalverkehr handelt.
ID: 2398	4. Hält die Regionalbahn in Seegefeld?; [...] Bezüglich der Stammbahn war eine kontroverse Diskussion pro S-Bahn seitens Berlin und pro Regionalbahn seitens Brandenburg geführt worden. Kürzlich wurde zu Gunsten der Regionalbahn entschieden. Nun ist die Situation mit der Hamburger Bahn nicht ganz vergleichbar, da unter den Damen Schneider und Jesse die Entscheidung fiel, auf der Hamburger Bahn beides zu bauen. Ines Jesse stellte uns in ihrer Zeit als StS im MIL (sie war auch Falkenseerin) stets eine Planung dar, die in Anlage 3 als Konzeptentwurfs des Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg zum Zielnetz 2035 Ende 2019 dargestellt ist, nämlich mit Parallelhalten überall. Das ist im Entwurf des LNVP nun aktualisiert auf S. 165 dargestellt (dort allerdings – nicht mehr aktuell! – mit verbleibenden parallel-Halten der S- und Regionalbahn auf der Stammbahn; vgl. Anlage 4); Parallelhalte sowohl in Albrechtshof wie auch in Seegefeld machen wenig Sinn.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommenwird. Die Darstellung auf Seite 165 des LNVP-Entwurf kann ohne Legendemissverstanden werden. Parallelhalte von S-Bahn und Regionalverkehr inSeegefeld und Albrechtshof sind nicht vorgesehen.
ID: 2398	5. Perspektiven für Finkenkrug; [...] Besonders bewegt uns eine Variante, die ziemlich genau vor einem Jahr öffentlich im Rahmen der i2030 Planung vorgestellt worden war, nämlich dass die S-Bahn in Finkenkrug endet, dort aber keine Regionalbahn mehr hält (vgl. Anlage 6). Ein Mitarbeiter des MIL sprach mit mir vor kurzem über das „Credo“ im Ministerium, dass der Endpunkt einer S-Bahn stets ein Umsteigepunkt zum	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Endgültige Entscheidungen zur Angebotsgestaltung werden noch andauern, da es sich um ein komplexes Ausbauprojekt handelt. Innerhalb der Vorplanung wird eine Endhaltestelle der S-Bahn in Falkensee oder in Finkenkrug paralleluntersucht. Entscheidungen werden zwischen den

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Regionalverkehr sein sollte. Das macht Sinn, da man sonst bei der Fahrt von Finkenkrug nach Brieselang erst zurück nach Fallensee fahren müsste, um dort dann in die Regionalbahn umzusteigen. Allein schon ein Unding wegen des großen Schülerverkehrs. Gilt dieses Credo auch beim VBB, der die im Anlage 6 wiedergegebene Zeichnung vor nur einem Jahr erstellte und die Frau Henkel mir gegenüber auch ausdrücklich mit der Begründung vertrat, dass „die S-Bahn die Feinverteilung übernehme“? Dazu findet man im LNVP Entwurf keine Grundsatzaussage. Dafür die Zeichnung auf S. 165 mit S-Bahn und Regionalbahnhalt in Finkenkrug (Anlage 4). Wie belastbar ist diese Zeichnung, bei all den sonstigen Widersprüchen?	i2030-Partnern einvernehmlich getroffen und die betroffenen Kommunen in den Prozess mit einbezogen.
ID: 2398	5. Perspektiven für Finkenkrug; [...] [Anm. d. Red: Planungsüberlegung Hamburger Bahn, Vgl. ID 00951]] Dazu erfährt man Widersprüchliches, da es auf der zur Abbildung gehörenden Tabelle auf S. 146 heißt: „Hamburger Bahn (S-Bahn): Verlängerung der S-Bahn von Berlin-Spandau bis Finkenkrug im 10-Min-Takt“. Das deckt sich nur deswegen scheinbar mit der Abbildung auf S. 146, weil Finkenkrug und Falkensee dort vertauscht wurden. Der Entwurf des LNVP ist in Kapitel 4 weniger ein Plan, sondern eher eine Aneinanderreihung von Fakten und Entwürfen, die bei der Hamburger Bahn nicht in sich kohärent sind. Es muss hier dringend Kohärenz hergestellt werden!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. In der Grafik Seite 146 ist ein Fehler passiert. Wie Sie Schreiben wurden Falkensee und Finkenkrug vertauscht. Dies wird in der finalen Fassung behoben.
ID: 2398	5. Perspektiven für Finkenkrug; [...] Der Hauptmangel des Vergleichs war damals, dass nur mit Fahrzeiten der RB 14 verglichen wurde, die über die Stadtbahn verkehrt. Das tut sie aber ab 2023 nicht mehr! 2/3 der Verbindungen ab Finkenkrug und Seegefeld werden ab Dezember dieses Jahres über Jungfernheide geleitet, mit einem Zeitvorteil von 15 Minuten gegenüber einer Express-S-Bahn und einem Zeitvorteil von 20 Minuten gegenüber einer normalen S-Bahn. [Fußnote des Verfassers:] 2 Fahrzeiten Berlin Hbf – Falkensee im Vergleich: RE 2 früher (über Jfh.): 15 Minuten, 2 Zwischenhalte RE 2 heute: 20 Minuten, 2 Zwischenhalte RB 10 heute: 21 Minuten, 4 Zwischenhalte RB 10 ohne Halt Albrechtshof: 19 Minuten, 3 Zwischenhalte RB 14 heute: 28 Minuten, 5 Zwischenhalte RB 14 ohne Halt Albrechtshof: 26 Minuten, 4 Zwischenhalte Express-S-Bahn projiziert: 35 Minuten, 11 Zwischenhalte S-Bahn projiziert: 40 Minuten, 16 Zwischenhalte (unter der Annahme, dass eine S-Bahn zwischen Seegefeld und Falkensee nicht 2 Minuten langsamer als eine Express-S-Bahn ist, im Gegensatz zur pro Express-S-Bahn geschönten i2030 Prognose). (Die RE 2 braucht heute 5 Minuten zwischen Spandau und Falkensee, die RB 10 braucht heute 9 Minuten mit Halt in Albrechtshof und Seegefeld. Mit einem Zwischenhalt weniger (Abrechtshof) projizieren wir eine Fahrzeit von 7 Minuten.) [Fußnote Ende]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im Zielzustand werden ein Großteil der Fahrgäste von den erweiterten Verbindungen profitieren.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2398	5. Perspektiven für Finkenkrug; [...] Der Begriff „Express S-Bahn“ kommt im LNVP Entwurf an keiner Stelle vor. Nun würde die Express Strecke zwar rein in Berlin liegen, Peter Buchner hatte sie aber wegen dem Aufschrei aus Falkensee für schnelle Zugverbindungen ins Spiel gebracht. Wird die Idee perspektivisch noch bewegt? Dazu sollte im LNVP auch etwas stehen, da derartige Planungen den Nahverkehr in Brandenburg perspektivisch stark betreffen. Mehr Möglichkeiten als „ja“, „nein“ oder „noch offen“ gibt es nicht. Eine davon muss zutreffen. Das sollte in einem Perspektivplan zumindest am Rande erwähnt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Das Konzept der Express S-Bahn ist Teil der Untersuchungen innerhalb der Vorplanung.
ID: 2398	6. Fazit; [...] Angesichts der mit dem LNVP 2018 geplanten und zum Fahrplan 2023 umgesetzten Verbesserungen der Zugfrequenz auf der Hamburger Bahn wäre es aber völlig unverständlich, diese attraktiven, schnellen RB-Verbindungen zugunsten einer deutlich langsameren S-Bahn-Verbindung in Finkenkrug mit i2030 aufzugeben. Es wäre zu erwarten, dass wenige Reisende in Finkenkrug in die deutlich langsamere S-Bahn nach Berlin stiegen, sondern dann eher im motorisierten Individualverkehr nach Falkensee führen, um dort die RB oder die noch schnelleren RE nach Berlin zu nehmen, oder sich gleich ganz im Auto nach Berlin bewegen. Ähnlich dürfte sich ein Wegfall des Regionalbahnhalts in Seegefeld auswirken. Das würde zu noch mehr Autoverkehr in der Falkenseer Innenstadt führen, statt den ÖPNV zu stärken, was ja das Ziel von i2030 ist, und dort P&R Plätze überlasten. Und wie viele Regionalbahnen würde das Lanestellen, wenn diese - neben den RE Halten - nur noch Brieselang zusätzlich bedienen würde (vgl. Anlage 6)? Der Wegfall des Regionalbahnhalts in Finkenkrug würde das Regionalbahnkonzept aus der Bahn werfen. Vor diesem Hintergrund und der zu erwartenden hohen Kosten für einen S-Bahn-Ausbau bis Finkenkrug sollte die S-Bahn nicht bis Finkenkrug verlängert werden, insbesondere dann nicht, wenn dies den Wegfall des dortigen Regionalbahnhofs bedeuten würde, aber auch dann nicht, wenn das zu einer Regionalbahntaktverdünnung bei einem zum Umsteigen verbleibenden Regionalbahnhaltepunkt in Finkenkrug führen würde.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2398	3. Wo endet die geplante S-Bahn?; [...] [Anm. d. Red.: auf Karte 22, das auf S. 146 des Entwurfs abgebildet ist, mit Quellenangabe der VBB (vgl. Anlage 5).] Darauf sind Finkenkrug und Falkensee allerdings vertauscht. Letzteres lässt sich leicht korrigieren. –	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Hier ist ein Fehler passiert, der korrigiert wird.
Institution: CDU Gemeindeverband Wandlitz; ID: 1791	Als CDU Wandlitz schlagen wir vor, an den Bahnhöfen der Heidekrautbahn eine Beleuchtung für die Fahrradständer zu installieren. Immer mehr Berufspendler kommen auch in den Wintermonaten mit dem Rad zum Bahnhof und müssen dort wie z.B. am Bahnhof Wandlitzsee ihr Fahrrad in der Dunkelheit an- und abketten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die infrastrukturelle Einrichtung von B+R- als auch P+R-Anlagen die Kommunen selbst zuständig sind. Das Land Brandenburg fördert die Errichtung von B+R-Anlagen finanziell über die Richtlinie ÖPNV-Invest. Im ergänzenden Leitfaden "Parken am Bahnhof" wird konkretisiert, dass die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Stellplätze "...gemäß den technischen Regelwerken im Straßenbau zu beleuchten [sind]." Eine Förderung der Nachrüstung von Beleuchtung an B+R-Anlagen über die Richtlinie ÖPNV-Invest ist grundsätzlich möglich, jedoch ist hier von den Kommunen die Bagatellgrenze von 50.000 € zu beachten.
Institution: CDU Gemeindeverband Wandlitz; ID: 1789	Als CDU Wandlitz begrüßen wir sehr den Vorschlag der NEB AG bereits ab Dezember 2024 einen 30min-Takt zwischen Klosterfelde/Wandlitzsee und Berlin-Karow [...] zu realisieren. ; Diese Taktverdichtung ist eine wichtige und dringend notwendige Maßnahme für Berufspendler und für die Entlastung der L100, auf der es sich im Berufsverkehr immer mehr staut.	[Anm. d. Red.: Hinweis: Das Lob bezieht sich auf im LNVP so nicht vorhandene Aussagen]; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Maßnahmen erforderliche Infrastruktur imRahmen der ersten Baustufe (Basdorf – Wilhelmsruh) noch nicht errichtet wird.Eine Umsetzung der Angebotsmaßnahmen ist im Rahmen des Perspektivnetzes desLNVP vorgesehen.
ID: 1789	Als CDU Wandlitz begrüßen wir sehr den Vorschlag, der NEB AG bereits ab Dezember 2024 [...] einen durchgehenden 60min-Takt bis Groß Schönebeck [...] zu realisieren. Diese Taktverdichtung ist eine wichtige und dringend notwendige Maßnahme für Berufspendler und für die Entlastung der L100, auf der es sich im Berufsverkehr immer mehr staut.	[Anm. d. Red.: Hinweis: Das Lob bezieht sich auf im LNVP so nicht vorhandene Aussagen]; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Maßnahmen erforderliche Infrastruktur imRahmen der ersten Baustufe (Basdorf – Wilhelmsruh) noch nicht errichtet wird.Eine Umsetzung der Angebotsmaßnahmen ist im Rahmen des Perspektivnetzes desLNVP vorgesehen.
ID: 1789	Als CDU Wandlitz begrüßen wir sehr den Vorschlag, der NEB AG bereits ab Dezember 2024 [...] einen 60min-Takt bis Zehlendorf zu realisieren. Diese Taktverdichtung ist eine wichtige und dringend notwendige Maßnahme für Berufspendler und für die Entlastung der L100, auf der es sich im Berufsverkehr immer mehr staut.	[Anm. d. Red.: Hinweis: Das Lob bezieht sich auf im LNVP so nicht vorhandene Aussagen]; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: DBV Regionalverband Havelland / Prignitz; ID: 1388	Der Regionalverband begrüßt ausdrücklich, die von der Landesregierung erstellte Potentialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken bzw. Bahnhöfen und Halten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1388	Die Ergebnisse [Anm. d. Red.: der Potenzialanalyse] wurden teilweise in den Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2023 bis 2027 übernommen.; [Anm. d. Red: Kritik] Bedauerlicherweise wurde in der in Rede stehenden Potentialuntersuchung nicht die reale Bevölkerungsentwicklung für die Stadt Ketzin / Havel zugrunde gelegt. Gemäß der vorliegenden Potentialuntersuchung wurde lediglich von 6500 Einwohnern für die Stadt Ketzin ausgegangen. Nach uns vorliegenden Informationen wurden bereits für den 31.03.2022 insgesamt 6762 Einwohner mit Hauptwohnsitz im Melderegister der Stadt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken und Halte nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Dies betrifft auch die Eingangsdaten zur Bevölkerungsentwicklung, welche für alle Strecken und Halte aus Gründen der Vergleichbarkeit aus einer Quelle stammen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ketzin registriert.; [Anm. d. Red: Kritik] In diesem Zusammenhang stellen wir darüber hinaus fest, dass generell bei der Einwohnerbestandsentwicklung nicht die aktuellen Daten der Meldeämter der Kommunen allgemein, sondern veraltete Daten des Landes Brandenburg (hier: Amt für Statistik) verwendet wurden. ; [Anm. d. Red: Forderung] In diesem Kontext fordern wir eine optimale Abstimmung der aktuellen Daten aus den jeweiligen Meldeämtern der Kommunen, sowie dem Amt für Statistik des Landes Brandenburg im Rahmen der Erstellung von Potentialuntersuchungen sowie des Landesnahverkehrsplans mit einzubeziehen und den hierzu erforderlichen Austausch der Daten sicher zu stellen.; Außerdem möchten wir diesbezüglich darauf hinweisen, dass für die künftige Einwohnerbestandsentwicklung der Stadt Ketzin aufgrund von Neubaugebieten einen Zuwachs auf 8.300 Einwohnern zum Jahr 2030 erwartet wird.	
Institution: DBV Regionalverband Havelland / Prignitz; ID: 1241	4.1.5 Angebotskonzepte für2023, 2027 und im Horizont 2030+; RB73/74; Gesamte Strecke aufnehmen, Saisonverkehr erweitern, Durchbindung nach MV (Mecklenburger Seenplatte)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Institution: DBV Regionalverband Havelland / Prignitz; ID: 1240	4.1.4 Potenziale fürReaktivierungen; Die Strecke Wustermark – Ketzin gehörtin die Streckenkategorie A, neben dem Potential „hinsichtlich zuerwartenden werktäglichen Personenverkehrsleistung“ sind auch derAusflugsverkehr und Güterverkehr einzubeziehen.; Die Prognosen derBevölkerungsentwicklung mit aktuellen Zahlen müssen beachtet werden (Planungsrechtliche Wohnungsbau in Ketzin einbeziehen, Zahlen der Melderegister)	; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken und Halte nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Dies betrifft auch die Eingangsdaten zur Bevölkerungsentwicklung, welche für alle Strecken und Halte aus Gründen der Vergleichbarkeit aus einer Quelle stammen. Im Bericht zur Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten unter Kapitel 4.1 Datengrundlagen ist aufgeführt, dass Einwohnerdaten für das Jahr 2019 vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg in das Verkehrsmodell übernommen wurden, soweit diese zur Potenzialabschätzung in definierten Einzugsbereichen benötigt wurden. Das Kriterium "Freizeit- und Tourismuspotenzial" wurde in der Reaktivierungsuntersuchung bewertet.
ID: 1240	Die Strecke Wustermark – Ketzin ist auch als Test- und Referenzstrecke für alternative Technologien der Bahntechnik sinnvoll (Technologiezentrum Wustermark)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die Ermittlung der Potenziale der Stationen und Strecken einheitlich der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		notwendige Infrastrukturaufwand ermittelt wurde. Im Rahmen weitergehenden Untersuchungen, u.a. für die Strecke Wustermark - Ketzin, kann ein eventuelles Reallabor Teil der Untersuchungen zur Machbarkeitsstudie sein.
ID: 1240	Linienführung: Ketzin – Wustermark (Kopplung mit Zugteil ausGolm) – Gesundbrunnen - Lichtenberg	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die Strecke Ketzin - Wustermark ist die Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung geplant sind. Diese werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft.
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1548	Tabelle auf Seite 164 des Entwurfs Landesnahverkehrsplan 2023-2027: Der Systementscheid im Fall der Potsdamer Stammbahn ist zugunsten der Regionalbahnvariante zwischenzeitlich getroffen worden. Die Tabelle muss daher bezüglich Genehmigungs- und Ausführungsphase usw. konkretisiert werden. Ziel muss dabei die Beschleunigung von Genehmigungsverfahren sein, um die Verlagerungsinfrastruktur (weg vom Auto, hin zum ÖPNV) zügig zu verbessern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden.
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1542	Die Verbreitung von Smartphones lag in Deutschland im Jahr 2021 bei 88,8 % bei Personen über 14 Jahren. Es gibt somit noch immer eine nicht zu vernachlässigende Gruppe von Personen, die diese Geräte nicht besitzen bzw. besitzen wollen. [Anm. d. Red: Forderung] Im Gegensatz zu den Ausführungen im Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2023 - 2027 des Landes Brandenburg muss unseres Erachtens auch die Herausgabe eines gedruckten Fahrplanbuches hier als Ziel aufgenommen werden. Auch der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) gibt beispielsweise in jedem Jahr ein solches Fahrplanbuch in benutzerfreundlicher Qualität heraus.; [Anm. d. Red: Kritik] Mit der derzeitigen Praxis des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) wird die Vernachlässigung einer Gruppe von Fahrgästen billigend in Kauf genommen. Dies ist für ein Dienstleistungsunternehmen nicht akzeptabel.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Nachfrage von Fahrplanbüchern war seit 2003 stark rückläufig, dehalb wurde mangels Nachfrage und fehlender Wirtschaftlichkeit die Produktion der Fahrplanbücher vor geraumer Zeit eingestellt. Auch lassen sich die mittlerweile hohen unterjährigen Änderungszyklen der Fahrpläne über gedruckte Medien nicht mehr kommunizieren. Die gedruckten Ausgaben der Streckenflyer des Regionalverkehrs, Kundencenter und Hotlines der Verkehrsunternehmen sowie digitale Medien bilden jedoch ein gutes, stets aktuelles Informationsangebot ab.
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1540	Das Angebot des Schienenpersonenfernverkehrs wird derzeit eigenwirtschaftlich erbracht bzw.[Anm. d. Red: Kritik] in unabgestimmter, direkter Konkurrenz (Deutsche Bahn/Flixtrain). Für die Realisierung des Deutschlandtakts ist jedoch eine aktive, strukturierte Gestaltung ERFORDERLICH.; Der Gewährleistungsauftrag des Bundes für ein Grundangebot im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) ist in Artikel 87e Absatz 4 Grundgesetz (GG) geregelt. Das in diesem Artikel benannte Bundesgesetz, das die Daseinsvorsorge regelt, gibt es allerdings bis heute nicht. Die wiederholt vorgetragene	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da es hierzu klare Positionierungen im LNVP gibt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Darstellung des Bundes, er nehme diese grundgesetzliche Verantwortung bereits durch die Bereitstellung von Investitionsmitteln für die Schienenwege ausreichend wahr, entspricht keinesfalls dem Anliegen der benannten gesetzlichen Regelung.; Mit einem Schienenpersonenfernverkehrsgesetz (SPFVG) würde dagegen erreicht, dass künftig Teilnetze des Fernverkehrs definiert und in einen Vergabekalender eingebracht werden. Diese Teilnetze würden im Wettbewerb, ähnlich wie im Regionalverkehr, vergeben. [Anm. d. Red: Forderung] Für benanntes Bundesgesetz muss sich auch das Land Brandenburg einsetzen. Dieses Ziel muss unseres Erachtens daher im Landesnahverkehrsplan entsprechend festgeschrieben werden.	
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1544	Fernverkehr und Tarifanerkennung: [Anm. d. Red: Lob] Die Tarifanerkennung von VBB-Fahrausweisen in Zugangeboten des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) begrüßt der Deutsche Bahnkunden-Verband e.V. (DBV) im Grundsatz. ; [Anm. d. Red: Kritik] Verbesserungsbedürftig ist jedoch die Umsetzung. Nicht fahrgastfreundlich sind derzeit die entsprechenden Gültigkeitsbereiche von VBB-Tickets.; Ein Beispiel: Ein VBB-Ticket gilt in der IC-Linie 17 im Abschnitt Berlin Hbf - Elsterwerda. Fahrgastfreundlich ist in diesem Fall jedoch die Gültigkeit bereits ab dem Knotenpunkt Berlin-Gesundbrunnen als erstem Systemhalt dieser Linie auf Berliner Gebiet. Die derzeitigen Regelungen sind für Fahrgäste nicht nachvollziehbar und sorgen für Verwirrung. Unwissentlich bzw. ungewollt dürften somit einige Fahrgäste derzeit zu Schwarzfahrern werden! Die benannten Regelungen müssen für die Fahrgäste daher vereinfacht werden. [Anm. d. Red: Forderung] Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans muss in diesem Punkt überarbeitet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt wird, da sich die Stellungnahme auf Sachverhalte bezieht, dienicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1547	"Es ist das gemeinsame Ziel aller Koalitionsparteien, die Brandenburgerinnen und Brandenburger noch besser an den ÖPNV anzubinden. Hierfür bedarf es auch attraktiver Angebote in der Fläche, wie beispielsweise die Plus-Bus-Linien, deren Umsetzung Brandenburg unterstützt. Eine besondere Bedeutung hat zudem der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), der alle Regionen Brandenburgs miteinander verknüpfen und damit schnelle Verbindungen im ganzen Land ermöglichen soll". Dies ist eine Aussage von Brandenburgs Verkehrsminister Guido Beermann. Derartigen Ankündigungen müssen endlich konsequente Taten folgen, ansonsten bleiben dies Lippenbekenntnisse! [Anm. d. Red: Kritik] Diesem Anspruch widerspricht die angekündigte Abbestellung des Personenverkehrs u. a. zwischen Joachimsthal und Templin (Regionalbahnlinie RB 63) bzw. die Nichtberücksichtigung im Entwurf des Landesnahverkehrsplans und ist damit ein fatales Signal!; [Anm. d. Red: Forderung] Daher fordert der Deutsche Bahnkunden-Verband e. V. (DBV), als aktiven Beitrag zum Klimaschutz und zur Verkehrswende, grundsätzlich KEINE Abbestellung von Leistungen des Schienenpersonennahverkehrs, die der Flächenerschließung dienen, mehr	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.; Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	vorzunehmen!; [Anm. d. Red: Forderung] Im Fall der Regionalbahnlinie RB 63 schlägt der Deutsche Bahnkunden-Verband e.V. (DBV) stattdessen vor:; Die deutliche Attraktivitätssteigerung des Angebots durch einen 1-Stundentakt zwischen Eberswalde und Templin an allen Tagen (ein 2-Stundentakt ist im Vergleich zur Auto-Nutzung unattraktiv),; die Beseitigung der Langsamfahrstellen auf der Strecke und somit die Beschleunigung der RB 63,; die Modernisierung der Zugangsstellen unter Beachtung der Grundsätze der barrierefreien Mobilität,; perspektivisch den Einsatz von umweltschonenden, batterieelektrischen Triebzügen und; die Durchbindung der Züge ab/bis Bernau (Endpunkt bzw. Verknüpfungspunkt mit der S-Bahn). Der elektrifizierte Abschnitt Eberswalde - Bernau dient zugleich dem Aufladen der Batterien benannter Triebzüge.; Durch das deutlich verbesserte Angebot und den Wegfall des Umsteigezwangs in Eberswalde können mehr Kunden gewonnen und zudem auch der umweltschonende Tourismus gestärkt werden. Dies nutzt der Verkehrswende und stärkt den Öffentlichen Verkehr. Zudem erfolgen Lückenschlüsse bzw. es werden wichtige Linienverknüpfungen geschaffen.; [Anm. d. Red: Forderung] Vergleichbares gilt sinngemäß für die Bedienung der Regionalbahnlinien RB 73 (Neustadt (Dosse) - Pritzwalk) und RB 74 (Pritzwalk - Meyenburg bzw. die bundeslandübergreifende Weiterführung bis Güstrow über Karow (Mecklenburg)).; [Anm. d. Red: Forderung] Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans ist in diesen Punkten entsprechend zu korrigieren.	Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte.; Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1543	[...] Mit dem Ziel, die Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) deutlich zu erweitern, hat der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) gemeinsam mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg (MIL) die Potenziale zur Reaktivierung von derzeit stillgelegten Bahnstrecken untersuchen lassen. Hierbei wurde eine entsprechende Erstbewertung von 32 potenziell zu reaktivierenden Bahnstrecken Brandenburgs zuzüglich vier Verbindungskurven, darüber hinaus auch 35 Halten an bestehenden Strecken des Regionalbahnverkehrs vorgenommen. Berücksichtigt wurden die Ergebnisse einer entsprechenden Abfrage bei den Landkreisen und kreisfreien Städten.; Im Ergebnis haben es allerdings gerade einmal vier (!) Strecken in die reaktivierungswürdigen Kategorien A (Gesamtlänge 28 km) und sieben Strecken in die Kategorie B (Gesamtlänge 133 km) geschafft. Darüberhinaus wurden gemäß o. g. Potenzialanalyse nur vier Halte als reaktivierungswürdig (Haltekategorie A) eingestuft.; Die Ergebnisse des Gutachtens können jedoch aus verschiedenen Gründen nicht zufriedenstellen und enthalten zudem einige entscheidende strukturelle Mängel. Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) kritisiert schwerpunktmäßig folgende Punkte:; 1. Das Beteiligungsverfahren an der Potenzialanalyse erfolgte nur auf Verwaltungsebene. Interessierte Bürger, Bahnkunden-Verbände, Eisenbahn-Verkehrsunternehmen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Beteiligung von Personengruppen außerhalb der oberen Verwaltungsebene (kommunale Aufgabenträger) in der Phase der Potenzialabschätzung dem Ministerium nicht notwendig erschien. Eine umfangreiche Beteiligung wird bei den nun folgenden detaillierteren Untersuchungen angestrebt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	(EVU), kommunale Spitzenverbände und IHKen wurden gar nicht einbezogen. Die Beteiligung betroffener Bürger, Fahrgäste und Unternehmen erfolgte somit NICHT.;	
ID: 1543	Die Ergebnisse des Gutachtens können jedoch aus verschiedenen Gründen nicht zufriedenstellen und enthalten zudem einige entscheidende strukturelle Mängel. Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) kritisiert schwerpunktmäßig folgende Punkte:; [...]; Sinnvolle Bus-Anschlüsse an Regionalbahnhalten, z. B. Zubringer-Dienste mit Kleinbussen, wurden in der Potenzialanalyse gar nicht erst berücksichtigt. ; Im Gegensatz dazu wurde kürzlich z. B. die neue Orts-Buslinie „956-Shuttle“ in Golzow speziell als Zubringer zur Regionalbahnlinie RB 26 Berlin Ostkreuz – Küstrin-Kietz – Kostrzyn (Küstrin) mit kurzen Umsteigezeiten eingerichtet und erleichtert somit in fahrgastfreundlicher Weise den ansonsten bestehenden längeren Weg zwischen dem Regionalbahn-Haltepunkt und dem Ort ganz erheblich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Erhebungsmethodik der Potenzialanalyse in diesem frühen Station zu grobmaschig war, um das gesamte kÖPNV-Netz im Umfeld der Stationen mit zu berücksichtigen. Zudem bewegt sich der Anteil der mit Bus anreisenden Fahrgäste gerade für kleine, entlegene Stationen im einstelligen Prozentbereich und ist somit vernachlässigbar. Im Rahmen der für die positiv bewerteten Strecken und Stationen nun anzusetzenden Machbarkeitsstudien wird auf das kÖPNV-Angebot umfangreich eingegangen werden.
ID: 1543	Die Ergebnisse des Gutachtens können jedoch aus verschiedenen Gründen nicht zufriedenstellen und enthalten zudem einige entscheidende strukturelle Mängel. Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) kritisiert schwerpunktmäßig folgende Punkte:; [...]; 2. Zugrunde gelegt wurden in der Potenzialanalyse Prognosen für das Jahr 2030. Dieses Datenmaterial ist allerdings nicht einsehbar bzw. der Studie nicht beigefügt. Des Weiteren blieben die Ergebnisse aus der „Bevölkerungsvorausschätzung 2020 – 2030“, die vom Landesamt für Bauen und Verkehr (Brandenburg) herausgegeben wurden, unberücksichtigt bzw. wurden als Datenquelle nicht explizit benannt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1543	Die Ergebnisse des Gutachtens können jedoch aus verschiedenen Gründen nicht zufriedenstellen und enthalten zudem einige entscheidende strukturelle Mängel. Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) kritisiert schwerpunktmäßig folgende Punkte:; [...]; 3. Die Vorauswahl (1. Stufe) von potenziellen Reaktivierungsstrecken und -halten erfolgte auf Basis des 10-Minuten-Einzugsbereichs. Besonders für den ländlichen Raum erscheint dieser enge Zeitraum willkürlich gewählt und bildet die Realität nicht ab. Unseriös ist dabei u. a. die Tatsache, dass z. B. Zubringerverkehre aus Nachbardörfern eines Orts mit Regionalbahnhalt, die durchaus länger als die veranschlagten 10 Minuten dauern können, völlig ignoriert werden.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Erhebungsmethodik der Potenzialanalyse in diesem frühen Station zu grobmaschig war, um das gesamte kÖPNV-Netz im Umfeld der Stationen mit zu berücksichtigen. Zudem bewegt sich der Anteil der mit Bus anreisenden Fahrgäste gerade für kleine, entlegene Stationen im einstelligen Prozentbereich und ist somit vernachlässigbar. Im Rahmen der für die positiv bewerteten Strecken und Stationen nun anzusetzenden Machbarkeitsstudien wird auf das kÖPNV-Angebot umfangreich eingegangen werden.
ID: 1543	Die Ergebnisse des Gutachtens können jedoch aus verschiedenen Gründen nicht zufriedenstellen und enthalten zudem einige entscheidende strukturelle Mängel. Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) kritisiert schwerpunktmäßig folgende Punkte:; [...]; 8. Mangelhaft ist an der Potenzialanalyse außerdem, dass die vorhandene bzw. erwartbare Nachfrage im Schienengüterverkehr (SGV) bei der Reaktivierungs-Betrachtung unberücksichtigt geblieben ist. Dabei kann der Güterverkehr (u. a. auch	Vielen Dank fürIhre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Güterverkehrnicht in der Zuständigkeit des LNVP liegt, sondern eine Bundesangelegenheitdarstellt. Gemäß des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg §7, Abs. 2 bildet derLNVP „die Grundlage für die Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs und derlandesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	der langlaufende, überregionale Güterverkehr) die Wirtschaftlichkeit einer Strecke entscheidend erhöhen. Eine Potenzial-Untersuchung zur qualitativen Verbesserung auch des Schienengüterverkehrs (SGV) wurde in dem Auftrag an die PTV nicht berücksichtigt!; 9. Zur Erreichung der Klimaschutzziele sieht der aktuelle Koalitionsvertrag der Bundesregierung von SPD, BÜNDNIS90/DIE GRÜNEN und FDP die (dringend notwendige bzw. überfällige) Steigerung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs auf 25 Prozent bis zum Jahr 2030 vor, weiterhin eine Verdoppelung der Verkehrsleistung im Personenverkehr. Auch die Umsetzung dieser zentralen Ziele bleiben in der Potenzialanalyse unberücksichtigt bzw. waren nicht Auftragsbestandteil. Dies ist ein gravierender Fehler.	öffentlichenPersonennahverkehrs“. Somit war der Schienengüterverkehr auch kein Bestandteilin der für den LNVP beauftragten Potenzialanalyse.
ID: 1543	Die Ergebnisse des Gutachtens können jedoch aus verschiedenen Gründen nicht zufriedenstellen und enthalten zudem einige entscheidende strukturelle Mängel. Der Deutsche Bahnkunden-Verband (DBV) kritisiert schwerpunktmäßig folgende Punkte:; [...]; 10. Ein weiterer Mangel der Potenzialanalyse besteht darin, dass bundeslandübergreifende, wichtige Strecken bzw. Durchbindungen (die letztlich jedoch einen höheren Verkehrswert generieren) nicht berücksichtigt wurden. Dazu gehört beispielsweise die Strecke Falkenberg (Elster) – Riesa (– Chemnitz). Unverständlich: Auch dieses wichtige fahrgastrelevante Thema war nicht Bestandteil der Aufgabenstellung für das Gutachten. ; Fazit: Die Datenbasis der vorgelegten Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Bahnstrecken ist unvollständig und nur teilweise nachvollziehbar. Die Auswahl der zu reaktivierenden Strecken ist insgesamt recht intransparent.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Mit dem für die Potenzialanalyse gewählten schrittweisen Vorgehen und der differenzierten Berücksichtigung von verkehrlichen, umweltpolitischen, raumordnerischen und finanziellen Aspekten bei der Reaktivierung von Schienenstrecken und SPNV-Halten haben der VBB und das Land Brandenburg eine fundierte Grundlage für die Entscheidungsfindung und die weiteren planerischen Schritte mit einheitlichen Kriterien gewählt. Die Vorschläge für die zu untersuchenden Reaktivierungsstrecken wurden im Vorlauf zur Studie unter Beteiligung der Landkreise bzw. kreisfreien Städte sowie der kreisangehörigen Kommunen im Land Brandenburg ermittelt und durch weitere Vorschläge des VBB und des MIL ergänzt. Nicht berücksichtigt wurden dabei u.a. Schienenstrecken in andere Bundesländer, die überwiegend im Verantwortungsbereich anderer SPNV-Aufgabenträger liegen. Weitere Untersuchungen zu Strecken und Halten sind aber jederzeit nach den eingängigen Verfahren möglich und nicht ausgeschlossen.
ID: 1543	Die Beschränkung der Analyse ausschließlich auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bei Nicht-Berücksichtigung des Schienengüterverkehrs (als Folge der entsprechenden Nichtbeauftragung) ist als nicht zielführend einzustufen. Die Netzwirkung von potenziellen Reaktivierungsstrecken, z. B. die Nutzung als Ausweichstrecken für den langlaufenden, überregionalen Schienengüterverkehr (SGV) im Fall von Störungen oder diversen Bauarbeiten, weiterhin die Möglichkeit der notwendigen Entlastung von Bestandsstrecken im Raum Berlin MUSS aber in einer Potenzialanalyse zur Streckenreaktivierung berücksichtigt werden. Hier wäre beispielsweise die Reaktivierung der Strecken Neustadt (Dosse) – Rathenow, Brandenburg (Havel) –Treuenbrietzen, Jüterbog – Luckau-Uckrow – Lübben nicht zuletzt im Hinblick auf den Seehafen-Hinterlandverkehr sinnvoll. Notwendig ist in diesem Fall natürlich nicht nur die bloße Reaktivierung, sondern auch die entsprechende Elektrifizierung der Strecken incl. der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	derzeit betriebenen ergänzenden Teilabschnitte. Nicht zuletzt im Hinblick auf die dringend erforderliche Verbesserung der Netzresilienz muss nach Auffassung des Deutschen Bahnkunden-Verbandes (DBV) im Fall der Reaktivierungsstrecken endlich auch von der bislang angewendeten strengen, zeitaufwändigen Nutzen-Kosten-Untersuchung (Bedingung für eine Realisierung: Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) >1) abgewichen werden.; Das Reaktivierungspotenzial ist nach Auffassung des Deutschen Bahnkunden-Verbands (DBV) somit deutlich höher. Eine Überarbeitung der Potenzialanalyse ist daher gerade vor dem Hintergrund der verkehrspolitischen Zielsetzungen dringend geboten. Insbesondere muss hierbei der Schienengüterverkehr (SGV) berücksichtigt werden, um auch in diesem Segment die notwendige Verkehrswende zu erreichen.; Und: Gleich im ersten Satz der entsprechenden Pressemitteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) vom 13. Januar 2022 heißt es zudem:; Das Land Brandenburg will die Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr deutlich erweitern!; Dieser Ankündigung müssen nun auch konkrete Taten folgen! Das Kapitel 4.1.4 des Landesnahverkehrsplans muss unseres Erachtens daher grundlegend überarbeitet werden. Das Potenzial zur Reaktivierung von Strecken muss im Rahmen des Landesnahverkehrsplans, unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen, neu untersucht werden.;	
ID: 1543	4. Bei der Potenzialberechnung wurde bezüglich der Zugangswege zu Halten der Anteil 50 % Fuß-, 30 % Rad- und 20 % Pkw-Verkehr angenommen. Diese Gewichtung ist ebenfalls fragwürdig und verzerrt die möglichen Nutzerpotenziale insbesondere im ländlichen Raum.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der hohe Anteil an Fuß- und Radverkehr bei den Zugangswegen zu einer potenzielle zu reaktivierenden Station ist durchaus als realistisch anzunehmen. Die Werte sind den Beobachtungen der VBB GmbH aus den Stationserhebungen entnommen. Zudem fand im Sinne der Mobilitätswende eine Fokussierung der Anteile auf die Vrkehrsmittel des Umweltverbundes statt.
ID: 1543	5. Einhergehend mit der Planung auf Basis des 10-Minuten-Einzugbereichs für die Zugangsstellen blieb die nachfragegerechte Verlegung von zu reaktivierenden Halten an einen aus heutiger Sicht verkehrsgünstigeren Standort offenbar unberücksichtigt.; Ein Beispiel: Für die Reaktivierung des Regionalbahnhalts in Booßen wäre nicht die bloße Reaktivierung, sondern die Verschiebung des Bahnsteigs an den Schnittpunkt der Regionalbahnlinie RB 60 (Eberswalde Hbf –Frankfurt (Oder)) mit der Bundesstraße B 5 und damit kurzen Umsteigewegen u. a. von/zum Bus (Buslinie 981) die fahrgastfreundliche Lösung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da im Rahmen der nun folgenden Machbarkeitsstudien alternative Standorte für die zu reaktivierenden Stationen berücksichtigt werden. Dies gilt übrigens auch für die Stationen bei den zu reaktivierenden Strecken. Im Rahmen der Potenzialanalyse wäre diese Betrachtung zu umfangreich gewesen.
Institution: Deutscher Bahnkunden-	zu Kapitel 2.8.1, Abschnitt "Klimaziele und Klimabilanz": Hier müssen im Entwurf des Landesnahverkehrsplans die Ziele korrigiert werden. In §3, Absatz 1 des Bundes-Klimaschutzgesetzes (KSG) ist in der aktuellsten Fassung festgelegt, dass die	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Verband e.V. ; ID: 1556	Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 1990 schrittweise wie folgt gemindert werden:; 1. bis zum Jahr 2030 um mindestens 65 Prozent und ; 2. bis zum Jahr 2040 um mindestens 88 Prozent.; Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird.	
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1555	Im Kapitel 2.6.3 wird u. a. auf die Anbindung von Städten in Brandenburg an den Fernverkehr durch ein verbindliches, vertaktetes Angebot eingegangen. Der Deutsche Bahnkunden-Verband e.V. ist der Meinung, das die Entwicklung eines Konzepts für die sinnvolle Nutzung der Überführungsfahrten in das derzeit in Bau befindliche ICE-Werk in Cottbus als konkrete Maßnahme in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen werden muss. Teure Leerfahrten müssen u. a. im Hinblick auf die effiziente Nutzung von Energie vermieden werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es Infrastruktur für den Fernverkehr und damit nicht den Regelungsinhalt des LNVP betrifft.
ID: 1555	[...] Der Deutsche Bahnkunden-Verband e.V. ist der Meinung, das die Entwicklung eines Konzepts für die sinnvolle Nutzung der Überführungsfahrten in das derzeit in Bau befindliche ICE-Werk in Cottbus als konkrete Maßnahme in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen werden muss. Teure Leerfahrten müssen u. a. im Hinblick auf die effiziente Nutzung von Energie vermieden werden.; In diesem Zusammenhang sollte die Anerkennung von VBB-Fahrausweisen zwischen Berlin und Cottbus Bestandteil benannten Konzepts sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es Infrastruktur für den Fernverkehr und damit nicht den Regelungsinhalt des LNVP betrifft.
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1550	Turmbahnhof Blankenfelde-Mahlow Glasower Damm (neue Station am Kreuzungspunkt Dresdner Bahn/Berliner Außenring); Die Realisierung dieses Stationsneubaus muss nach Auffassung des Deutschen Bahnkunden-Verbands e.V. (DBV) in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen werden. Auf dem Berliner Außenring werden ab 2025 stündlich vier Regionalbahnzüge verkehren, die nicht in Blankenfelde-Mahlow mit seinen rund 30.000 Einwohnern (und damit dem einwohnermäßig größten Ort im Landkreis Teltow-Fläming) halten werden. Mit diesem Turmbahnhof würde zudem eine sehr gute Umsteigemöglichkeit zwischen der S-Bahnlinie S2 und den Regionalbahnzügen in Richtung Potsdam, Ludwigsfelde und zum Flughafen BER geschaffen. Somit ergeben sich u. a. auch für Fahrgäste aus den südlichen Bezirken Berlins deutliche Verbesserungen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird, da für die Station Blankenfelde-Mahlow Glasower Damm im Kapitel 4.2.2 bereits vermerkt wurde, dass ein positives Projektdossierverfahren vorgelegt wurde. Die VBB GmbH befindet sich in Abstimmung mit der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow bzgl. der weiteren Schriftte zur Realisierung der SPNV-Station.
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1552	Im Rahmen des Projekts RailBLu wurde im Zeitraum vom 12. Dezember 2021 bis 25. Mai 2022 zwischen dem Bahnhof und dem Ort Golzow ein Buszubringer ("956-Shuttle") eingesetzt. [ANm. d. Red.: Lob] Gerade für ortsferne Bahnhöfe/Haltepunkte sind derartige, an den Fahrplan der Regionalbahn angepasste Zubringer mit (barrierefreien) Kleinbussen eine sehr wichtige und erfreuliche Ergänzung für die Fahrgäste und erleichtern die Überbrückung der "letzten Meile" ganz wesentlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1552	[Anm. d. Red: Forderung] Die benannte Linie [Anm. d. Red.: siehe ID 00656] muss nach Auffassung des Deutschen Bahnkunden-Verbands e.V. daher dauerhaft eingerichtet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Pilotbetrieb des RailBlu-Shuttleverkehrs wird derzeit evaluiert und ausgewertet, um klarer abschätzen zu können, ob die Angebotsform für die Region die richtige ist. Eine Verstetigung der Verkehrsleistung liegt in der Hand des Landkreises als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV und müsste in diesem Zuge mit dem verantwortlichen Verkehrsunternehmen abgestimmt werden. Die Einwendung wird dem zuständigen Aufgabenträger zur Kenntnis übermittelt.
ID: 1552	[Anm. d. Red: Forderung] Für das Bundesland Brandenburg muss des Weiteren die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts "Zubringerangebote zum Schienenpersonenverkehr" mit Terminierung in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen werden, da die Situation in Golzow kein Einzelfall ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, im LNVP aber nicht berücksichtigt wird, da dies zwar Ziel ist, die Umsetzung aber in kommunaler Aufgabenträgerschaft liegt. Die Einwendung wird dem zuständigen Aufgabenträger zur Kenntnis übermittelt.
Institution: Deutscher Bahnkunden-Verband e.V. ; ID: 1557	Korridor: Cottbus - Guben - Zielona Gora; Im Entwurf des Landesnahverkehrsplans findet sich u. a. folgender Passus:; "Eine Weiterentwicklung von SPNV-Leistungen KANN nach Auswertung des Probebetriebs im gemeinsamen Interesse der Woiwodschaft Lubuskie und des Landes Brandenburg nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erfolgen".; Das Wort "KANN" muss hier durch das Wort "WIRD" ersetzt werden. Die jetzige Formulierung ist unverbindlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da der Probebetrieb zwischenzeitlich erfolgreich abgeschlossen und das Angebot ausgeweitet werden konnte. Der Text im Kapitel 4.1.3 wird angepasst.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1582	Das Kapitel stellt vorrangig darauf ab, dass zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor eine weitere Erhöhung des Anteils klimafreundlicher Verkehrsmittel benötigt wird. Zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor ist auch eine spürbare Verlagerung des Modal-Splits vom motorisierten Individualverkehr zu den Verkehrsträgern des Umweltverbundes notwendig. Dafür ist unter anderem auch ein deutlicher Ausbau der Angebote im SPNV und ÖPNV erforderlich. Dieser Sachverhalt sollte unter 2.8 auch klar benannt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da der Sachverhalt an anderer Stelle, insbesondere im Angebotskonzept angesprochen ist.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1583	Der Bahnhof Lauchhammer wurde nicht wie dargestellt barrierefrei ausgebaut, sondern nur teilweise Die beiden Bahnsteige sind nur mittels Treppen und einer Überführung verbunden. Für die Erreichung der Barrierefreiheit fehlen Aufzüge.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die SPNV-Station Lauchhammer formal die Kriterien der baulichen Barrierefreiheit erfüllt. Beide Bahnsteige sind barrierefrei zu erreichen, wenn auch die Verbindung zwischen beiden einen Umweg von 1,5 km erfordert. Das Land Brandenburg ist bestrebt, dass für die Station Lauchhammer Aufzüge durch den Betreiber nachgerüstet werden. Allerdings ist hierfür zurzeit weder eine Finanzierung aus Bundesmitteln noch eine Unterstützung in Form einer Landesförderung absehbar, weshalb diese Maßnahme im LNVP nicht hinterlegt ist.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1584	Der kommunale ÖPNV hat sich in den vergangenen Jahren bereits punktuell zu mehr als einer bloßen Ergänzung des SPNV weiterentwickelt. PlusBus-Linien stellen zum Beispiel wichtige Verbindungsachsen in Regionen dar, die keinen eigenen SPNV-Anschluss haben. [Anm. d. Red.: Forderung] Dem Stellenwert dieses hochwertigen ÖPNV sollte grundsätzlich mehr Gewicht beigemessen werden, unter anderem durch eine Integration in ein planerisches Gesamtnetz wie es die Karte 8 bereits suggeriert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2 ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr liegt in der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1585	[Anm. d. Red: Kritik] Die Herstellung eines angenäherten stündlichen Fahrplanangebots durch alternierende 2-stünclie Bedienung einer Strecke mit RegionalExpress- und RegionalBahn-Zügen mit unterschiedlichen Haltekonzepten (z.B. Cottbus – Falkenberg/Elster) führ an den Schnittstellen Bahn-Bus zu nicht optimalen Situationen für Anschlussgestaltung. Beispiele dafür die die Bahnhöfe Doberlug-Kirchhain, Falkenberg/Elster und Finsterwalde. Ohne eine Harmonisierung wird es auf Dauer nicht gelingen, ein gutes Angebot aus Bus und Bahn zu schaffen und Fahrgäste nachhaltig zu animieren, den Öffentlichen Verkehr als Gesamtsystem zu nutzen. [Anm. d. Red: Forderung] Mindestens an den Schnittstellen SPNV / PlusBus besteht Handlungsbedarf.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das Ziel einer möglichst schnellen Verbindung der Zentren Cottbus und Leipzig nur durch das Auflassen einiger Halte durch die Linie RE10 realisiert werden kann. Diese Stationen werden somit nur zweistündlich durch die RB43 bedient. Der dadurch entstehende Unterschied der Taktabfahrtszeiten ist systemimmanent.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1587	Zusätzlich zu den im Entwurf des LNVP 2023-2027 benannten Halten mit Reaktivierungspotential regen wir die Untersuchung der Machbarkeit der Einrichtung eines SPNV-Haltes in Tröbitz [Anm. d. Red.: Betriebsstelle zw. Schönborn (b. Doberlug) und Beutersitz] [...] an.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da ein Halt in Tröbitz nicht als Vorschlag für die in Kapitel 4.1.4 (S.112ff) beschriebene Potenzialuntersuchung Reaktivierungen genannt wurde. Neue Potenzialuntersuchungen zu weiteren Stationen und Strecken werden in Paketen beauftragt. Der Halt Tröbitz wird daher ggf. bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
ID: 1587	Zusätzlich zu den im Entwurf des LNVP 2023-2027 benannten Halten mit Reaktivierungspotential regen wir [...] die Reaktivierung des früheren SPNV-Haltes Lauchhammer Süd an. [...] Der Halt Lauchhammer Süd bindet ein Industriegebiet an, welches aktuell jede strukturelle Verbesserung gebrauchen kann, um Chancen für Nachfolgeinvestitionen nach Wegfall des VESTAS-Standortes zu erreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ein Halt in Lauchhammer Süd wurde nicht als Vorschlag für die in Kapitel 4.1.4 beschriebene Potenzialuntersuchung Reaktivierungen genannt. Neue Potenzialuntersuchungen zu weiteren Stationen und Strecken werden in Paketen beauftragt. Der Halt Lauchhammer Süd wird daher ggf. bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
ID: 1587	[Anm. d. Red: Forderung] Darüber hinaus sollte die Bewertung des nicht in die weitere Betrachtung eingegangenen neuen Haltes in Hänchen bei Cottbus nochmals überprüft werden. [...] Hänchen kann neben dem direkt erschließbaren Einzugsgebiet um die Orte Hänchen, Kolkwitz, Klein und Groß Gaglow zu einem wichtigen Verknüpfungspunkt mit ÖPNV-Angeboten Richtung der Cottbuser Stadtteile Sachsendorf und Madlow sowie zum Lausitzpark entwickelt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Hänchen in die Kategorie C (Potenzial für SPNV-Halt nicht erkennbar) eingeordnet. Die VBB GmbH befindet sich bereits mit dem Landkreis Spree-Neiße zur betreffenden Station im Austausch und prüft weitere Möglichkeiten zur Reaktivierung der Station.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1586	[Anm. d. Red.: Kritik] Warum wird im Abschnitt zum Korridor Berlin – Wroclaw (Breslau) nicht auch die Route via Spremberg, Weißwasser und Horka betrachtet? Auch hier besteht aktuell noch ein nicht elektrifizierter Abschnitt zwischen Cottbus und Horka. Durch die Planungen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes ist zumindest der finanzielle Rahmen für den Ausbau vorhanden. Eine Zwischenlösung könnte auch eine Betrachtung der durchgehend elektrifizierten Trasse Berlin – Senftenberg – Horka – Polen darstellen. Gibt es dazu Überlegungen?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ein Ausbau des Abschnittes zwischen Cottbus und Horka erfolgt im Rahmen des InvKG.;
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1589	[ANm. d. Red.: Forderung] Die für Südbrandenburg wichtigen RE-Linien RE10 (Cottbus – Leipzig), RE11 (Hoyerswerda -Leipzig) und RE18 (Cottbus – Dresden) zu den Zentren im benachbarten Freistaat Sachsen wie Dresden und Leipzig müssen zu stündlich verkehrenden umsteigefreien Angeboten weiterentwickelt [...] werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Einwendung berührtSachverhalte, die nicht in alleiniger Entscheidungsbefugnis des LandesBrandenburg liegen. Gleichwohl setzt sich das Land ausweislich der Planungendes Perspektivnetzes für eine Verbesserung der SPNV-Verbindungen in Richtungdes Freistaates Sachsen ein.
ID: 1589	[ANm. d. Red.: Forderung] Die für Südbrandenburg wichtigen RE-Linien RE10 (Cottbus – Leipzig), RE11 (Hoyerswerda -Leipzig) und RE18 (Cottbus – Dresden) zu den Zentren im benachbarten Freistaat Sachsen wie Dresden und Leipzig müssen [...] in der Reisezeit deutlich verkürzt werden. ; [Anm. d. Red.: Kritik] In Leipzig ist das Nichterreichen des Fernverkehrsknotens mit kurzen Übergangszeiten zu Fernverkehrszügen Richtung Frankfurt/Main und München ein deutlicher Qualitätsmangel, dessen Abstellung richtigerweise im Perspektivnetz in Priorität 1 angeordnet (Tabelle 31) ist.; [Anm. d. Red.: Kritik] Die Reisezeit des RE18 Cottbus - Senftenberg - Ruhland - Dresden kann mit dem MIV nicht ansatzweise mithalten. Zwischen der Region Senftenberg und Dresden ist die Reisezeit im SPNV fast doppelt so lang wie mit dem Pkw. [Anm. d. Red.: Forderung] Es muss auch Ziel der brandenburgischen Landespolitik sein, so schnell wie möglich	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweiseberücksichtigt wird, da die Relation Cottbus-Leipzig bereits im Netz Horizont2030+ erwähnt wird. Die Relation Cottbus-Leipzig wird im Rahmen des InvKG vomBund gefördert, es werden aktuell Planungen mit Ausbaugeschwindigkeiten bis zu160km/h angestoßen. Die Relation Cottbus-Dresden ist nicht mehr vom InvKGabgedeckt.; ; Es bestehen aktuell keine konkreten Planungen desLandes Brandenburg zum weiteren Ausbau der Strecke. Die Einwendung berührtgleichwohl Sachverhalte, die nicht in alleiniger Entscheidungsbefugnis desLandes Brandenburg und – bezogen auf den Streckenausbau – in klarerVerantwortung des Bundes liegen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Reisezeiten zwischen Cottbus und Leipzig von ca. 90 min sowie zwischen Cottbus und Dresden von ca. 80 min zu erreichen. ; [Anm. d. Red.: Kritik] Vor dem Hintergrund der gravierenden Reisezeitnachteile im SPNV sollte der Beschleunigung der Achse Cottbus <> Dresden ebenfalls eine hohe Priorität eingeräumt werden, stattdessen ist sie nicht einmal bei den Maßnahmen mit nachgeordneter Priorität enthalten. Der in Tabelle 32 angedeutete Stundentakt Cottbus <> Dresden alternierend via Ortrand und Elsterwerda wird nicht zur Erreichung einer schnellen stündlichen Verbindung mit einer Reisezeit von ca. 80 Minuten beitragen.	
ID: 1589	[ANm. d. Red: Lob] Die ab Dezember 2022 praktizierte Flügelzugvariante für den RE10 und den RE11 bietet konzeptionell bereits die richtige Basis. [Anm. d. Red.: Basis für - siehe Datensatz XXX]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1590	Mit Inbetriebnahme des Netzes Elbe-Spree im Dezember 2022 verlängert sich die Reisezeit im RE2 von der Lausitz-Metropole Cottbus nach Berlin um ca. 10 Minuten, teilweise durch die Wiederaufnahme der Halte Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz. Spätestens mit Einführung des RE20 muss wieder ein schnelles SPNV-Angebot zwischen Cottbus und Berlin umgesetzt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da nach Fertigstellung der Dresdner Bahn die neue Linie RE20 eine schnelle Direktverbindung Berlin - Cottbus herstellen wird.
ID: 1590	[ANm. d. Red.: Forderung] Für den RE4 (Rathenow - Berlin – Jüterbog – Falkenberg/Elster) sollte die Weiterführung zum sächsischen ÖV-Knoten Riesa geprüft werden. In Zusammenarbeit mit dem Freistaat Sachsen und den Aufgabenträgern der Verkehrsverbünde Oberelbe und Mittelsachsen bietet der RE4 auch die Chance, durch Einrichtung einer langlaufenden RE-Verbindung Berlin - Jüterbog - Falkenberg/Elster – Riesa – Döbeln – Chemnitz verschiedene Fahrgastpotentiale zu bündeln und die Auslastung des RE4 auch im Südabschnitt zu verbessern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken im Land Brandenburg für alle Strecken einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden und für die Strecke Falkenberg (Elster) - Riesa kein ausreichendes Potenzial (Kategorie C) festgestellt werden konnte.
ID: 1590	[Anm. d. Red.: FOrderung] Der RE8-Ast Berlin - Finsterwalde muss via Großräschen und Senftenberg bis in den Knoten Ruhland verlängert werden. Damit wird eine seit 2006 bestehende Angebotslücke im SPNV in Südbrandenburg zwischen Finsterwalde, Großräschen und Senftenberg wieder geschlossen. Mit Einbindung der Dresdener Bahn in Berlin bietet diese Trasse zusätzlich die Möglichkeit einer schnellen Anbindung der gesamten Region um den regionalen Wachstumskern Westlausitz mit ca. 70 Tsd. Einwohnern an den Arbeitsmarkt sowie die Ausbildungs- und Universitätsstandorte in der Bundeshauptstadt. In der Gegenrichtung stellt die Eirichtung dieser fehlenden Relation einen wichtigen Baustein für die Entwicklung des Lausitz Seenlandes, der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt wird. Eine Direktverbindung von Finsterwalde nach Senftenbergwurde als verkehrlich vorteilhafte Verlängerung der Linie RE8 in Vorbereitungder Ausschreibung des Netzes Elbe-Spree geprüft, ist jedoch direkt mit denZügen der Linien RE7 konfliktiert. Eine Verbesserung der Verbindung zwischenden Mittelzentren Brandenburgs wird abseits des SPNV jedoch auch gezielt z.B.durch die PlusBus-Förderung beanreizt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Universitätsstandortes Senftenberg und der Industriestandorte Finsterwalde, Großräschen und Schwarzheide dar.	
ID: 1590	[Anm. d. Red.: Lob] Die Einführung der neuen Linie RE13 (Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda) ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 wird ausdrücklich begrüßt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1590	[Anm. d. Red.: Forderung] Dieses Angebot [Anm. d. Red.: neue Linie RE13 (Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda)] sollte zu einer täglich verkehrenden Linie mit Halt an allen Zugangsstellen zwischen Cottbus und Ruhland weiterentwickelt werden und [Anm. d. Red.: Forderung 2] gleichzeitig das Angebot aus RE18 und RB49 harmonisiert und beschleunigt werden (RE13 als RB im Abschnitt Cottbus -. Ruhland mit allen Zwischenhalten, RE18/RB49 mit Zwischenhalten nur in Drebkau und/oder Neupetershain).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Linie RE13 als zusätzlicher Regionalexpress für die gesamte Region Südbrandenburg konzipiert ist. Elementarer Bestandteil dieser neuen Expresslinie ist dabei nicht nur eine sehr schnelle Fahrzeit zwischen Senftenberg und Cottbus, sondern auch zwischen Elsterwerda und Cottbus. Zusätzliche Halte in Drebkau und Leuthen stehen diesem Ziel entgegen. Das Angebot der Linien RE18 und RB49 wird unabhängig davon durch zusätzliche Kapazitäten in den kommenden Jahren weiter entsprechend des Bedarfes qualifiziert.
ID: 1590	[Anm. d. Red: Kritik] Der Entwurf zum LNVP 2023-2027 spiegelt bisher nicht die Idee des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO), die Linie S8 Dresden – Kamenz bis Hoyerswerda und Senftenberg zu verlängern. Vor allem die Verlängerung nach Senftenberg birgt für Pendler und Touristen perspektiv die Möglichkeit einer guten Erreichbarkeit der sächsischen Landeshauptstadt, des Lausitzer Seenlandes sowie der Arbeitsmöglichkeiten im Norden von Kamenz und sollte unbedingt auch von Brandenburger Seite verfolgt werden. [Anm. d. Red: Forderung] Die Umsetzung sollte nicht erst in Verbindung mit der im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes Kohleregionen geplanten Elektrifizierung der Strecke Arnsdorf – Hosena umgesetzt werden. Bereits heute lassen sich die Dieselbetriebenen S-Bahn-Züge bis Senftenberg verlängern. Die Strecke eignet sich auch für den Einsatz von batterieelektrischen Zügen. In Dresden sowie zwischen Hosena und Senftenberg ist je ein elektrifizierter Abschnitt vorhanden. Gegebenenfalls ist in Kamenz eine Oberleitungsinsel erforderlich. Das ließe sich schneller erreichen als eine vollständige Elektrifizierung. Analog ist auch für den möglichen Hoyerswerdaer Ast der S8 eine Verlängerung bis Spremberg mit Anschluss Richtung Cottbus oder eine Durchbindung bis Cottbus zu prüfen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt ist. Der aktuelle Zustand der Strecke Kamenz - Hosena entspricht nicht dem Ausbaustandard für ein attraktives SPNV-Angebot. Eine langfristige Verbesserung der Verbindung von Senftenberg nach Dresden u.a. durch die durch den Freistaat Sachsen geplante Linie S8 ist gleichwohl Gegenstand von Planungen, die im Zusammenhang mit dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) stehen und im Perspektivnetz des LNVP berücksichtigt werden.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-	[Anm. d. Red: Kritik] Grundsätzlich ist in ländlichen Räumen das Thema Bike+Ride und auch die Präsenz abschließbarer Stellplätze noch deutlich unterrepräsentiert. Ausreichende, sichere und attraktive Bike+Ride-Angebote können einen Beitrag leisten, die Reichweite vieler Zugangsstellen in Kleinstädten oder Gemeinden schnell und kostengünstig aufzuwerten. Das betrifft sowohl SPNV, als auch ÖPNV-Zugangsstellen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da das Land Brandenburg der Meinung ist, dass das Thema der gesicherten B+R-Anlagen ein wichtiges Thema für die Zukunft der Bahnhofsumfelder ist. Bei der Förderung von B+R-Anlagen haben gesicherte B+R-Anlagen bei der Förderung über die Richtlinie ÖPNV-Invest des Landes Brandenburg bereits

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Brandenburg e.V.; ID: 1593	[Anm. d. Red: Forderung] Eine gezielte Förderinitiative wäre eine Möglichkeit, ein Umdenken anzustoßen.	jetzt eine hohe Priorität. So empfiehlt der Leitfaden 'Parken am Bahnhof' seit Sommer 2020 den Kommunen - welche Vorhabenträger bei der Errichtung von B+R-Anlagen sind - ab einer Anlagengröße von 36 Stellplätzen die Hälfte davon als gesicherte Stellplätze (Fahrradboxen, Sammelschließanlagen) auszuführen.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1594	Die ursprüngliche Projektliste aus dem Jahr 2020 zum Strukturstärkungsgesetz Kohleregion las sich ein Glücksfall für die Lausitz. [Anm. d. Red.: Kritik] Leider sind inzwischen wichtige Projekte gestrichen worden wie der Ausbau der Strecke Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Dresden.; [Anm. d. Red.: Forderung] Der ursprünglich in der Projektliste zum StStG enthaltene Ausbau der Strecke Cottbus - Dresden für 160 km/h muss vom Land Brandenburg weiter aktiv eingefordert werden, z.B. im Rahmen des Bundesverkehrswegeplan. Die Streichung dieses Projekts im StSTG darf nicht zur dauerhaften Schlechterstellung der Regionen an dieser Strecke führen. Ohne den Großraum Dresden hat diese Strecke ein Einwohnerpotential von rund 200 Tsd. Einwohnern im nahen Einzugsbereich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.; Das Strukturstärkungsgesetz Kohleregionen ist ein finanziell gedeckeltes Infrastrukturausbauprogramm des Bundes. Nach Sichtung des Bedarfs und der Projektvorschläge musste eine Priorisierung erfolgen, der ein Streckenausbau Cottbus – Dresden nicht mehr umfasste.; Das Land befürwortet nach wie vor bundesfinanzierte Maßnahmen zum Streckenausbau.
ID: 1594	[ANm. d. Red.: Kritik] Die unter 4.10 formulierte Modellregion Lausitz wird nicht funktionieren, wenn wichtige Bestandteile der Eisenbahninfrastruktur im Zustand des letzten Jahrhunderts verharren und SPNV-Angebote auf dieser Infrastruktur nicht mit dem MIV konkurrieren können. Hier sein angemerkt, dass alle auf die Eisenbahnstrecken im Bereich der Knoten Ruhland und Senftenberg nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h befahren werden können. Einmalig in Brandenburg, und das in einer Region mit immerhin 70 Tsd. Einwohnern in einem überschaubaren geografischen Umkreis. Ein Zukunftsmodell für eine ganze Region sollte inhaltlich auch in der ganzen Region mit Zukunft gefüllt sein. Das ist speziell für den gesamten Süden des Landkreises Oberspreewald-Lausitz als ehemaliges Herz des Lausitzer Bergbaureviers zumindest für die Eisenbahninfrastruktur nicht ansatzweise gegeben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird.; Der Ausbau der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur ist Sache des Betreibers, der dafür strukturell auch auf Bundesmittel zurückgreifen muss. ; Hierbei wird prioritär der sukzessive Ersatz physisch und wirtschaftlich verschlissener Leit- und Sicherungstechnik erfolgen.; Eine Geschwindigkeitserhöhung ist zudem mit umfangreichen Um- und Ausbauten in sämtlichen bahnspezifischen Gewerke verbunden und bedarf einer genehmigungsrechtlichen Überprüfung (insbesondere auch hinsichtlich des Emissionsschutzes), ohne dass das bestehende Vollknotensystem in Cottbus Hbf und Ruhland erhalten bleiben kann.
Institution: Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V.; ID: 1591	Säule 5 (38er-Programm) (Seite 151); [Anm. d. Red.: Forderung] Für die Station Altdöbern sollte mehr als nur eine bloße Erhöhung des Bahnsteiges vorgesehen werden. Die Errichtung eines zweiten Seitenbahnsteiges bietet für die im Abschnitt Calau – Abzweig Chransdorf 1-gleisige Strecke die Möglichkeit einer Begegnungsmöglichkeit für Personenzüge und damit einer Beseitigung eines fahrplanerischen Engpasses. In diesem Zusammenhang ist die Verlegung der Station um ca. 300 m Richtung Süden an den BÜ Altdöbern – Rettchensdorf zu prüfen, um eine bessere Ortsanbindung zu ermöglichen.; [Anm. d. Red.: nachfolgenden Abschnitt gelöscht, da bereits in ID 1594 enthalten]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der bedarfsgerechte Ausbau von Eisenbahninfrastruktur und deren Finanzierung Sache des Betreibers ist. Im Falle bundeseigener Schieneninfrastruktur sind demzufolge Bundesmittel einzusetzen. Ob im Rahmen dieser Maßnahme eine Verlegung der Station an den genannten Bahnübergang und die Ergänzung einer zweiten Bahnsteigkante betreiberseitig erfolgt, ist dem Land noch nicht bekannt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Handwerkskammer Potsdam; ID: 1794	Gemäß des Entwurfes ist die Aufgabe der SPNV-Verbindung ab Kyritz über Pritzwalk bis Meyenburg geplant. Dies betrifft die Regionalbahnen RB73 und RB74. Die betroffene Region im Landkreis Prignitz ist ländlich geprägt und vergleichsweise gering durch Verkehrswege und insbesondere Angebote des ÖPNV erschlossen.; Die Erreichbarkeit von Handwerksbetrieben wird damit für Fachkräfte und insbesondere Auszubildende deutlich erschwert. Diese Unternehmen werden damit auf dem angespannten Fachkräftemarkt zusätzlich benachteiligt.; Die Handwerkbetriebe sichern gerade auch im ländlichen Raum Wertschöpfung und Beschäftigung und leisten damit damit einen maßgeblichen Beitrag zur wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Stabilität.; Die Handwerkskammer Potsdam fordert daher die betroffene Bahnverbindung zu erhalten und die Attraktivität durch passgenaue intermodale Mobilitätsangebote zu erhöhen. Wir haben Verständnis dafür, daß ein wirtschaftlicher Betrieb von SPNV in gering besiedelten Regionen eine besondere Herausforderung darstellt. Dennoch ist die Schaffung von öffentlich verfügbaren Mobilitätsangeboten Aufgabe einer wirksamen Daseinsvorsorge.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Institution: Industrie und Handelskammern im Land Brandenburg - Landesarbeitsgemeinschaft Verkehr; ID: 1891	Stellungnahmealler drei Industrie- und Handelskammern des Landes Brandenburg; zumLandesnahverkehrsplan 2023 - 2027 des Landes Brandenburg; ; 1. Einleitung; ; Die Industrie- und Handelskammern (IHK)sind die gesetzlich verankerten Selbstverwaltungs-organisationen dergewerblichen Wirtschaft im Land Brandenburg. Die Industrie- und Handelskammernvertreten die Interessen von mehr 150.000 Unternehmen (36.000 Mit-gliederCottbus, 41.000 Mitglieder Ostbrandenburg, 78.000 Mitglieder Potsdam). Für einegute wirtschaftliche Entwicklung ist die Erreichbarkeit der Unternehmen für dieMitarbeiter Kunden und Lieferverkehre in der gesamten Fläche Brandenburgs undBerlins elementar. Darüber hinaus sind gute Eisenbahnverbindungen in dieangrenzenden Bundesländer und nach Polen unverzichtbar. Vor dem Hintergrund vonFachkräftemangel und Bevölkerungszuwachs in der Metropole wird eine guteÖPNV-Anbindung immer entscheidender. Aus dieser Betroffenheit haben dieIndustrie- und Handelskammern Cottbus, Potsdam und Ostbrandenburg ihrestrategischen Überlegungen bezüglich des ÖPNV nachfolgend zusammengetragen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	Im Koalitionsvertrag der Landesregierungwird die Erhöhung des Anteils der Umweltverbundes am Verkehrsmix von 40% auf 60% bis 2030 als Ziel festgeschrieben. Das bedeutet in 7 Jahren eine mindestens 50%ige Steigerung von Verkehrsleistungund Fahrgastzahlen des Schienenverkehrs im Land Brandenburg umzusetzen. DiesesZiel kann der bis 2027 geltende und nun vorliegende Entwurf des Landesnahverkehrsplanesfür das Land Brandenburg aus Sicht der drei Industrie- und Handelskammern nichtnachkommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1891	Das Land Brandenburg als größtesFlächenland der ostdeutschen Bundesländer bietet mit dem Berliner Verflechtungsraumund den eher ländlich geprägten Regionen unterschiedliche Rahmenbedingungen füreinen ausgewogenen ÖPNV. Die Pandemie hatte auch deutliche Auswirkungen auf denÖPNV zur Folge, Busse und Bahnen waren deutlich leerer. Oftmals erwies sich hierdie Heimarbeit als Vorteil für das System, waren doch überfüllte Züge endlichwieder vernünftig nutzbar.; ; Genau die gegenteiligen Erfahrungenwerden aktuell seit Einführung des 9 Euro-Monatstickets gemacht. Die Menschensind in den ÖPNV zurück gekehrt. Größtenteils fahren aktuell aber wesentlichmehr Menschen Bus und Bahn, als das System Bus und Bahn im Land Brandenburgkapazitiv verkraften kann. Das Ziel „Stärkung Umweltverbund und Verkehrswende“ lässtaktuell bereits deutlich seine Grenzen erkennen. Diese aktuell zu „erfahrendenGrenzen“ sollten auch stärker im Landesnahverkehrsplan für das Land Brandenburg2023 bis 2027 Berücksichtigung finden und konkrete Handlungsoptionen aufgezeigtwerden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die geplanten Angebotsänderungen und -ausweitungen (z.B. Kapazitätsausweitungen, Taktverdichtungen) im SPNV in Kapitel 4.1.5 ausführlich dargestellt werden.
ID: 1891	Diehohe Dynamik in der Hauptstadtregion hält weiter an, durch viele Investitionen,allen voran die Großinvestition von Tesla, hat sie sich noch deutlich verstärkt.Die Einwohnerentwicklung von Brandenburgund Berlin zeigt weiter nach oben. Durch hohe städtische Immobilienpreise wirdder ländliche Raum immer attraktiver für den Zuzug, längst ist nicht nur diezweite Reihe interessant. Zuzug erfahren nun nicht nur die Regionen, die sehrgut an den Nahverkehr angeschlossen sind, sondern auch fernab jeglichenNahverkehrs, hier kommt hauptsächlich das Auto zum Einsatz, nicht zuletzt alsElterntaxi.; Deshalb gilt es, weitere Landesteile mitSchienenwegen zu erschließen und die bisherigen Probleme der überfüllten Zügemit langfristigen und nachhaltigen Strategien in den Griff zu bekommen. BeimAusbau von Schienenwegen sollte man auch über zukünftige Bedarfe nachdenken, vonAnfang an höchste Leistungsfähigkeit im Blick haben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die geplanten Angebotsänderungen und -ausweitungen (z.B. Kapazitätsausweitungen, Taktverdichtungen) im SPNV in Kapitel 4.1.5 - explit hier mit angebotsplanerischen Auge im Perspektivnetz - ausführlich dargestellt werden.
ID: 1891	2. Positive Aspekte des vorliegenden Papiers; ; Es ist der Landesregierung und demzuständigen Ministerium anerkennend zu würdigen, sich der Vielzahl der Problemein einem Strategiepapier zu stellen.; ; Das Land Brandenburg bekennt sich zumÖPNV. Die Förderung von P+R-Stellplätzen ist ausdrücklich zu begrüßen. Nur sokönnen mehr Pendler zu einem Ausstieg aus dem Auto bewegt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.;
ID: 1891	Ebenfalls positiv zu bewerten ist nachwie vor das PlusBus-Konzept im Land Brandenburg, denn besser abgestimmteFahrpläne von Bus zu Bus und von Bahn zu Bus bedeuten mehr Komfort für dieFahrgäste und damit steigende Nutzerzahlen im Gesamt-sytem ÖPNV. Wir empfehlendem Land die Erarbeitung eines „PlusBus-Zielnetzes“, welches auch mit denLandkreisen abgestimmt werden muss, um auch sinnvoll Netzlücken beseitigen zukönnen.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1891	Die Verbesserung derEchtzeitinformationen für Fahrgäste ist ebenfalls ein wichtiger Bau-stein füreine effektive Nutzung der Regionalzüge, Busse und Straßenbahnen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird.; Die Verbesserung der Prozesse der Übermittlung von Echtzeitdaten an die Fahrgastinformation findet seit vielen Jahren bereits unabhängig des Regelungsrahmens des LNVPs statt. Deshalb kann der Hinweis nicht aufgenommen werden.;
ID: 1891	Die geplante Verdichtung von Takten unddie Verlängerung von Zügen, mit der gleichzeitigen Verlängerung von Bahnsteigen,sind wichtige Maßnahmen die für Entlastung sorgen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	3. Verbesserungswürdige Aspekte des vorliegendenPapiers; ; Leider beinhaltet der vorliegendeLandesnahverkehrsplan nicht die erforderlichen Weichenstellungen um mit Mut indie Zukunft zu blicken.; ; Der Landesnahverkehrsplan Brandenburgist leider nur wieder ein Papier des Landes Brandenburg. Doch gerade dort woder Bedarf am größten ist und die Übergänge der Bundesländer Brandenburg undBerlin immer noch verkehrspolitisch und in der Realität spürbar, ist auch derBedarf für gemeinsame Konzepte am größten und ein integrierterLandesnahverkehrsplan Berlin-Brandenburg Pflicht. Die Abhängigkeiten sindhinlänglich bekannt, viele Wünsche des Landes Berlin betreffen Brandenburg unmittelbarund umgekehrt und natürlich hätte man auch ein positives öffentliches Signalfür eine gemeinsame Zusammenarbeit setzen können. Der gemeinsameVerkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) hätte die Klammer für einengemeinsamen Landesverkehrsplan Berlin-Brandenburg sein können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da der LNVP auf der fachlichen Expertise des VBB basiert und Berlin eng als Aufgabenträger des SPNV eingebunden ist sowie der integrierte Ansatz in den Bedienkonzepten verfolgt wird. Der LNVP dient insbesondere den Zielvorstellungen Brandenburgs, die sich dann in gemeinsamen Verkehrsbestellungen der Länder realisieren.
ID: 1891	Eine großangelegte Prüfung zurReaktivierung von Bahnstrecken und Bahnhalten, verlief bisher ohne greifbareErgebnisse. Gerade im ländlichen Raum ist der Bedarf keineswegs zuunterschätzen. Insbesondere Bahnstrecken die sich im LEP HR mit entsprechendenKorridoren decken, sollten vorrangig betrachtet werden. Denn hier würde eineReaktivierung auch immer eine Entlastung von Straßen bedeuten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird
ID: 1891	Einerseits soll derLandesnahverkehrsplan die Grundlage für die Ausschreibungen derVerkehrsleistungen darstellen, in denen Fahrplan und Angebot über langeZeiträume bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen bestellt werden. Andererseitssind die wesentlichen Ausschreibungen für Verkehrsleistungen im SPNV bereitserfolgt. Damit ist der Fahrplan und die Verkehrsleistungen auf wesentlichen Linienbis 2034 bzw. bis 2038 bereits weitestgehend festgelegt worden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die abgeschlossenen Ausschreibungen sich am LNVP 2018 orientieren.; ;
ID: 1891	Viele im Landesnahverkehrsplan geplanteMaßnahmen sind erst nach einer infrastrukturellen Engpassbeseitigung umsetzbar.Das von der Idee her ausdrücklich zu begrüßende Maßnahmenpaket i2030 hat bisher seine Wirkung verfehlt. Die	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Mit dem Projekt i2030 gehen die Länder Berlin und Brandenburg regionale Infrastrukturprojekte an, für die es bislang keine Förderoption gab. Mit der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Planungszeitfür die dort geplanten Infrastrukturmaßnahmen ist deutlich zu lang, zum Teilnoch nicht einmal angelaufen. Eine Umsetzung ist deshalb keineswegs im Jahr2030, wie ursprünglich einmal angestrebt, realisierbar.	Übernahme der ersten Planungsphasen gehen die Länder in Vorleistung und wollen den Fördernachweis erbringen, um mit dem Bund die Projekte weiter umzusetzen. Sobald eine Finanzierung für die Projekte gesichert ist, kann die Umsetzung schneller vorangetrieben werden. Aber auch in diesem Prozess sind die Länder an die gesetzlich geltenden Vorgaben für Planungen und Genehmigungen gebunden.
ID: 1891	Außerhalb von i2030 sieht es nochschlechter aus. Die Ostbahn sei hier als Beispiel genannt. In jedem Fall zuloben ist der Ansatz, sie zweigleisig und elektrifiziert auszubauen. Allerdingsist mit einer Fertigstellung erst ab 2036 zu rechnen. Selbst bis 2036 wäre fürdiese wichtige Strecke deutlich zu spät. Der Landesnahverkehrsplan verwaltetnur die derzeitige Situation, entwickelt keine Visionen für Herausforderungendie bereits mit dem 9 Euro Monatsticket allerorts sichtbar werden und zukünftigdurch das Thema Verkehrswende noch vor der Tür stehen. Ohne den beschleunigtenInfrastrukturausbau ist das Wachstum im Bahnverkehr in Brandenburg (und Berlin)nicht zu bewältigen. Und auch wenn es sich um einen Landesnahverkehrsplanhandelt, die vorhandenen Eisenbahnstrecken teilt man sich aktuell noch mit mitdem Eisenbahngüterverkehr. Gerade hier soll aber die nachhaltige Verkehrswendezum tragen kommen. Der ÖPNV und der Güterverkehr müssen künftig gemeinsamgedacht und geplant werden. Gegenseitige Behinderungen stören das System Bahnerheblich. Deshalb muss eine Abfrage erfolgen, wie sieht derGüterverkehrsbedarf der nächsten Jahre im Land Brandenburg (und Berlin) aus? Bisherhatte der ÖPNV oft Glück, denn die Wachstumszahlen des Güterverkehrs waren inder Vergangenheit sehr gering. Diese bisherige Tendenz beim Güterverkehr aufder Schiene wird aber zukünftig umgekehrt. Das Thema „CO-2-Bepreisung vonTransporten, LKW-Fahrermangel und das Thema Laderraumverknappung“ tragen zurStärkung des Güterverkehrs der Zukunft bei.; Die Strecke Berlin-Frankfurt (Oder) alswichtiger West-Ost Korridor zeigt aber, wie wichtig ein „SPNV-Gesamtkonzept Güter+Personenverkehr“ist, sonst scheitern beide Anforderungen kläglich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da grundsätzlich der Betreiber bzw. der Eigentümer Bund für den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur zuständig ist. Ebenso werden die Belange des Güterverkehrs nicht im LNVP geregelt. Eine Umsetzungsperspektive nebst gesicherter Finanzierung ist für einen Ausbau der Ostbahn vor 2036 zurzeit nicht in Aussicht. Die Länder geben dem Bund mit der "Ostbahnstudie" auf eigene Kosten einen Planungsvorlauf, welcher ebenfalls die Belange des Güterverkehr betrachtet.
ID: 1891	Fehlendes Wagenmaterial beim Schienenpersonenverkehrist immer wieder ein Grund für Zugausfälle, weil benötigte Wagen und Loksdefekt sind, faktisch aber kein Ersatz zur Verfügung steht.; ; In Verkehrsausschreibungen haben dieLänder Brandenburg und auch Berlin die Fahrzeuge weit über den Ausschreibungszeitraumder jeweiligen Strecke hinaus für 24 Jahre unter Vertrag genommen bzw. habensich in den Ausschreibungsbedingungen der laufenden Ausschreibungen dazuverpflichtet. Damit wird das Fahrzeugkonzept und die Maximalkapazität fürJahrzehnte festgelegt. Auf kurzfristig sich abzeichnende Bedarfssteigerungenkann mit dieser selbst auferlegten Restriktion nicht reagiert werden. NeueLinien- und Fahrzeugkonzepte können damit frühestens in der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da für die Folgevergabe, sofern die Fahrzeuge in der vorliegenden Form nicht mehr passen sollten, hinreichend viele Alternativen bestehen. Insbesondere zu nennen sind die Bildung von Doppeltraktionen, die Nutzung der Fahrzeuge auf anderen Linien oder die Veräußerung an einen anderen Betreiber. Zudem ist festzustellen, dass es eine solche Nachnutzungszusage nur für Neufahrzeuge gibt. Bei einigen neu vergebenen Verkehrsverträgen kommen Gebrauchtfahrzeuge zum Einsatz. Der beschriebene Gesamtfahrzeugpool ist aus Sicht des Landes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	zweiten Hälfte der2040er Jahre umgesetzt werden. Damit stellt sich die Frage, inwiefern bei derÜberarbeitung des Landesnahverkehrsplanes durch die jetzt angestoßene Öffentlichkeitsbeteiligungbesteht oder ob nicht ein Großteil der Rahmen für den künftigen ÖPNV im LandBrandenburg unveränderbar gesetzt sind.; Aus unserer Sicht müssen hierfürschnellstmöglich umsetzbare Lösungen entwickelt werden, um auch auf die künftigzu erwartende steigende Verkehrsnachfrage im ÖPNV im Land Brandenburg reagierenzu können.; Eine Idee die nicht neu, sondern seitJahrzehnten bewährt ist, ist die Anschaffung eines Schienfahrzeugfuhrparks. Undhier empfiehlt sich ein Fuhrpark, der durch das Land Brandenburg vorgehal-tenwird. Natürlich kann hinter dem Land ein privater Betreiber stehen, doch dieInitiative muss klar vom Land ausgehen. Es sollte von den vorhandenen Lok- undWagentypen eine ausreichende Anzahl für jegliche Zwangslagen bereitstehen. Hiergenügt in einem Flächen-land wie Brandenburg auch nicht ein zentraler Ort,sondern mehrere Stationen im gesamten Land verteilt. Zusätzlich muss beizukünftigen Ausschreibungen von jedem Anbieter gefor-dert und honoriert werden,eine überdurchschnittliche Anzahl von Loks und Wagen für Not-fällebereitzuhalten. Es hat sich gezeigt, dass nur bei einer tatsächlich vorhandenenReserve die Möglichkeit besteht, auf Ausfälle zu reagieren. Ziel bei dieserVorgehensweise muss auch hier vor allem ein zufriedener Fahrgast sein. Bishersehen die Ausschreibungen keine Reserve für Wagenmaterial vor.	Brandenburg nur für Spezialfahrzeuge, wie beispielsweise für die Gleichstrom-S-Bahn sinnvoll.
ID: 1891	Natürlich spielt auch das ThemaPünktlichkeit eine zentrale Rolle, um Menschen zum Ein-stieg in den Zug zubewegen. Die Gewährleistung der Pünktlichkeit hängt entscheidend davon ab, obder Fahrplan und das Verkehrsnetz Verspätungen verzeihen. In der Pandemie hatdie Pünktlichkeit auf Grund des geringeren Zuspruchs von Fahrgästen eine guteZeit erlebt. Kaum sind die Fahrgastzahlen wieder in Normalzustand, leidet auchdie Pünktlichkeit erheblich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Es findet einen regelmäßige Sichtung und Bewertung der Pünktlichkeit auf allen Linien des Regionalverkehrs statt.; Als unpünktlich wird gewertet, wenn eine Ankunft mehr als 4 Minuten Verspätung hat.; Sinkt die Pünktlichkeit innerhalb eines 7-Tage-Mittels unter 80% (bei täglicher Beobachtung des Wertes) so wird gemeinsam mit dem Verkehrsunternehmen eine Ursachenanalyse durchgeführt und nach Maßnahmen zur Verbesserung gesucht.
ID: 1891	Im Entwurf des Landesnahverkehrsplanesfür das Bundesland Brandenburg ist das Problem der niveaugleichen Bahnübergänge bei wichtigen Bahnstrecken nichterwähnt. Hier gibt es gerade bei den Eisenbahn- und S-Bahn-Strecken mit dichtemTakt und drei bzw. vier Gleisen noch erhebliche bauliche Erfordernisse zurBeseitigung der noch beschrankten Bahnübergänge. Das betrifft vor allem dieBahnübergänge zwischen Berlin und Strausberg, Berlin und Königs Wusterhausenund Borgsdorf.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da nicht das Land als Aufgabenträger für den SPNV, sondern der jeweilige Straßenbaulastträger für den Erhalt der Verkehrsfunktion der Straße zuständig ist. Das Eisenbahn-Kreuzungsgesetz (EbKrG) sieht deshalb vor, dass jeder Kreuzungsbeteiligte die Auflassung eines BÜ und den Ersatz durch eine niveaufreie Lösung fordern kann. Die letzte Novellierung des EbKrG entlastet dabei kommunale Straßenbaulastträger bei der Finanzierung von Ersatzmaßnahmen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1891	4. Fürden IHK Bezirk Cottbus sind folgende Infrastrukturmaßnahmen und Angebote inSüdbrandenburg maßgeblich:; ; Verlängerungder U7 von Rudow zum Flughafen BER; Die Enpass- undVerkehrsstudie der IHK Cottbus zur Verbesserung der Anbindung des FlughafensBER und dessen Umfeld hat die Wichtigkeit der Verlängerung der U7 vonBerlin-rudow bis zum BER gezeigt. Mit bis zu 37.000 Fahrgästen täglich hättedie U7 ein enorme verkehrswirtschaftliche Bedeutung für den Flughafen BER unddessen gesamtem Umfeld. Das Land Berlin hat die wichtigkeit dieser neu zubauenden U-Bahn mit mehreren Machbarkeits- und Potentialstudien unterlegt.; Die Industrie-und Handelskammern der Hauptstadtregion erwarten vom Land Brandenburg eineAnerkennung der nachgewiesen hohen Bedeutung dieser neuen Verkehrsverbindungund den gemeinsamen alsbaldigen Planungsstart gemeinsam mit dem Land Berlin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Bau und Betrieb von U-Bahnen nach § 3 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg (ÖPNV-G BB) in Verbindung mit § 1 Abs. 2 ÖPNV-G BB und § 4 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger, hier konkret dem Landkreis Dahme-Spree, liegt. Das Land Brandenburg wird die kommunale Familie in diesem Prozess beratend und finanziell zu unterstützen.
ID: 1891	RE2 Berlin Stadtbahn-Königs Wusterhausen-Cottbus; Die Industrie- und Handelskammernunterstützten die kurzfristig geplante Taktverdichtung auf der hochfrequentierten Eisenbahnstrecke Cottbus-Berlin auf künftig 3 Züge pro Stundezwischen Lübbenau und Berlin.; Diese Taktverdichtung sollte allerdingsnicht nur zu den Spitzenstunden früh und am Abend sondern ganztägig realisiertwerden. Mit Fertigstellung der Dresdner Bahn muss diese Taktverdichtungzwingend ganztags auch bis Cottbus fortgeführt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die Linie RE20 wird ab Ende 2025 ganztägig zwischen Berlin Flughafen BER, Lübben und Lübbenau fahren - nach Abschluss des zweigleisigen Ausbaus nach Cottbus auch dorthin.
ID: 1891	Durch die ab Dezember 2022 geplanteWiederaufnahme der Halte in Kundersdorf, Raddusch und Kolkwitz verlängert sichdie Fahrtzeit des RE 2 von Cottbus nach Berlin um weitere 10 Minuten.; ; Aus diesem Grund sollte 1x pro Stunde zwischenCottbus und Berlin ein wirklicher „Schnellzug Cottbus-Berlin“ eingesetztwerden, der durch sehr wenige Zwischendurchhalte eine maximale FahrzeitverkürzungCottbus-Berlin (und umgekehrt) aufmaximal 60 Minuten erreicht. Spätestens mit Einführung des RE 20 muss wiederein schnelles SPNV-Angebot zwischen Cottbus und Berlin umgesetzt werden. Die Beseitigungdes Engpasses durch Trennung der S-Bahn- und Fernverkehrsgleise am BahnhofKönigs Wusterhausen wird ebenfalls durch die Industrie- und Handels-kammernausdrücklich begrüßt. Entsprechende Baumaßnahmen zur Beseitigung des „EngpassesNordkopf Bahnhof KW“ haben aktuell bereits begonnen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die Linie RE20 ist als schnelle Expressverbindung mit nur wenigen Halten vorgesehen.
ID: 1891	Leider muss bemängelt werden, das bisher nicht die „Komplattmaßnahme zum Umbaudes Bahnhofes KW“ durch das im Strukturwandelmaßnahmepaket Lausitz des Bundesfestgeschriebene Maßnahmepaket abgedeckt ist. Hier sollte sich das LandBrandenburg gemeinsam mit der DB Netz AG schnellstmöglich beim Bund um dieAusfinanzierung der Gesamtmaßnahme bemühen! .	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Gesamtmaßnahme KW im Strukturwandelmaßnahmenpaketberücksichtigt ist. Sie ist lediglich unterteilt in die Pakete „Bahnhof Königs Wusterhausen“ (Lf. Nr. 4) und „Strecke Grünau-Königs Wusterhausen“ (Lf. Nr. 3).Diese wurden vom Bund Länder Koordinierungsgremium auch beschlossen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1891	Die Beseitigung des Engpasses zwischen Lübbenauund Cottbus durch Bau eines zwei-ten Gleises ist überfällig und solltezeitnah realisiert werden. Erst dann kann die Verbindung in ihrer vollenLeistungskraft wirken und auch die zweitgrößte Stadt Brandenburgs von der Taktverdichtungprofitieren.	; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Der zweigleisige Ausbau der Strecke Lübbenau – Cottbus ist im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes bis voraussichtlich Ende 2027 vorgesehen (vgl. S.151f).
ID: 1891	Der Landesnahverkehrsplanbetontausdrücklich die Bedeutung der Touris-tischen Verkehre im SPNV. Leider gibt esin die Brandenbur-ger Tourismusregion Nr.1 - den Spreewald - keine zusätzlichenAngebote in den Sommer-monaten, um noch mehr Urlauber und Tagesgäste per Bahnin den Spreewald an- und abreisen zu lassen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die bisher auch ganzjährig an Wochenenden fahrenden Zusatzzüge werden ab Ende 2025 in die Linie RE20 integriert. Mit dem Angebot von zwei Zügen pro Stunde auch am Wochenende steht eine leistungsfähige Bahnanbindung für den Spreewald zur Verfügung.
ID: 1891	Hier hat der Landkreis Dahme-Spreewaldund die Industrie- und Handelskammer Cottbus bereits im Jahr 2020 mit der „Verkehrsstudiezur Verlängerung der RB 22 über den Bahnhof KW hinaus bis nach Lübben undLübbenau nachgewiesen, welche positiven Effekte Fahrgasttechnisch für denSpreewald aber auch gleichzeitig als umsteigefreie Anbindung des Spreewaldes anden Flughafen BER entstehen könnten. Leider ist diese praktikable Idee nicht inden aktuellen Landesnahverkehrsplan eingeflossen, was ausdrücklich bedauertwird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Das Perspektivnetz des LNVP sieht entsprechend des Abschnitts der stärksten Nutzung eine Angebotserweiterung für den Abschnitt bis Groß Köris vor.
ID: 1891	Kapitel 2.6.4 Fernverkehr; Die Achse Berlin-Cottbus-Görlitz-Breslauist im Entwurf des Landesnahverkehrsplanes nicht aufgeführt. Dieses imStrukturstärkungsgesetz aufgeführte Projekt ist von zentraler Bedeutung für dieLausitz. Gemäß Fernverkehrskonzept der DB AG sollte es hier weitere Fernzügegeben. Es fehlen Aussagen zur zukünftigen Bedienung der Stecke und des BahnhofsCottbus mittels ICE. Hier sollte das Land Brandenburg im Landesnahverkehrsplandie wichtige Bedeutung dieser Strecke gerade auch für den grenzüberschreitendenVerkehr von und nach Polen entsprechend würdigen und damit dem Bund gegenüberklar Position bezüglich einer schnellen Planung des Ausbaus beziehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fernverkehr wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an.
ID: 1891	Elektrifizierung der SchienenverbindungCottbus-Horka-Görlitz; Die Industrie- und Handelskammer forderneine schnellstmögliche; Die Finanzierung zur Planung und zum Ausbauder Schienenverbindung Cottbus-Horka-Görlitz ist eines der wichtigstenSchienenvorhaben im Rahmen des vom Bund bestätigten StrukturwandelpaketesLausitz. Mit der Elekrifizierung und dem Ausbau der Eisenbahnstrecke Berlin-Cottbus-Görlitz-Breslauwird nicht nur Europas modernstes ICE-Instandhaltungswerk in Cottbus leistungserforderlichangebunden sondern auch eine leistungsfähige grenzüberschreitende sehr wichtigeEisenbahnverbindung wieder reaktiviert. Um allerdings die längstens bis 2038zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel für die Umsetzung dieser Maßnahmeauch binden zu können, muss der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweiseberücksichtigt wird, da es zukünftig eine Task Force Bahnknoten Cottbus geben soll, die sich intensiv mit dem Eisenbahnstandort Cottbus und die infrastrukturelle Entwicklung von und zum Bahnknoten befasst. Dies beinhaltetauch den zweigleisigen Ausbau der Strecke Lübbenau-Cottbus und ggfs. den sich anschließenden Ausbau von Cottbus nach Görlitz. Die Vorplanungen zu letzterem haben bereits begonnen, die Mittel sind beim Bund durch Beschluss des BLKG gesichert, eine Aufnahme in die SV Planung Ende des Jahres 2022 ist angestrebt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Planungsbeginn spätestens bis Ende 2023starten. Deshalb fordern die Industrie- und Handelskammern vom Land Brandenburgdie Gründung der „Task force i2038 Lausitz“, um diesen schnellen Planungsstartauch realisieren zu können.	
ID: 1891	RE 4 (Rathenow –Berlin-Jüterbog-Falkenberg/Elster); Für den RE4 (Rathenow - Berlin – Jüterbog –Falkenberg/Elster) sollte die Weiterführung zum sächsischen ÖV-Knoten Riesageprüft werden. In Zusammenarbeit mit dem Freistaat Sachsen und denAufgabenträgern der Verkehrsverbünde Oberelbe und Mittelsachsen bietet der RE4 auchdie Chance, durch Einrichtung einer langlaufenden RE-Verbindung Berlin -Jüterbog - Falkenberg/Elster – Riesa – Döbeln – Chemnitz verschiedeneFahrgastpotentiale zu bündeln und die Auslastung des RE4 auch im Südabschnittzu verbessern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken im Land Brandenburg für alle Strecken einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden und für die Strecke Falkenberg (Elster) - Riesa kein ausreichendes Potenzial (Kategorie C) festgestellt werden konnte.
ID: 1891	Der RE8-Ast Berlin - Finsterwaldemuss via Großräschen und Senftenberg bis in den Knoten Ruhland verlängert werden. Damitwird eine seit 2006 bestehende Angebotslücke im SPNV in Südbrandenburg zwischenFinsterwalde, Großräschen und Senftenberg wieder geschlossen. Mit Einbindungder Dresdener Bahn in Berlin bietet diese Trasse zusätzlich die Möglichkeit einerschnellen Anbindung der gesamten Region um den regionalen Wachstumskern Westlausitzmit ca. 70 Tsd. Einwohnern an den Arbeitsmarkt sowie die Ausbildungs- und Universitätsstandortein der Bundeshauptstadt. In der Gegenrichtung stellt die Einrichtung dieserfehlenden Relation einen wichtigen Baustein für die Entwicklung des Lausitz Seenlandes,der Universitätsstandortes Senftenberg und der Industriestandorte Finsterwalde,Großräschen und Schwarzheide dar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die vorgeschlagene Linienführung wurde im Rahmen der Vorbereitung des Vergabeverfahrens Netz Elbe-Spree geprüft, aufgrund zahlreicher verkehrlicher und betrieblicher Konflikte - u.a. mit der Linie RE7 im Bereich Großräschen - Senftenberg - verworfen.
ID: 1891	Neue Linie RE 13(Cottbus-Senftenberg-Ruhland-Elsterwerda) Die Einführung der neuen LinieRE13 (Cottbus – Senftenberg – Ruhland – Elsterwerda) ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022wird ausdrücklich begrüßt. Dieses Angebot sollte zu; einer täglich verkehrenden Linie mit Halt an allenZugangsstellen zwischen Cottbus und Ruhland weiterentwickelt werdenund gleichzeitig das Angebot aus RE18 und RB49 harmonisiert und beschleunigtwerden (RE13 als RB im Abschnitt Cottbus -. Ruhland mit allen Zwischenhalten,RE18/RB49 mit Zwischenhalten nur in Drebkau und/oder Neupetershain).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	Linienverlängerung der S8 von Dresden nachSenftenberg; Der Entwurf zum LNVP 2023-2027 spiegelt bishernicht die Idee des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO), die Linie S8Dresden – Kamenz bis Hoyerswerda und Senftenberg zu verlängern. Vor allem dieVerlängerung nach Senftenberg birgt für Pendler und Touristen perspektiv die Möglichkeit einerguten Erreichbarkeit der sächsischen Landeshauptstadt, des	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine Verbesserung der Verbindung von Senftenberg nach Dresden u.a. durch die durch den Freistaat Sachsen geplante Linie S8 ist Gegenstand von Planungen, die in Zusammenhang mit dem Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) stehen.;

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Lausitzer Seenlandes sowie derArbeitsmöglichkeiten im Norden von Kamenz und sollte unbedingt auch von BrandenburgerSeite verfolgt werden. Die Umsetzung sollte nicht erst in Verbindung mit der im Rahmen desStrukturstärkungsgesetzes Kohleregionen geplanten Elektrifizierung der StreckeArnsdorf – Hosena umgesetzt werden. Bereits heute lassen sich die Dieselbetriebenen S-Bahn-Zügebis Senftenberg verlängern. Die Strecke eignet sich auch für den Einsatz vonbatterieelektrischen Zügen. In Dresden sowie zwischen Hosena und Senftenbergist je ein elektrifizierter Abschnitt vorhanden. Gegebenenfalls ist in Kamenzeine Oberleitungsinsel erforderlich. Das ließe sich schneller erreichen alseine vollständige Elektrifizierung. Analog ist auchfür den möglichen Hoyerswerdaer Ast der S8 eine Verlängerung bis Spremberg mitAnschluss Richtung Cottbus oder eine Durchbindung bis Cottbus zu prüfen. Perspektivnetzdes Brandenburger SPNV im Horizont 2030+ (Seite 142 ff.);	
ID: 1891	GrenzüberschreitendeRegionalzugverbindungenBrandenburg-Sachsen Die für Südbrandenburg wichtigenRE-Linien RE10 (Cottbus – Leipzig), RE11 (Hoyerswerda -Leipzig) und RE18(Cottbus – Dresden) zu den Zentren im benachbarten Freistaat Sachsen wie Dresden und Leipzig müssen zustündlich verkehrenden umsteigefreien Angeboten weiterentwickelt und in derReisezeit deutlich verkürzt werden. In Leipzig ist das Nichterreichen desFernverkehrsknotens mit kurzen Übergangszeiten zu Fernverkehrszügen Richtung Frankfurt/Mainund München ein deutlicher Qualitätsmangel, dessen Abstellung richtigerweise imPerspektivnetz in Priorität 1 angeordnet (Tabelle 31) ist. Die ab Dezember 2022praktizierte Flügelzugvariante für den RE10 und den RE11 bietet konzeptionellbereits die richtige Basis.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine Beschleunigung der Linie RE10 in Richtung Leipzig erfordert einen Streckenausbau, der im Rahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) diskutiert und beplant wird.; Eine Verbesserung der Anschlüsse in Leipzig wird gemeinsam mit dem sächsischen Aufgabenträger angestrebt, ist aber auch abhängig von den korrespondierenden Lagen des Fernverkehrs. Die Linie RE10 ist dabei stets fest in den Knoten Cottbus eingebunden.
ID: 1891	Die Reisezeit des RE18 Cottbus -Senftenberg - Ruhland - Dresden kann mit dem MIV nicht ansatzweise mithalten. Zwischender Region Senftenberg und Dresden ist die Reisezeit im SPNV fast doppelt so lang wie mitdem Pkw. Es muss auch Ziel der brandenburgischen Landespolitik sein, so schnellwie möglich Reisezeiten zwischen Cottbus und Leipzig von ca. 90 min sowie zwischen Cottbus undDresden von ca. 80 min zu erreichen. Vor dem Hintergrund der gravierendenReisezeitnachteile im SPNV sollte der Beschleunigung der Achse Cottbus <> Dresdenebenfalls eine hohe Priorität eingeräumt werden. Stattdessen ist sie nicht einmal bei den Maßnahmenmit nachgeordneter Priorität enthalten. Der in Tabelle	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Beschleunigung der Linie RE18 kann nur durch Ausbau der Infrastruktur erfolgen, zu dem das Land Brandenburg, der Freistaat Sachsen und der Bund in regelmäßigem Austausch sind.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	32 angedeuteteStundentakt Cottbus <> Dresden alternierend via Ortrand und Elsterwerdawird nicht zur Erreichung einer schnellen stündlichen Verbindung mit einerReisezeit von ca. 80 Minuten beitragen.	
ID: 1891	Ausbau der Eisenbahnstrecke Cottbus-Ruhland-Dresdendringend notwendig; Derursprünglich in der Projektliste zum StStG enthaltene Ausbau der StreckeCottbus - Dresdenfür 160 km/h muss vom Land Brandenburg weiter aktiv eingefordert werden, z.B.im Rahmendes Bundesverkehrswegeplan. Die Streichung dieses Projekts im StSTG darf nicht zurdauerhaften Schlechterstellung der Regionen an dieser Strecke führen. Ohne den GroßraumDresden hat diese Strecke ein Einwohnerpotential von rund 200 Tsd. Einwohnern im nahenEinzugsbereich. Die unter 4.10 formulierte Modellregion Lausitz wird nicht funktionieren,wenn wichtige Bestandteile der Eisenbahninfrastruktur im Zustand des letzten Jahrhundertsverharren und SPNV-Angebote auf dieser Infrastruktur nicht mit dem MIV konkurrierenkönnen. Hier sein angemerkt, dass alle auf die Eisenbahnstrecken im Bereich derKnoten Ruhland und Senftenberg nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h befahrenwerden können. Einmalig in Brandenburg, und das in einer Region mit immerhin 70 Tsd.Einwohnern in einem überschaubaren geografischen Umkreis. Ein Zukunftsmodellfür eineganze Region sollte inhaltlich auch in der ganzen Region mit Zukunft gefülltsein. Das istspeziell für den gesamten Süden des Landkreises Oberspreewald-Lausitz alsehemaliges Herz desLausitzer Bergbaureviers zumindest für die Eisenbahninfrastruktur nicht ansatzweisegegeben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da vorrangig der Betreiber für den bedarfsgerechte Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zuständig ist. Auch mit Entfall der Maßnahme aus dem Strukturstärkungsgesetz konnte eine Finanzierung, des auch aus Sicht des Landes Brandenburg notwenigen Ausbaus der Strecke, in Abstimmung mit dem sächsischen Aufgabenträger bisher nicht sichergestellt werden.
ID: 1891	5. Für den IHK Bezirk Ostbrandenburg sindfolgende Infrastrukturmaßnahmen und Angebote maßgeblich:; ; RE 1 Berlin Stadtbahn-Erkner-Fürstenwalde/Spree-Frankfurt(Oder); Die Industrie- und Handelskammern freuensich über die Taktverdichtung in der Haupt-verkehrszeit zwischen Brandenburg ander Havel und Frankfurt (Oder). Die Taktver-dichtung erfolgt zeitgleich miteinem neuen Verkehrsvertrag für das Elbe-Spree-Netz. Mehr Augenmerk sollte aufdie kleineren Unterwegsbahnhöfe gegeben werden. Auch hier ist eine Taktverdichtungjenseits des 3. „Expresszuges“ denkbar. Schon jetzt werden diese Bahnhöfe starkvon Pendlern aus der Umgebung genutzt, entsprechendes P+R Potential bereits ausgeschöpft.Den Kommunen sollte man hier die Möglichkeit geben nachzubessern, mit finanziellenAnreizen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Mit dem Perspektivnetz ist langfristig eine vierte Leistung im Regionalverkehr zwischen Berlin und Frankfurt(Oder) vorgesehen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1891	Mit der Eröffnung der Tesla Fabrik, inwelcher, Stand Mai 2022 bereits mehr als 4000 Menschen arbeiten, kommen neueHerausforderungen auf die Strecke zu. Bereits jetzt kommt es zwischen Berlinund Fangschleuse zu den Schichtwechseln bei Tesla zu einer Überlastung desWagenangebotes. Ab Dezember 2022 möchte Tesla einen Shuttle zwischen Erkner undFangschleuse einsetzen. Hier gilt es die Situation ständig neu zu bewerten. Injedem Fall ist hier mit großen Herausforderungen zu rechnen, gilt esschnellstmöglich Investitionen anzuschieben. Die hohe Auslastung in dergenannten Relation hat Auswirkungen auf die gesamte Strecke zwischen Berlin undFrankfurt (Oder).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	S3 Berlin-Erkner; Das Bedienkonzept für die S3 wirdunverändert mit einem 10-Minuten-Takt bis Erkner in der Hauptverkehrszeitfortgeführt. Der dichte Takt wird ausdrücklich begrüßt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	RB 26 Berlin-Lichtenberg/Ostkreuz-Strausberg-Seelow-Küstrin-Kietz/Kostrzyn(Ostbahn); Die sogenannte Ostbahn/Linia 203 istmittlerweile vorgesehen für denerforderlichen zweigleisigen Ausbau, zusammenmit der Elektrifi-zierung der Strecke. Hier gilt es nachzuschärfen, wann derAusbau beendet sein wird. Derzeit wird mit einer Fertigstellung ab 2036gerechnet, was deutlich am Bedarf vorbei geht. Die Landesregierung muss sichhier unbedingt für die Aufnahme, sowohl in den Bundesverkehrswegeplan, als auchin die Aufnahme in das europäische TEN-T Netz stark machen.	; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Betreiber für den bedarfsgerechten Ausbau der Strecke zuständig ist. Die Länder Berlin & Brandenburg setzen sich nach wie vor für eine Aufnahme der Strecke in das TEN-T-Netz ein (vgl. S 154). ; Zusätzlich engagiert sich das Land durch Bewilligung von Fördermaßnahmen an bundeseigener Eisenbahninfrastruktur im Rahmen seiner rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten auch außerhalb seiner originären Zuständigkeit. So konnte z.B. die Zweigleisigkeit der Ostbahn zwischen Strausberg und Rehfelde durch finanzielle Hilfestellung des Landes realisiert werden.; Die Beschleunigung von Ausbaumaßnahmen bundeseigener Infrastruktur liegt jedoch außerhalb der Zuständigkeit und Möglichkeiten des Landes.
ID: 1891	Es müssenunbedingt mehr Züge täglich von Berlin nach Gorzow durchgebunden werden. Einzweiter (Batterie) betriebener Zug zwischen Müncheberg und Berlin ab 2024 istzu begrüßen. Wird aber dem Bedarf insgesamt nicht gerecht. Auch hier gilt esden Güterverkehr stets mit zu berücksichtigen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, das sie Sachverhalte berührt, die nicht vom Geltungs- und Regelungsinhalt des LNVP umgriffen sind. Gleichwohl ist das Land Brandenburg bestrebt, die Anzahl von Durchbindungen nach Gorzow zu erhöhen. Die weitere Entwicklung dieser Verkehre steht jedoch in Verantwortung der Aufgabenträger in der Republik Polen.
ID: 1891	S5 Berlin-Strausberg/Nord; Ein 10 Minuten Takt nach Strausberg-Nordist zu begrüßen. Alternativ sollte zusätzlich über Express S-Bahnen nachStrausberg-Nord nachgedacht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	RB 35 Fürstenwalde/Spree-Bad Saarow; Die Verlängerung der Linie RB 35 bis zum Bahnhof Bad Saarow-Pieskow wird durch die Industrie- undHandelskammern ausdrücklich begrüßt.; Entscheidend ist, die Anschlusssicherungin Fürstenwalde/Spree	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die entsprechenden Anschlüsse werden seit Dezember 2022 angeboten.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	von und nach Berlin bzw. Frankfurt (Oder) zugewährleisten. Bad Saarow ist ein aufstrebender Kurort mit steigendenEinwohnerzahlen und Gästeüber-nachtungen. Eine weitergehende Anbindung von Fürstenwaldean Beeskow ist zu prüfen, trotz Entwidmung der Strecke. Durch die TeslaAnsiedlung ergeben sich hier allerdings weitere Notwendigkeiten.;	
ID: 1891	RB 36 Königs Wusterhausen-Beeskow-Frankfurt (Oder); Die Beseitigung des Engpasses durch Trennung der S-Bahn- undFernverkehrsgleise am Bahnhof Königs Wusterhausen wird durch die Industrie- undHandelskammern begrüßt. Diese prioritäre Maßnahme sollte zeitnahumgesetzt werden; ; Die Strecke der RB 36 ist für Pendlernach Berlin derzeit unattraktiv. Da die Verbindung nach Berlin nur mit einemUmstieg in Königs Wusterhausen und einer Umsteigezeit von 14 Minu-tengegeben ist, benötigen Pendler aus dem Mittelzentrum Beeskow mit dem SPNVmindes-tens 90 Minuten bis zur Berliner Stadtbahn (Berlin-Ostkreuz). Eine optimaleVerknüpfung sieht Übergangszeiten von bis zu 10 Minuten vor. Die KreisstadtBeeskow ist durch die un-zureichende Erreichbarkeit der Metropole Berlin vonder Entwicklungsdynamik, die von der Metropole ausgeht, weitgehend abgehängt.; Zur Steigerung der Attraktivität derStrecke für Arbeits- und Freizeitpendler (Storkow/Naturpark Dahme-Heideseen,staatlich anerkannter Erholungsort Wendisch-Rietz, Kreisstadt Beeskow, staatlichanerkannter Erholungsort Müllrose/Naturpark Schlaubetal) wird eine räumliche undzeitliche Optimierung der Verknüpfungdes RB 36 mit dem RE 2 in Königs Wusterhausen in Richtung Berlin sowie mit demRB 22 in Richtung Flughafen BER und Potsdam gefordert.; Die gewerbliche Entwicklung imFlughafenumfeld und wachsender Bevölkerungsdruck aus der Metropole Berlinstärkt die Wohnbaunachfrage entlang der SPNV-Achse der RB 36. Vor allem dieStadt Storkow kann durch die räumliche Nähe zum Flughafen von einer gutenBahnverbindung profitieren („Stadt der 2. Reihe“).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Fahrlage der RB36 richtet sich nach der zur Verfügung stehenden Infrastruktur und ist stark in das örtliche ÖPNV-Netz eingebunden. Die Erreichbarkeit von Storkow und Beeskow aus auf die Berliner Stadtbahn wurde im Dezember 2022 mit dem Netz Elbe-Spree zudem deutlich verbessert.
ID: 1891	RB 60 Eberswalde-Bad Freienwalde-Seelow-Frankfurt (Oder); Die Einführung eines Stundentaktes derRB 60 zwischen Wriezen und Frankfurt (Oder) wird ausdrücklich begrüßt. Diessetzt eine Nachverhandlung des bestehenden Verkehrsvertrages Ostbrandenburgvoraus, der bis 2024 besteht. Im Sinne des Abschnittes 6.2.2 sollten dieNachverhandlung und die Taktverdichtung bereits frühzeitiger erfolgen. Zumaleine zeitnahe Taktverdichtung dem Ziel 4.2 („1 Angebot pro Stunde als Grundtaktin der gesamten Haupt-stadtregion“) der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030und dem „Anspruch“ des LNVP, diese Vorgabe umzusetzen (S. 10), besser gerechtwerden würde.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der geplante durchgehende Stundentakt auf der RB60 erst mit Start des Netzes Ostbrandenburg 2 realisiert werden kann. Der hierfür notwendige Infrastrukturausbau erfolgt vsl. erst zu Ende 2024.
ID: 1891	Umsteigezeiten unter 10 Minuten mit demRE 3 (Richtung Berlin-Hauptbahnhof) und der RB 24 (Richtung Berlin-Ostkreuz undFlughafen BER) in Eberswalde bzw. RE 1 in Frankfurt (Oder) solltengewährleistet werden.; Denkbar wäre zum Beispiel	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die begrenzten Infrastrukturkapazitäten im Raum Berlin lassen nur eine begrenze Anzahl von nach Berlin Hbf durchgebundenen Zügen zu. Diese

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	eineDurchbindung der RB 60 von Bad Freienwalde nach Berlin-Ostkreuz in derHauptverkehrszeit. Dies kann mit Hilfe von Zugteilungen (also Verstärken undSchwächen der Züge) in Eberswalde geschehen, um die Kapazitäten an den Bedarfan-zupassen. Voraussetzung für den Einsatz bimodaler Fahrzeuge ist eineTeilelektrifizierung der Strecke von Eberswalde bis Bad Freienwalde.	werden zuvorderst anhand der erzielbaren Verkehrsnachfrage ausgewählt, sodass langfristig die Linien RB24, RE3 und RE9 sowie flankierende Fernverkehrszüge das Angebot von und nach Berlin abbilden. Die Verbindung aus Richtung Bad Freienwalde wird durch Optimierungen der Anschlussbeziehungen langfristig weiter verbessert.; Zugteilungen können nur zulasten der Fahrzeit der bisher schon durchfahrenden Züge (hier des RE3) umgesetzt werden und werden daher konzeptionell nicht verfolgt.
ID: 1891	Heidekrautbahn Berlin-Groß Schönebeck; Die Wiederaufnahme und Verlängerung biszum Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen ab Dezember 2024 ist zu begrüßen. Der Einsatzvon Wasserstoff angetriebenen Fahrzeugen positiv zu werten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	RB 61 Angermünde-Schwedt; DerBahnhof Angermünde ist für die "Zugflügelung" auszubauen - so kannder reibungslose Ablauf nach Schwedt überhaupt erst realisiert werden. Am Wochenende gibt esohnehin nur einen 2-Stunden-Takt vonSchwedt nach Berlin (bzw. umgekehrt). Vor diesem Hintergrund ist die Zahl derNutzer zu bewerten. Bei einem qualitativ höherwertigen, komfortablen undzuverlässigen Angebot besteht ein hohes Wachstumspotenzial für die VerbindungSchwedt-Berlin. Die Schiene hat eine existenzielle Bedeutung für die Anbindungvon Schwedt an den Berliner Raum. Nur so ist Schwedt für die zunehmend wichtigeGruppe der Einpendler zu Arbeitsplätzen in der Industrie und dem KlinikumUckermark einigermaßen attraktiv. Umgekehrt besteht bei einem entsprechendenAngebot auch die Chance, dass sich Pendler nach Berlin in Schwedt niederlassen.Eine befriedigende Anbindung von Schwedt an Berlin im Stundentakt kann nur ohneUmstieg erreicht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ein Flügelkonzept in Angermünde in Richtung Schwedt aufgrund der unpraktischen Bahnsteiganordnung, sowie eher kurzer Bahnsteige in Richtung Schwedt zurzeit nicht machbar ist. Ein für die Flügelung Richtung Schwedt notwendiger Umbau des Bahnhofes steht aufgrund des vsl. hohen baulichen und finanziellen Aufwandes aus Sicht des Landes in keinem Verhältnis zum Nutzen.
ID: 1891	RB 25 Berlin-Wriezen (Wriezener Bahn); Essollte eine Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Tiefensee und weiter nachWriezen umgesetzt werden. Das Oderbruch ist derzeit nur über Querverbin-dungenaus Richtung Eberswalde oder Frankfurt (Oder) an Berlin angebunden. Durch dieErtüchtigung der Bahnstrecke könnte eine Region wie das Oderbruch enormprofitieren. Auch hier gibt es bereits sehr viele Pendler, die im Moment nochlieber die überlasteten Straßen zu den Hauptverkehrszeiten nutzen, aber gernauf eine Bahnverbindung umsteigen würden. Die Region um Wriezen würde mitSicherheit stark an Bedeutung und Attraktivität gewinnen. Eine entsprechende Studie der InitiativeWriezener Bahn kommt zu dem Schluss, eine Wiederinbetriebnahme istwirtschaftlich sinnvoll, dies bestätigen wir als Industrie- und Handelskammernim Land Brandenburg ausdrücklich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Reaktivierungsstrecke Werneuchen - Wriezen in Streckenpaket 1 enthalten ist und im Anschluss an die Veröffentlichung des LNVPs eine vertiefte Untersuchung im Rahmen von Machbarkeitsstudien erhalten wird. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten. Bereits vorliegende Erkenntnisse werden in die Untersuchung der VBB GmbH einfließen. Das betrifft damit auch die genannte Studie.
ID: 1891	RB63 Eberswalde-Templin; Derdurchgeführte Testbetrieb der Strecke ab 2018 ist zu begrüßen. Allerdings istdie Infrastruktur unbedingt zu verbessern. Hier fehlt es an	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Bahnsteigen (z.B.in Templin) oder an Kreuzungspunkten (Friedrichswalde).Die Strecke ist von hoher Bedeutung für den Querverkehr im nördlichen Brandenburg.Eine Einstellung dieser Relation lehnen wir ab, statt dessen sollte man dasvorhandene Fahrgastpotential mit Verbesserung der Qualität heben.	Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte.; Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1891	. Für den IHK Bezirk Potsdam sind folgendeInfrastrukturmaßnahmen und Angebote maßgeblich:; ; Umsetzung I2030; Die Industrie- und Handelskammernsprechen sich seit Jahren für den Wiederaufbau von S-Bahn bzw.Regionalbahnlinien aus und schätzten es als sehr positiv ein, dass die u. g.Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 angegangen werden sollen. Wünschenswertwäre jedoch aufgrund der drängenden steigenden Nachfrage sowie der langenRealisierungs-zeiträume der Baumaßnahmen, die Projekte so schnell wie möglich zubeginnen. Auch die Planung bzw. Realisierung von Teilstrecken wärewünschenswert, um die erforderlichen Kapazitäten so schnell wie möglich erhöhenzu können.; ; Express S-BahnBerlin-Spandau–Nauen; Nach jahrelangenDiskussionen sollte hier schnellstmöglich eine Systemententscheidung getroffenwerden, um endlich die Kapazitätserweiterung zu ermöglichen. Insbesondere dieStadt Falkensee ist aufgrund der großen Bevölkerungszunahme sowie der starkenOrientierung nach Berlin darauf angewiesen. Eine verbesserte ÖPNV-Anbindung bisnach Nauen würde zudem deutliche Entwicklungsimpulse ermöglichen.	VielenDank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die genanntenverkehrlichen Ziele sind im Korridor Berlin-Spandau - Nauen erfasst. Auch dasKonzept der Express-S-Bahn wird mit untersucht. Das Projekt befindet sichderzeit in der Vorplanung
ID: 1891	S-Bahn-Velten; Die Stadt Velten setztsich seit Jahren intensiv für den Wiederanschluss an das S-Bahn-Netz ein. DieRWK-Kommune Velten besitzt noch deutliche Entwicklungspotenziale, die sichaufgrund der bisherigen nur durchschittlichen ÖPNV-Anbindung nicht ausreichendentfalten konnten. Schnellstmöglich sollten die Planungen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommenwird. Die genannten verkehrlichen Ziele sind im KorridorPrignitz-Express/Velten erfasst. Die S-Bahnverlängerung nach Velten ist Teilder

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	vorangtrieben werden,um diese relativ überschaubare Maßnahme auf den Weg zu bringen.	Finanzierungsvereinbarung, die derzeit für den Abschnitt Schönholz - Veltenzwischen den i2030-Partnern erarbeitet wird.
ID: 1891	S-Bahn Berlin-Rangsdorf; Im Umfeld der GemeindeRangsdorf haben sich zahlreiche renommierte Unternehmen angesiedelt, die aufqualifizierte Arbeitnehmer angewiesen sind, die z. T. aus der Bundeshauptstadtin die Kommune pendeln. Zudem befindet sich Rangsdorf im Flughafenumfeld desBER und bereits heute ist abzusehen, dass die wirtschaftliche Entwicklung auchin Zukunft überdurchschnittlich sein wird. Auch als Wohnstandort entwickeltsich die Gemeinde sehr positiv. Bereits seit Jahrzehnten setzt sich die Kommunefür den Wiederaufbau der S-Bahn ein. Die Planungen dafür sollten so schnell wiemöglich werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die i2030-Partner haben es sich zum Ziel gesetzt, die Strecke von Blankenfelde über Dahlewitz nach Rangsdorf für den SPNV zu stärken und zukunftsfähig auszubauen. Dabei einigten sich die Partner im i2030-Korridor Süd, die S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf zu untersuchen. Die nun abgeschlossene Nutzen-Kosten-Untersuchung für die Verlängerung der S-Bahn weist ein negatives Ergebnis auf. Damit konnte keine Wirtschaftlichkeit des Projekts nachgewiesen werden und das Vorhaben ist nicht förderfähig aus Finanzmitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) des Bundes, die notwendig für Projekte dieser Größenordnung sind. Das Ergebnis wird mit der bereits bestehenden guten Anbindung im Bereich Blankenfelde bis Rangsdorf im Regionalverkehr begründet. Mit der Inbetriebnahme der Dresdner Bahn zwischen Blankenfelde und Berlin Südkreuz wird ab Ende 2025 zudem eine Voraussetzung für deutlich kürzere Fahrzeiten im Regionalverkehr auf diesem Streckenabschnitt geschaffen. Vor diesem Hintergrund haben die Länder Brandenburg und Berlin im i2030-Lenkungskreis entschieden, die Verlängerung der S-Bahn nach Rangsdorf nicht weiterzuverfolgen. Die Länder setzen stattdessen für die Zukunft auf die Stärkung des Regionalverkehrs. Dafür soll u.a. die Verkehrsstationen in Dahlewitz für weiter ausgebaut werden. Genaue Festlegungen, wie der Korridor Süd in den nächsten Jahren weiterentwickelt wird, ist Gegenstand kommender Entscheidungen des i2030-Lenkungskreises. perspektivisch ist bei einer entsprechenden Nachfrageentwicklung die Möglichkeit einer späteren S-Bahnverlängerung von Blankenfelde nach Dahlewitz infrastrukturell weiterhin nicht ausgeschlossen.
ID: 1891	S-Bahn-Verlängerung nach Stahnsdorf; Der stark wachsendeEntwicklungsraum Kleinmachnow/Stahnsdorf verfügt nur über eine unterdurchschnittlichÖPNV-Anbindung, so dass hier Verbesserungen unbedingt erforderlich sind. DieS-Bahn-Anbindung des dynamischen Gewerbeparks Europark Dreilinden sollte in diePlanungen einbezogen werden. Grundsätzlich sollte man auch den Aufbau eines S-Bahn-RingesBerlin-Wannsee über Stahnsdorf nach Teltow in die Betrachtung einbeziehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommenwird. Die S-Bahnverlängerung nach Stahnsdorf befindet sich derzeit in derVorplanung. Die Anbindung des Gewerbeparks Europarc soll perspektivisch überdie Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn erfolgen. Der Aufbau des S-Bahnringsüber Wannsee nach Teltow wird im aktuellen LNVP nicht aufgenommen.
ID: 1891	Zweigleisiger AusbauGriebnitzsee-Wannsee; Die Bevölkerung in derLandeshauptstadt Potsdam wächst seit Jahren deutlich über den prognostiziertenWerten. Sowohl die Zahl	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der zweigleisige Ausbau zwischen Potsdam-Griebnitzsee und Berlin-Wannsee

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	der Einpendler als auch der Auspendler nimmt deutlichzu. Die Entwicklung wird sich weiter verstetigen, sodass dringend zusätzlicheKapazitäten benötigt werden. Die Eingleisigkeit der S-Bahn zwischen PotsdamGriebnitzsee und Berlin-Wannsee führt stattdessen zu Verspätungen undZugausfälllen. Eine Stabilisierung des Netzes durch die Realisierung dervollständigen Zweigleisigkeit zwischen Potsdam und Berlin ist daher die einzigezukunftweisende Lösung.	wird im Infrastrukturprojekt i2030 untersucht. Derzeit können noch keine Aussagen über eine vertiefende Planung und einer damit verbundenen möglichen Umsetzung der Maßnahme getroffen werden.
ID: 1891	Potsdamer Stammbahn; Der Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn als Regionalbahnist von besonderer Bedeutung und stellt ein großes Potenzial für eineNeuordnung des Schienenverkehrs im gesamten südwestlichen Berliner Umland dar.Die Potsdamer Stammbahn kann die stark belastete Berliner Stadtbahn deutlichentlasten und eine wesentlich bessere Anbindung des südlichen Berliner Umlandsan den Berliner Südwestens sowie das Berliner Stadtzentrum ermöglichen. DerWiederaufbau der Stammbahn wäre eine umfassende infrastrukturelle Ver-besserungund muss Priorität genießen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommenwird. Das MIL wird nach dem Systementscheid für den Regionalverkehrs dasProjekt Potsdamer Stammbahn zusammen mit dem Land Berlin mit hoher Prioritätweiter vorantrieben. Derzeit ist der Finanzierungsvertrag für die Vorplanung inAbstimmung.
ID: 1891	RB 32 Oranienburg-Flughafen BER-WünsdorfWaldstadt; Die geplante Regionalbahnverbindung RB32 Oranienburg-Flughafen BER-Wünsdorf Wald-stadt wird ausdrücklich begrüßt.Eine Kompensation durch die Schließung des Flughafens Tegel ist für denLandkreis Oberhavel unbedingt erforderlich. Wünschenswert wäre in diesemZusammenhang ein zusätzlicher RE-Halt in Birkenwerder.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. ; Den Halt weiterer RB-Linien (nicht RE) in Birkenwerder zu ermöglichen ist Teil der Zielstellung im i2030-Teilprojekt. Voraussetzung dafür ist ein separater Regionalverkehrsbahnsteig in Birkenwerder.
ID: 1891	Einbindung derHeidekrautbahn nach Berlin-Gesundbrunnen; Diese Maßnahme wird alssehr positiv eingeschätzt. Für mehrere Kommunen im dynamischen südlichen Teildes Landkreises Oberhavel würde diese Verbindung eine deutliche Aufwertung desStandortes ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	Einbindung Prignitz-Express über die Kremmener Bahn; Nach langer Diskussion im Zusammenhang mit dem Wiederaufbauder S-Bahn-Velten wird es als sehr positiv eingeschätzt, dass nun beideProjekte grundsätzlich möglich sein sollen und sich somit nicht mehr gegenseitigblockieren. Die Anbindung des Prignitz-Expresses wird eine deutlichQualitätssteigerung für die Landkreise Ostprigntz-Ruppin und Prignitz bringenund neue Entwicklungsspielräume ermöglichen. Insbesondere für diese ländlichstrukturierten Landkreise wäre diese Maßnahme eine deutliche Standortaufwertungund könnte die gesamte Region stabilisieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1891	Aufrechterhaltung der Regionalbahnlinien RB 73 (Kyritz-Pritzwalk) und RB 74(Pritzwalk-Meyenburg); Die beiden o.g. Regionalbahnlinien sollten beibehalten werden, um einequalifizierte Netzabdeckung im ländlichen Raum zu gewährleisten. Bei Problemenmit	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	der aktuellen Passagierfrequenz sollten Maßnahmen ergriffen werden, diesezu optimieren. Zudem ist zu überlegen, ob die beiden Verbindungen modellhaftunter den Themen Mobilitätswende und Mobilität im ländlichen Raum abgewickeltwerden können. Beides ist politisch gewollt. In jedem Fall muss dieSchieneninfrastruktur auf Dauer erhalten werden, um sich zukünftige Optionen zuerhalten.	Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Institution: Johann-Wolfgang-von-Goethe-Gymnasium Pritzwalk, Die Schulkonferenz; ID: M2467	Erhalt des SPNV auf den Strecken RB 73 und RB 74 ; Sehr geehrte Damen und Herren,; die Schulgemeinschaft des Johann-Wolfgang-von-Goethe-Gymnasiums, vertreten durch die Schulkonferenz, hat mit Befremden zur Kenntnis genommen, dass die Regionalbahnstrecken RB 73 und RB 74 aus dem Landesnahverkehrsplan gestrichen werden soll.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: M2467	Insbesondere die Strecke RB 74 wird von den Schülerinnen und Schülern als Angebot genutzt, um direkt zur Schule zu gelangen und somit die entsprechenden Buslinien, die zusätzlich andere nicht an der Bahnstrecke liegende Ortschaften anfahren, zu entlasten. Primär für diesen Zweck wurde der Haltepunkt Pritzwalk-West errichtet, der bereits durch die Schlie- Bung der Strecke nach Putlitz eine wichtige Funktion verloren hat.; Darüber hinaus stellt die Strecke RB 74 mit ihrem Haltepunkt am Hainholzbad eine wichtige Verbindung von der Schule zum Ort des Schwimmunterrichts dar.; Ebenfalls für unseren Schülerverkehr ist die Strecke RB 73 von Bedeutung, da Schülerinnen und Schüler aus den Orten Bölzke, Blumenthal und Rosenwinkel unser Gymnasium besuchen und als sinnvolle Alternative zum Bus diese Bahnverbindung nutzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: M2467	Zum Erhalt gleichwertiger Lebensbedingungen und zur Steigerung der Attraktivität des ländlichen Raumes ist daher der Erhalten des SPNV auf beiden Strecken zwingend	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	erforderlich. Wir fordern daher die Landesregierung auf, den Entwurf des Landesnahverkehrsplans entsprechend zu ändern.	Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Institution: KAG Region Heidekrautbahn e.V.; ID: 1551	[...] fordert die KAG Region Heidekrautbahn e.V. die Aufnahme nachfolgend gelisteter Änderungen in den LNVP.; einen 30 Min Takt zwischen Klosterfelde und Berlin Karow ab 2024 [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Angebotsmaßnahme erforderliche Infrastruktur derzeit noch nicht zur Verfügung steht.
ID: 1551	[...] fordert die KAG Region Heidekrautbahn e.V. die Aufnahme nachfolgend gelisteter Änderungen in den LNVP.; [...]; einen durchgängigen 60 Min Takt nach Groß Schönebeck ab 2024 - einen 30 Min Takt ab 2030 [...]	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der entsprechende Bedarf derzeit und absehbar nicht erkennbar ist.
ID: 1551	[...] fordert die KAG Region Heidekrautbahn e.V. die Aufnahme nachfolgend gelisteter Änderungen in den LNVP.; [...]; [...]; einen durchgängigen 60 Min Takt nach Zehlendorf bis 2024 - ab 2025 Verlängerung bis Kreuzbruch [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken im Land Brandenburg für die Strecke Wensickendorf – Liebenwalde kein ausreichendes Potenzial zur Reaktivierung festgestellt wurde. Entsprechendes ist auch für den kürzen Abschnitt Wensickendorf – Zehlendorf anzunehmen. Das Land und der VBB werden aber bei einer Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebes des Abschnittes durch Dritte offen für Gespräche sein. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass das Land Brandenburg, sofern die weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit einschließlich der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Schmachtenhagen – Oranienburg positiv ausfallen, als Auftraggeber des SPNV Änderungen in den SPNV-Leistungen vornehmen kann.
ID: 1551	[...] fordert die KAG Region Heidekrautbahn e.V. die Aufnahme nachfolgend gelisteter Änderungen in den LNVP.; [...]; [...]; [...]; Planungsleistungen und Finanzkonzept für Reaktivierung der Trasse von Kreuzbruch bis Liebenwalde [...]; Zu Punkt 4.1.4Potenziale für Reaktivierung; Im Paket 2 ist die Strecke Schmachtenhagen-Oranienburg/ Fichtengrund mit „B“ eingeordnet mit der Folge weiterer	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse für alle Strecken einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden. Eine Aufnahme der Strecke Wensickendorf - Liebenwalde in Kategorie B ist daher nicht möglich.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Untersuchungen(Machbarkeitsstudien / Kosten-Nutzen-Analysen). Die potentielle Verknüpfungsstrecke über Wensickendorf nach Liebenwalde wird dagegen – aufgrund der Untersuchungssystematik– bei „C“ einsortiert, als Strecke, „die kein ausreichendes Potenzial für eine regelmäßige SPNV-Bedienung erkennen läßt“. Empfohlen wird die Strecke Wensickendorf-Liebenwalde als sinnvollen Synergie-Baustein (Übereck-Verknüpfung mit weiteren attraktiven Verkehrsleistung zwischen Oranienburg und Liebenwalde sowie nach Berlin) für weitere Untersuchungen aufzunehmen.; [...]; Für eine Aufnahme der Strecke Wensickendorf-Liebenwalde in das Paket 2 sprechen weitere Faktoren: - die Strecke ist gewidmet (und bis Kreuzbruch auch befahrbar) - am 02. Juni 2022 wurde die Strecke mit einem Sonderzug der NEB befahren(großes regionales Interesse) - der Freischnitt wurde durch die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Heidekrautbahn e.V.(KAG) finanziert und in Kooperation der der NEB durchgeführt - durch die NEB und die KAG werden – da jetzt möglich – grundlegende Bestandsuntersuchungen für die Ertüchtigung der Trasse vorgenommen und gemeinsam finanziert - mit der NEB ist zudem ein Unternehmen beteiligt, das für Innovation im umweltorientierten Fahrbetrieb beispielhaft für Berlin - durch den kommenden Einsatz von (grünen) Wasserstoffzügen – steht.	
ID: 1551	[...]; Zu Punkt 4.1.4Potenziale für Reaktivierung; [...]; Generell ist der Untersuchungsansatz der „vorlaufenden Studie“ kritisch zu betrachten. Nicht das Gestaltungspotenzial für die Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung durch die Bahninfrastruktur wird bewertet, sondern – als Hauptelement – das Nachfragepotential aus dem Bestand.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die mittelfristige Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung über die Berechnungsmethodik betrachtet wurde. Auch bei einer Reaktivierung einer Station oder Strecke muss ein volkswirtschaftlicher Nutzen vorhanden sein, welcher sich maßgeblich, aber nicht ausschließlich durch die vorhandene Nachfrage ergibt.
Institution: Kundenbeirat der S-Bahn Berlin; ID: 1940	[Anm. d. Red: Forderung]: Wir empfehlen die Einrichtung zusätzlicher Haltepunkte an den Bahnstrecken an Kreuzungspunkten mit stark frequentierten Straßen und Autobahnen und Schaffung von zusätzlichen P+R Möglichkeiten an diesen neuen Stationen, anstatt die Ortszentren an den vorhandenen Bahnhöfen mit zusätzlichem Individualverkehr zu belasten.; Beispiele könnten sein:; Birkenwerder Nord/Borgsdorf-Süd; Brieselang-West; Dahlewitz-Süd/Rangsdorf-Nord; Neuenhagen-Ost/Fredersdorf-West; Begründung: Der Landesnahverkehrsplan sieht einen Bedarf an 9000 zusätzlichen Park + Ride-Plätzen in Brandenburg, listet aber die Probleme fehlender Flächen an den vorhandenen Bahnhöfen auf. Zusätzliche Haltepunkte sind nicht vorgesehen. Die Bahnhöfe liegen in der Regel in Ortszentren, drum herum hat sich der Ort entwickelt. Park + Ride-Plätze an Autobahnen wären für den Autofahrer, die aus dem weiteren Umfeld kommen, aber attraktiver und	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das Land als Aufgabenträger für den SPNV für die Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV zuständig ist. Die Einrichtung von P+R ist Sache der Kommunen und kann landesseitig nur im Rahmen von Einzelfördermaßnahmen unterstützt werden.; Zu bedenken ist weiterhin, dass gerade an den beschriebenen Kreuzungspunkten von Eisenbahnstrecken und stark befahrenen Straßen und Autobahnen außergewöhnlicher Aufwand zur sicheren Verknüpfung der Verkehrsströme entstehen würde, deren finanzieller Aufwand durch einen entsprechenden volkswirtschaftlichen Nutzen zu rechtfertigen wäre.; Problematisch ist dabei, dass sämtlicher Bedarf an Stellen entsteht, die nicht für einen derartigen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	können ihn eher dazu verleiten, die restliche Strecke mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzulegen. Hier hält die Bahn aber in der Regel nicht. Der knappe Platz an vielen vorhandenen Bahnhöfen könnte dagegen besser für Fahrradabstellplätze und eine Verbesserung der Umsteigesituation zum Busverkehr genutzt werden, anstatt hier noch zusätzliche Pkws hineinzuleiten.	Standort infrage kommen, also im verkehrlichen Vorlauf erfasst werden müssten und dort sogar negativ wirken können.; Im LNVP könnten derartige Maßnahmen nur berücksichtigt werden, wenn eine Finanzierung bereits geklärt ist. Sofern der Neubau von Stationen von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
Institution: Landesbüro anerkannter Naturschutzverbände; ID: 2210	Sehr geehrte Damen und Herren,; Vom Verkehrsclub Deutschland (VCD) Landesverband Brandenburg und dem Bündnis Verkehrswende Brandenburg wird zum o.g.Landesnahverkehrsplan eine gemeinsame Stellungnahme übermittelt. Die im Landesbüro vertretenen Verbände namens BUND Landesverbandes Brandenburg e.V., Grüne Liga Landesverband Brandenburg e.V., NABU Landesverband Brandenburg e.V. und NaturFreunde Landesverband Brandenburg e.V. tragen diese Stellungnahme inhaltlich vollumfänglich mit und machen sie sich ebenfalls zu Eigen.; Das Bündnis Schiene Berlin-Brandenburg hat ebenfalls eine Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan 2023-2027 übermittelt, die der BUND Landesverbandes Brandenburg e.V. zusätzlich inhaltlich vollumfänglich mitträgt und sich ebenfalls zu Eigen macht.; Die Erfahrungen mit dem 9€-Ticket haben gezeigt, dass ein hoher Bedarf an Bahnangeboten besteht. Daher sind die geplanten Abbestellungen auf den Linien RB63 Joachimsthal – Templin, RB73 Kyritz – Pritzwalk, RB74 Pritzwalk – Meyenburg nicht nachvollziehbar und werden abgelehnt. Diese Strecken werden auch weiterhin dringend gebraucht.	RB 63:; ; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte.; Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.; ; RB 73/74:; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2210	So ist der RB 63 zwischen Joachimsthal und Templin zwingend zu erhalten, um eine umweltfreundliche Anreise in das Biosphärenreservat Schorfheide-Chorin und zum Weltnaturerbe Buchenwald Grumsin zu ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte.; Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Institution: Ortsverein Gutengermendorf e.V.; ID: 1852	HALT IN GUTENGERMENDORF !; Gutengermendorf (GGD) liegt direkt an der Bahnlinie "NORDBAHN" ; diese ist gemäß vorliegendem Landesnahverkehrsplan als Entwicklungsachse mit steigendem Bedarf (5-30%) definiert.; Gutengermendorf ist ein Ort mit aktuell steigender Einwohnerzahl, u.a. mit Zuzügen und Rückzügen aus Berlin. Die ÖPNV-Anbindung des Ortes ist so lückenhaft, dass fast alle Haushalte über mehrere PKW´s verfügen, um die täglichen Wege zur Arbeitsstelle, Schule, etc. überhaupt, bzw. mit angemessenen Wegzeiten bewältigen zu können. Personen, welche nicht über einen PKW verfügen (können), werden in ihrer Mobilität stark eingeschränkt / behindert. Dieser Zustand ist weder sinnvoll noch gerecht und muß sich daher sehr kurzfristig ändern, ganz besonders vor dem Hintergrund des Klimawandels und der aktuellen Energieknappheit.; Wir fordern daher die Reaktivierung des 1995 stillgeleten Bahnsteiges in Gutengermendorf und einen regelmäßigen (2-stündig pro Tag und Richtung) direkten Zughalt in GGD! Denkbar ist auch ein sog. Bedarfshalt.; Anmerkung: Innerhalb des Ortsvereins hat sich die Initiative HIG gebildet, die hierzu eine Unterschriftensammlung durchgeführt hat; innerhalb von nur 3 Tagen sind hier die beiliegenden 204 Unterschriften zusammen gekommen.; Mit hoffnungsvollen Grüßen; Walter Vielain, Mitgleid des	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ein Halt in Gutengermendorf wurde nicht als Vorschlag für die in Kapitel 4.1.4 beschriebene Potenzialuntersuchung Reaktivierungen genannt. Neue Potenzialuntersuchungen zu weiteren Stationen und Strecken werden in Paketen beauftragt. Der Halt Gutengermendorf wird daher ggf. bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Vorstandes des Ortsvereins GGD / der Initiative HIG; - die o.g. Unterschriftenliste befindet sich im Anhang	
Institution: Rat für Angelegenheiten der Sorben/Wenden; ID: 1523	Die geplante direkte Anbindung von Cottbus/Chóśebuz an den Berliner Hauptbahnhof über den BER wird zu einer Erhöhung der Attraktivität und Belebung der Lausitz Region führen und vom RASW unterstützt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1523	Die gleiche [Anm. d. Red.: Forderung] einheitliche Verwendung der zweisprachigen Bezeichnung der Gemeinden des angestammten Siedlungsgebietes der Sorben/Wenden im gesamten Landesentwicklungsplan wäre eine sich daraus ergebende Schlussfolgerung. Zumal im Text die deutschen Namen der polnischen Ortschaften angegeben werden. Genauso wünschenswert wäre es mit den Bezeichnungen der Gemeinden des sorbischen/wendischen Siedlungsgebietes bei den Abbildungen und Tabellen im LNVP und der Kurzfassung. Außerdem sollten im gesamten LNVP und in der Kurzfassung (z. B.Seite 4) z. B. Cottbus/Chóśebuz und Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw. analog zu den Bezeichnungen in den Karten verwendet werden. Das trifft natürlich auch auf andere Gemeinden wie Calau (Niederlausitz) / Kalawa (Dolna Łužyca) zu (u. a. Seite 65 im weiteren Text des LNVP und auf Seite 5 in der Kurzfassung). Die Tabelle 35 auf Seite 150 ist beispielhaft angeführt mit den ebenfalls fehlenden zweisprachigen Bezeichnungen von Calau (Niederlausitz) / Kalawa(Dolna Łužyca), Jänschwalde / Janšojce, Jänschwalde Ost / Janšojce pódzajtšo, Drebkau / Drjowk, diese sollte entsprechend angepasst werden. Im weiteren Verlauf des LNVP betrifft das außerdem auch auf Forst (Lausitz) / Baršć (Łužyca), Lübben (Spreewald) / Lubin (Błota), Lübbenau/Spreewald / Lubnjow/Błota zu.; ; [Anm. d. Red.: Textübernahme und Anpassung der sorbisch/wendischen Kommunen-Bezeichnungen durch Autor*in aus LNVP]; ; Korridor: Cottbus/Chóśebuz – Guben –Zielona Góra (Seite 109); Zwischen dem Brandenburgischen Mittelzentrum Guben und der polnischen Stadt Czerwieńsk (Rothenburg an der Oder) wurde nach Ertüchtigung der Strecken-und Bahnhofsinfrastruktur im Juni 2022 die grenzüberschreitende Linie RB92 (Guben – Gubin – Czerwieńsk – Zielona Góra Głowny) in Betrieb genommen. Zunächst verkehrt diese Linie nur am Wochenende. Eine Weiterentwicklung von SPNV-Leistungen kann nach Auswertung des Probebetriebs im gemeinsamen Interesse der Woidwodschaft Lubuskie und des Landes Brandenburg nach Maßgabe der Leistungsfähigkeit der Infrastruktur erfolgen. Das Land Brandenburg strebt eine Durchbindung der aus Polen kommenden Fahrten nach Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw. an. Eine Weiterentwicklung von SPNV Leistungen kann nach Auswertung des Probebetriebs im gemeinsamen Interesse der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da im Fließtext und in den Grafiken die Bezeichnung der Kommunen und Halte auf Sorbisch/Wendisch ergänzt wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Woidwodschaft Lubuskie und des Landes Brandenburg nach Maßgabe derLeistungsfähigkeit der Infrastruktur erfolgen.; Korridor: Berlin – Cottbus/Chóśebuz – Forst(Lausitz) / Barść (Łużyca) – Wrocław (Breslau); Allgemeines; Der Korridor stellt die Verbindung zwischen den RegionenBerlin-Brandenburg und Wrocław (Breslau; circa 870.000 Einwohnerinnen und Einwohner) her. In diesem Korridor wurden in den vergangenen Jahren einige Zielstellungen des Landes Brandenburg bei den Entwicklungen des Angebotes durch gemeinsame Anstrengungen im SPNV und SPFV erreicht: tägliche Fernzüge fahren über den vorgenannten Korridor Frankfurt (Oder) – Zielona Góra, während der Kulturzug/ Pociąg do kultury und der SPNV das Angebot via Cottbus/Chóśebuz ergänzen.; Angebot; Der Kulturzug stellt an Wochenenden eine Direktverbindung zwischen Berlin, Cottbus/Chóśebuz und Wrocław her. Das Land Brandenburg fördert seit der Einstellung des SPFV über Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw. den Kulturzug gemeinsam mit dem Land Berlin und den polnischen Partnern, um eine Direktverbindung Cottbus/Chóśebuz – Wrocław aufrechtzuerhalten und ist bestrebt, diese Förderung bis zur Wiedereinführung des SPFV fortzusetzen. Die Regionalbahnlinie RB93 fährt an Werktagen mit vier Zugpaaren zwischen Forst (Lausitz) / Barść(Łużyca) und Żagań. An Wochenend- und Feiertagen werden zwei Zugpaare seit 2019 über Żagań hinaus bis nach Wrocław verlängert. In Forst (Lausitz) / Barść (Łużyca) besteht Anschluss zur Linie RB46 von und nach Cottbus Hbf / Chóśebuzgł.dw. Das Land Brandenburg strebt eine Steigerung der Verbindungs-Frequenz der zwischen Cottbus/Chóśebuz und Wrocław an.; ; [Anm. d. Red.: Textübernahme und Anpassung der sorbisch/wendischen Kommunen-Bezeichnungen durch Autor*in in LNVP]; ; • Luckau-Uckro – Lübben (Spreewald)/ Lubin (Błota); Streckenlänge: lang Verortung: weiterer Metropolenraum Streckenkategorie: B; • Kiekebusch (b Cottbus/Chóśebuz) (SPNV-Strecke Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw– Görlitz) (Seite 116); RE13 Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw – Senftenberg – Ruhland– Elsterwerda-Biehla – Elsterwerda Gemeinsam mit dem RE18 und der RB49 besteht ein angenäherter 30-Minuten-Takt zwischen Senftenberg und Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw (Tabelle 24.1, Seite 118); RE2 (Berlin-Wannsee –) Berlin-Charlottenburg – Berlin Stadtbahn –Lübbenau/Spreewald / Lubnjow/Błota (– Cottbus Hbf /Chóśebuz gł.dw) (Tabelle 24.2, Seite 119); RE1 Magdeburg Hbf – Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf – Berlin Stadtbahn –Frankfurt (Oder) (– Eisenhüttenstadt – Cottbus Hbf / Chóśebuz gł.dw) (Tabelle 24.3, Seite 119); RE2 Nauen – Berlin Stadtbahn – Cottbus Hbf /Chóśebuz gł.dw(Tabelle 24.3, Seite 119); RE10 Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf / Chóśebuz gł. dw. – Finsterwalde (Niederlausitz) – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf (Tabelle 24.3, Seite 119); RB43 Frankfurt (Oder) – Cottbus Hbf / Chóśebuz gł. dw – Finsterwalde (Niederlausitz) – Falkenberg (Elster) Einsatz von neuen Triebfahrzeugen mit 180 statt bisher 160 Sitzplätzen (bzw.bisher 120	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Sitzplätzen zwischen Cottbus/Chóśebuz und Falkenberg (Elster); RB49 Cottbus Hbf / Chóśebuz gł. dw –Ruhland – Falkenberg (Elster) (Tabelle 24.3, Seite 120	
ID: 1523	Ein besonderes Ziel des Rates ist die, wie bereits bei den zurückliegenden Landsentwicklungsplänen angesprochen, die Sichtbarmachung der sorbischen/wendischen Sprache visuell als auch akustisch. [Anm. d.Red.: Lob] Die Zweisprachigkeit in den Übersichtskarten des Planes (z. B. auf Seite 26) ist positiv von den Ratsmitgliedern zur Kenntnis genommen worden. Dieser Punkt ist sehr wichtig für die Öffentlichkeit hinsichtlich der Beschriftung und der Ansagen auf Bahnhöfen und Bahnsteigen sowie in Zügen, Bussen und Straßenbahnen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1523	[Anm. d.Red.: Forderung] Zu Pkt. 1.4. “Geplante Meilensteine” und dem Stichpunkt “Fahrgastinformation” ist besonders für das sorbische/wendische Siedlungsgebiet eine Zweisprachigkeit, wie oben beschrieben, zu realisieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die nicht berücksichtigt wird, da diese Thematik bereits im Kapitel 4.8 Fahrgastinformation umfangreich beschrieben wird. Eine Aufnahme als Meilenstein sieht das MIL als nicht notwendig an.
ID: 1523	Wir appellieren, nicht nur in Bahn und Bus, sondern [Anm. d.Red.: Forderung] auch in der Beschilderung von Bahnhöfen und Haltestellen der Straßenbahn, Busse usw. die Zweisprachigkeit wieder oder bei geplanten Baumaßnahmen überhaupt zu planen und aufzunehmen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die nicht berücksichtigt wird, da zum einen diese Thematik bereits im Kapitel 4.8 Fahrgastinformation umfangreich beschrieben wird. Zum anderen ist die langfristige Umsetzung von zwei- bzw. dreisprachiger (Deutsch, Englisch, Sorbisch/Wendisch) Baustellenkommunikation nach Abstimmung mit der VBB GmbH nicht vorgesehen.
ID: 1523	Gerade im Hinblick auf die Erweiterung des ÖPNV in unsere Nachbarländer Polen, Tschechien bietet das eine einzigartige Form der Barrierefreiheit, die im Pkt. 2.5.2. angesprochen wird. Gleichwohl geht es dort nur um bauliche Maßnahmen zur Barierrefreiheit. Im Tourismus hingegen wird der Begriff Barrierefreiheit auf alle Sinne erweitert (z. B. Sprache) und nicht, wie bei Ihnen, nur auf die baulichen Maßnahmen beschränkt. [Anm. d.Red.: Forderung] An der Stelle ist eine Erweiterung des Begriffes Barrierefreiheit anzuregen, mitzudenken und zu berücksichtigen. Zumal sich die sorbische/wendische Sprache hier als eine Brückenfunktion anbietet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da das Glossar um die Definition der Barrierefreiheit gem. § 3 Abs. 3 BbgBGG (Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen) ergänzt wird.
ID: 1523	Unter Punkt 2.2.2. Regionale Wirtschaftsförderung wird von einer Förderung branchenspezifischer Cluster (u.a. Tourismus...) und 2.3.1.: ... einer Verdreifachung der Nachfrage touristischer Angebote gesprochen. [Anm. d.Red.: Forderung] In diesem Zusammenhang muss im südlichen Brandenburg die Bikulturalität der Region mehr in den Fokus gerückt werden, denn der Tourismus ist immer unmittelbar mit der Wirtschaft verbunden. Hierzu gehört es das; Alleinstellungsmerkmal der Region durch die Bikulturalität mehr hervorzuheben und zu flankieren.; Die einzigartige Gegend mit zwei	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Wechselwirkungen zwischen Tourismus und Wirtschaft nicht im Gestaltungsrahmen des Landesnahverkehrsplans liegen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Kulturen und Sprachen noch bekannter und einem besseren ÖPNV attraktiver für die Bewohner und Touristen zu machen. Die sorbische/wendische Sprache dabei als Brücke zu den slawischen Nachbarn nutzen.; Tourismus und Transport besonders im ländlichen Bereich; Tages-und Urlaubsreisen in der Saison (Ostern bis Oktober)	
ID: 1523	[Anm. d.Red.: Lob] Positiv hervorzuheben sind die zweisprachigen Bezeichnungen der Haltepunkte in allen Karten im Entwurf des LNVP.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1523	Des Weiteren möchten wir darauf hinweisen, dass die [Anm. d.Red.: Forderung] verwendete Abkürzung SPN in allen Karten im LNVP wegen der vom Kreistag beschlossenen niedersorbischen Erweiterung in Landkreis Spree-Neiße / Wokrejs Sprjewja-Nysa dann entsprechend SPN / WSN anzupassen wäre.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Alle Karten und ggf. Grafiken werden angepasst.
ID: 1523	[Anm. d. Red.: Red. Änderung: Hinweis zur Textänderung auf S. 83] Im Land Brandenburg wird die sorbische/wendische Sprache entsprechend des Sorben/Wenden-Gesetzes ohne ein „und“ gleichberechtigt dargestellt: "Sorbische ~~und~~ /wendische Sprache: Empfehlung zur Umsetzung der sorbischen ~~und~~ /wendischen Sprache in der Fahrgastinformation"	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden.
ID: 1523	Zunächst einmal möchten wir feststellen, dass nicht jeder Bürgerin und jedem Bürger die von Ihnen verwendeten Abkürzungen geläufig sind, weshalb eine erste ausgeschriebene Form von „Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV)“ bereits in der Kurzfassung als auch im LNVP selbstverständlich sein sollten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird, da entsprechende Abkürzungen mindestens einmal erläutert werden.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2106	Die RPG unterstützt die Einordnung der Trasse Berlin-Frankfurt in den TEN-Korridor Nordsee-Ostsee/Baltikum.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2106	Wir möchten darauf hinweisen, dass die RB 26 über das polnische Netz ebenfalls eine Anbindung an das Baltikum besitzt und daher bei der EU für das TEN-Netz angemeldet werden sollte.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Länder Berlin und Brandenburg die Aufnahme der Bahnstrecke Berlin – Küstrin-Kietz Grenze in das TEN-T Gesamtnetz der Europäischen Union und eine Aufnahme in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans, Teilbereich Schiene anstreben, um der hohen verkehrlichen Bedeutung der Strecke Rechnung zu tragen. Die polnische

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Seite verfolgt ebenfalls eine Aufnahme Ihres Abschnittes in das TEN-T Gesamtnetz.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2112	Kapitel 2.7.3.ÖPNV-Konzepte; Bis 2025 sollen "Regio-S-Bahnen" in einem 15 Minuten-Takt auf pendlerstarken Routen eingeführt werden. Die RPG begrüßt diesen Ansatz, um eine Senkung des MIV zu erreichen, in dem in der HVZ attraktive Verbindungen in höherer Frequenz angeboten werden.; Welche Linien diese Taktung erhalten sollen ist dem LNVP nicht zu entnehmen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die in der Einwendung zitierten Passagen aus einem Konzept des Bündnisses Schiene Berlin-Brandenburg entnommen wurden und nicht aus dem Entwurf des Landesnahverkehrsplan. Die Konzepte des BSBB sind dem Land Brandenburg bei der Erstellung des LNVP bekannt gewesen.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2122	Die RPS begrüßt die Absichtserklärung der Länder Berlinund Brandenburg sich für eine Aufnahme der „Ostbahn“ in das TEN-Netz und den BVWP einzusetzen. Ebenso wird ein schrittweiser Stufenplan für die RB 26 bis 2036 durch die RPG unterstützt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2122	Der LNVP legt nicht dar, wie eine Bedienung über Kostrzyn nad Odra hinaus erfolgen kann. Derzeit wird ein Fahrzeugwechsel benötigt, langfristig sollte eine durchgängige Verbindung bis Gorzów Wielkopolski anvisiert werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine Durchbindung der Züge derLinie RB26 nach Gorzów Wielkopolski ist Ziel der Landesplanung. EineRealisierung kann jedoch nur koordiniert gemeinsam mit den Partnern in derRepublik Polen erfolgen. Entsprechende Abstimmungen hierzu erfolgen regelmäßig.; Gleichwohl kann derLandesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg keine Aussagen zur Linienführungund zum Leistungsumfang extraterritorialer Verkehre treffen, da solcheSachverhalte außerhalb des Regelungsbereiches des Landesnahverkehrsplans desLandes Brandenburg stehen.
ID: 2122	In der Gegenrichtung wäre die Schaffung von Voraussetzungen für eine weitere Einbindung der RB 26 über das Ostkreuz hinaus sinnvoll (z. B. Flughafen BER oder Ostbahnhof);	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahmeauf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich desLandesnahverkehrsplans Brandenburg liegen
ID: 2122	gleiches gilt für die Einbindung der RB 36 nach Berlin [Forderung, Anm. der Redaktion].	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahmeauf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich desLandesnahverkehrsplans Brandenburg liegen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2122	Die Strecke der RB 26 kann weitere Kapazitäten auch im Güterverkehr übernehmen. Dadurch könnte die Strecke des RE 1 entlastet und Güterverkehr über das KV-Terminal in Frankfurt (O.) eingebunden werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung die zur Kenntnis genommen wird.; Das Land Brandenburg ist als Aufgabenträger für den SPNV nicht für originäre Belange des eigenwirtschaftlichen Güterverkehrs zuständig. Diese Koordinierungsfunktion muss durch den zuständigen Betreiber, die DB Netz AG, erbracht werden.; Der Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Kostrzyn wird aktuell in einer Studie des VBB untersucht (vgl. Kapitel 4.2.1). Zielzustand beider Länder ist eine durchgehend zweigleisige, elektrifizierte und für 160 km/h ausgebaute Strecke, welche in diesem Zustand auch die Belange des Güterverkehrs entsprechend ermöglicht. Eine entsprechende Einordnung des Bundes in ein Finanzierungsprogramm ist bisher aber nicht erfolgt.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2114	Die RPS sieht das Modell PlusBus als zentralen Bestandteil im ÖPNV-System an. Der PlusBus verbindet Mittelzentren sofern meist kein leistungsfähiger SPNV vorhanden ist und übernimmt wichtige Tangentialverkehre. Die RPS sieht in den Mindeststandards wichtige Faktoren, die den PlusBus attraktiv für Pendler machen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2114	In der Region Oderland-Spree bieten sich mehrere Hauptpendlerachsen ohne Bahnverkehr für die Einführung von PlusBus-Linien an. Am 13.06.2022 wurden die Ergebnisse des MIL Gutachtens „Verkehrsmengengerüst Tesla/Ostbrandenburg“ in Fürstenwalde vorgestellt. Es wird beabsichtigt, dass der Industriestandort in Freienbrink an das PlusBus System Richtung Hoppegarten angeschlossen werden wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.
ID: 2114	Die RPG empfiehlt zu prüfen, ob in Hoppegarten ergänzend auch ein Regionalbahn Haltepunkt der RB 26 eingerichtet werden könnte, um den Pendlerverkehr über die RB 26 auf den PlusBus Richtung Tesla Gigafactory zu lenken. Nicht nur für Einpendler aus Polen	Vielen Dank für Ihre Einwendung die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Aufnahme von neuen Stationen in die Liste im Kapitel 4.2.2 des LNVP erst nach einem vom Antragsteller zu finanzierenden und positiven

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	(und Berlin) kann diese neue Verbindung über einen Haltepunkt der RB 26 in Hoppegarten Richtung Tesla Gigafactory von Relevanz sein.	Projektdossierverfahren möglich ist. Im Rahmen der Erstellung sind der VBB und das MIL mit einzubeziehen. Hierzu bitten wir die Gemeinde Hoppegarten, die VBB GmbH bzw. das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Referat 43, zu kontaktieren.
ID: 2114	Weitere [PlusBus-, Anm. der Redaktion] Verbindungen sind zwischen den Mittelzentren Beeskow und Fürstenwalde/Spree [...] denkbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.
ID: 2114	Weitere [PlusBus-, Anm. der Redaktion] Verbindungen sind zwischen den Mittelzentren [...] Beeskow und Eisenhüttenstadt denkbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2114	Eine Plusbus-Linie Erkner-Strausberg und deren Verlängerung bis zum U-Bahnhof Hönow bzw. s-Bahnhof Hoppegarten sollte ebenfalls geprüft werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.
ID: 2114	Das Modell PlusBus sollte weiterhin durch das Land unterstützt werden. Im LNVP fehlen Aussagen zu landesbedeutsamen Linien, um die durch das Land zu erbringende Flächenerschließungsfunktion zukunftsorientiert zu erfüllen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da sich das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt“ auf die Erarbeitung eines Konzeptes eines landesweiten Netzes für den ÖPNV verständigt hat. Dieses wird Empfehlungscharakter haben, da die Umsetzung der Verkehre im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten obliegt.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2124	Im Angebotskonzept 2027 wird das Ziel verfolgt die Taktung der RB 26 bis Müncheberg (Mark) zu erhöhen. Die Beschleunigung der Linienführung soll durch Infrastrukturausbau im Horizont 2030+ erfolgen, ebenso ein 15-Minuten-Takt von Berlin nach Fürstenwalde als auch ein 30-Minuten Angebot nach Bad Saarow sowie von Frankfurt (Oder) nach Cottbus. Dies könnte bereits mittelfristig durch eine stufenweise höhere Taktung in der HVZ bei Bedarf realisiert werden. Die RPS unterstützt diese Vorhaben, da u. a. die Strecke der RB 26 zunehmend für Pendlerverkehre auch aus der Republik Polen zum Industriestandort in Grünheide (Mark) interessant werden wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2124	Die Strecke der RB 36 ist für Pendler nach Berlin unattraktiv. Da die Verbindung nach Berlin nur mit einem Umstieg in Königs Wusterhausen und einer längeren Umsteigezeit von 13 Minuten gegeben ist, benötigen Pendler aus dem Mittelzentrum Beeskow mit dem SPNV bis zu 90 Minuten bis zum Berliner Ostkreuz. Eine optimale Verknüpfung sieht	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Einbindung der Linie RB36 nach Berlin in Abstimmung mit dem Land Berlin aufgrund der begrenzt verfügbaren Trassenkapazitäten nicht Gegenstand der Landesplanung ist. Gleichwohl ist eine Verbesserung der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Übergangszeiten von bis zu 10 Minuten vor. Die Kreisstadt Beeskow ist durch die unzureichende Erreichbarkeit der Metropole Berlin von der Entwicklungsdynamik abgehängt.	Anschlusssituation in Königs Wusterhausen kurz- bis mittelfristiges Ziel der Landesplanung.
ID: 2124	Die Benennung des 10-Minuten Taktes von Strausberg nach Hoppegarten im Horizont 2030+ ist zu begrüßen, auch wenn eine frühzeitigere Realisierung ggf. notwendig sein wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2124	Eine Zweigleisigkeit wird für dieses Vorhaben [10-Minuten Taktes von Strausberg nach Hoppegarten, Anm. der Redaktion] nach Einschätzung der RPG benötigt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.;
ID: 2124	Das Büro PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG erarbeitete eine „Vergleichende Analyse der Pendlerverflechtungen und der Arbeitsplatzverteilung in der Region Oderland-Spree“, die wir Ihnen zur Verfügung stellen möchten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2124	Ergänzend hat die RPS in Kooperation mit der IHK Ostbrandenburg ein Gutachten beauftragt, um die verkehrlichen Auswirkungen auf die Region zu untersuchen und etwaige Engpässe im Verkehrssystem zwischen Berlin und der polnischen Grenze bis zum Jahr 2030 zu identifizieren und Handlungsoptionen aufzuzeigen. Untersucht wurden dabei der Straßen- und Schienenverkehr für Personen und Güter. Beauftragt wurde der Gutachter Spreeplan Verkehr GmbH, der am 29.11.2021 die Ergebnisse seiner Untersuchung vorlegte, diese finden Sie anbei.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. ;
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2120	Kapitel 4.1.4 Potenziale für Reaktivierungen; Reaktivierung (S.112): Die RPS unterstützt das Bemühen der Landesregierung ehemals für den Personen- und Güterverkehr genutzte Bahnstrecken zu reaktivieren und mittels Gutachten auf eine Reaktivierung zu überprüfen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2120	Die Potenzialanalyse des MIL/VBB sieht in Oderland-Spree das größte Potenzial auf der Bahnstrecke Fredersdorf-Rüdersdorf. Diese Einschätzung teilt die RPS;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2120	[Bahnstrecke Fredersdorf-Rüdersdorf, Anm. der Redaktion] bei der ca. 5,4 km langen Strecke ist bis auf ein ca. 200m langes fehlendes Teilstück die Gleisinfrastruktur vorhanden. Ein Teilabschnitt wird bereits als Industriegleis für das Zementwerk genutzt.; Die Strecke könnte theoretisch von Tasdorf bis nördlich von Herzfelde an der Strausberger Straße Ecke „Am Pappelhain“ reaktiviert werden. Fahrgäste können durch die Siedlungsnähe als auch die gewerblich-industriellen Standorte akquiriert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die perspektivisch geplanten Machbarkeitsuntersuchungen werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Dies umfasst auch eine mögliche Verlängerung nach Herzfelde.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2120	Als weitere Potenzialstrecke ist die Wriezener Bahn genannt, die einen besseren ÖPNV Anschluss der Anrainergemeinden an Berlin ermöglichen soll. Hier möchten wir auf das Gutachten der Initiative Wriezener Bahn e.V. verweisen, die potenzielle Effekte einer Reaktivierung überprüft haben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Reaktivierungsstrecke Werneuchen - Wriezen ist in Streckenpaket 1 enthalten und wird im Anschluss an die Veröffentlichung des LNVPs eine vertiefte Untersuchung im Rahmen von Machbarkeitsstudien erhalten. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten. Bereits vorliegende Erkenntnisse werden in die Untersuchung einfließen. Das betrifft damit auch die genannte Studie.
ID: 2120	Für die Bahnstrecke Altlandsberg-Hoppegarten sieht die RPG eine notwendige Anpassung des Verlaufs der Bahnlinie, da Teile der Strecke bereits bebaut bzw. überplant wurden. Eine Neutrassierung wird notwendig sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die Strecke Hoppegarten (Mark) - Altlandsberg ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie geplant. Im Zuge dessen werden sowohl der erwartbare Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersucht. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft.
ID: 2120	Den Anschluss von Müncheberg Bhf. an Müncheberg Stadt sieht die RPG tendenziell weniger geeignet, da naturschutzfachliche Restriktionen sowie eigentumsrechtliche Fragen dem Vorhaben dort entgegenstehen werden. Eine Teilreaktivierung des Bahnabzweigs Müncheberg Richtung ZALF wäre ggf. zu überprüfen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die Strecke Müncheberg (Mark) - Müncheberg (Mark) Stadt ist die Durchführung einer Machbarkeitsstudie geplant. Die perspektivisch geplanten Machbarkeitsuntersuchungen werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2140	Die RPG sieht eine Grunderneuerung von Bahnhöfen/Bahnsteighöhen an Verknüpfungspunkten (vgl. Integrierter Regionalplan Oderland-Spree) als bedeutend an, um eine Attraktivierung des ÖPNV zu erreichen. Die zahlreichen Verbesserungen an der Infrastruktur in der Region Oderland-Spree sind ein wichtiger Meilenstein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Ausbau der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur Sache des Betreibers ist, der dafür strukturell auch auf Bundesmittel zurückgreifen muss. ; Das Land kann den zuständigen Betreiber mit begrenzt verfügbaren Mitteln im Rahmen von Fördermaßnahmen unterstützen, sobald die notwendigen förderrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind.
ID: 2140	Es sollten darüber hinaus innovative und nachhaltige Transport- und Beförderungsmöglichkeiten an den Haltepunkten entlang der RB 26 als auch RB 36 mit Verknüpfung zur Entwicklungsachse des RE 1 und der BAB A12 geschaffen werden. Die „Ostbahn“ übernimmt für die Frankfurter Bahn (RE 1) hier eine wichtige Entlastungsfunktion für den Personen- und Güterverkehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Es obliegt nicht dem Land Brandenburg, innovative Mobilitätsangebote in den verschiedenen Landkreisen einzuführen. Der Impuls hierfür muss von den Landkreisen als Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNVs bzw. den lokalen Busunternehmen kommen (ggf. über die lokalen Nahverkehrspläne). Das Land Brandenburg kann - wie im Kapitel 4.6.5 des LNVP dargestellt - hier nur unterstützend tätig werden. Ein erster Schritt in Sachen Unterstützung stellte die Einrichtung des Förderprogramms

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		'Innovative Mobilitätsangebote' (innoMob) dar, welches die Konzeption, den Betrieb und die Evaluation solcher Angebote fördert. Ein nächster Schritt soll - wie ebenfalls dargestellt - die Einrichtung einer Kompetenzstelle für innovative Mobilitätsangebote bei der VBB GmbH sein, welche die Aufgabenträger und Busunternehmen bei der Einrichtung innovativer Mobilitätsangebote unterstützen soll. Etwa in Bezug auf landes- und bundesweit verfügbare Fördermittel.
ID: 2140	Der Bahnhaltepunkt in Fürstenwalde/Spree ist an den künftigen Bedarf anzupassen und sollte eine nachhaltige Lösung für die ehemalige Staatsreserve enthalten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Ausbau und die Dimensionierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur Sache des Betreibers ist, der dafür strukturell auf Bundesmittel zurückgreifen muss. ; Das Land kann den zuständigen Betreiber außerhalb der Belange des SPNV nicht unterstützen, da die notwendigen förderrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.
ID: 2140	Der Kreuzungsbahnhof Werbig sollte aufgewertet werden oder ein Neubau einer Verbindungskurve im Südostquadranten des Eisenbahnkreuzes Werbig sollte frühzeitig geplant werden. Die „Seelower Kurve“ verbindet dabei die RB 26 mit der RB 60 Richtung Frankfurt (O.).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Ausbau der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur Sache des Betreibers ist, der dafür strukturell auf Bundesmittel zurückgreifen muss.; Da der Neubau der “Seelower Kurve” nach aktueller und perspektivischer Planung nicht für eine SPNV-Nutzung erforderlich ist, besteht zuständigkeitshalber keine Veranlassung zu einer Positionierung im Rahmen des LNVP.
ID: 2140	Ergänzend sollten Barrieren zwischen Deutschland und Polen abgebaut werden wie z. B. Einsatz von Mehrsystemlokomotiven, Kompatibilität der Zugbeeinflussungs-und Telekommunikationssysteme.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da dies als vorrangige Aufgabe der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bzw. Eisenbahnverkehrsunternehmen dargestellt ist.
ID: 2140	Die RPS unterstützt die Entscheidung anhand eines Stufenplans bis 2036 die „Ostbahn“ über die Integration in den BVWP als auch das TEN-Netz auszubauen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2143	Ein Ende des Dieselbetriebs bis 2024 soll auf den Strecken RB 36 Frankfurt (Oder) nach Königs Wusterhausen [...] als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz erreicht werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist, da der Traktionswechsel aufbatterieelektrische Fahrzeuge auf der Linie RB36 bis Ende 2024 vorgesehen ist.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2143	Ein Ende des Dieselbetriebs bis 2024 soll auf den Strecken [...] sowie RB 60 Eberswalde [...] als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz erreicht werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist, da der Traktionswechsel aufbatterieelektrische Fahrzeuge auf der Linie RB60 bis Ende 2024 vorgesehen ist.
ID: 2143	Ein Ende des Dieselbetriebs bis 2024 soll auf den Strecken [...] als auch RB 35 zwischen Fürstenwalde und Bad Saarow-Pieskow als wichtiger Beitrag zum Klimaschutz erreicht werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist, da der Traktionswechsel aufbatterieelektrische Fahrzeuge auf der Linie RB35 bis Ende 2024 vorgesehen ist.
ID: 2143	Die RB 26 sollte bis nach Kostryzn nad Odra ebenfalls elektrifiziert werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Bestellung und somitauch die Finanzierung von Infrastrukturentwicklungen im Schienennetz der DBNetz AG grundsätzlich im Aufgabenbereich des Bundes liegt.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2187	Sharing-Angebote gewinnen zunehmend an Bedeutung. Die Vorhaltung von elektrischen Fahrzeugen im Bahnhofsumfeld als Carsharing-Angebot sollte unterstützt werden, da insbesondere in den Nebenverkehrszeiten der Abbringerverkehr zu sichern ist, auch wenn dies einen Umstieg auf den MIV bedeutet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Auch das Land Brandenburg sieht - wie in Kapitel 4.8.3 ausgeführt - die Verknüpfung von SPNV und Sharing-Angeboten als sinnvolle Ergänzung zu den bestehenden Angeboten. Über die einheitliche Einbindung in digitale Angebote hinaus, ist eine Unterstützung der Einrichtung von Sharing-Angeboten bereits seit längerer Zeit auch über die Richtlinie ÖPNV-Invest möglich. Dort ist die bauliche Einrichtung von Car- und Bike-Sharing-Stellplätzen als Fördertatbestand aufgeführt. Die tatsächliche Betreibung von Sharingangeboten obliegt jedoch den Landkreisen (wie z.B. BARshare im Barnim) oder privaten Anbietern, die sich hierfür mit den Kommunen ins Benehmen setzen müssen.
ID: 2187	Neben dem Busverkehr als bedeutender Zubringer zu den Verknüpfungspunkten ist ein gut ausgebautes Radverkehrsnetz zentral, denn die meisten Zubringer erfolgen mit dem Rad (oder zu Fuß bzw. mit dem Bus).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Auch das Land Brandenburg sieht im Zuge der Stärkung des Umweltverbundes die Kombination von Radverkehr und SPNV als besonders wichtig an. Qualitativ hochwertige Radwege als Zubringer zur Bahnstation sind dabei essentiell. Aufgrund der inhaltlichen Ausrichtung des LNVP können hierzu jedoch keine Aussagen getroffen werden. Wir verweisen auf die aktuell in Arbeit befindliche Neukonzeption der Radverkehrsstrategie des Landes Brandenburg.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-	Die RPG begrüßt die geplanten Umstellungen auf Batterie elektrische Antriebe im Netz Ostbrandenburg.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Spree; ID: 2138		
ID: 2138	Langfristig sollte ein elektrischer Betrieb bis Kostrzyn nad Odra auf der RB 26 ebenfalls erfolgen. Dafür wird ein Ausbau mit einer Oberleitung benötigt, zur Takterhähung ebenfalls eine Zweigleisigkeit. Die RB 26 ist für den internationalen Güterverkehr entscheidend, sodass ein Ausbau ebenfalls einen positiven Effekt auf den Güterverkehr haben wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung die zur Kenntnis genommen wird.; Das Land Brandenburg ist als Aufgabenträger für den SPNV nicht für originäre Belange des eigenwirtschaftlichen Güterverkehrs zuständig. Diese Koordinierungsfunktion muss durch den zuständigen Betreiber, die DB Netz AG, erbracht werden.; Der Ausbau der Bahnstrecke Berlin – Kostrzyn wird aktuell in einer Studie des VBB untersucht (vgl. Kapitel 4.2.1). Zielzustand beider Länder ist eine durchgehend zweigleisige, elektrifizierte und für 160 km/h ausgebaute Strecke, welche in diesem Zustand auch die Belange des Güterverkehrs entsprechend ermöglicht. Eine entsprechende Einordnung des Bundes in ein Finanzierungsprogramm ist bisher aber nicht erfolgt.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree; ID: 2133	Die RPG begrüßt die Schaffung von modernen B&R-Anlagen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2133	Moderne Fahrradparkhäuser sollen vor allem abschließbar sein, da Sicherheitsaspekte mit dem Wert von Fahrrädern zunehmen. Die „letzte Meile“ kann mit E-Bikes als Zubringerverkehr zum Haltepunkt erreicht werden, die Bereitschaft in der Bevölkerung dazu steigt an. Neben den klassischen Fahrradboxen, sollten zukünftig an Verknüpfungspunkten auch Fahrrad-Parkhäuser installiert werden, die einen gesicherten Zugang ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Angesichts der zunehmenden Verbreitung von (teuren) eBikes steigt der Bedarf an abschließbaren Bike-and-Ride-Anlagen. Bereits heute sind diese über die Richtlinie ÖPNV-Invest des Landes Brandenburg förderfähig. Wie auch im LNVP festgehalten, empfiehlt das Land einen Anteil von 50% zugangsgesicherter Anlagen. Vorhabenträger solcher Anlagen sind jedoch die Kommunen. Das Land kann hierbei nur unterstützen. Mit der Vernetzungsstelle B+R wurde im Jahr 2021 diesbezüglich eine eigene Anlaufstelle bei der VBB GmbH für die Kommunen geschaffen.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel; ID: 2296	Sehr geehrte Damenund Herren,; als Träger der Regionalplanung für das Gebiet der LandkreiseOberhavel, Ostprignitz-Ruppin und Prignitz möchten wir zum vorliegenden Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2023 - 2027 Stellung nehmen.; Die Belange der RegionalenPlanungsgemeinschaft Prignitz-Oberhavel basieren auf den folgenden Erfordernissen der Raumordnung:; - Satzung überden Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Rohstoffsicherung/Windenergienutzung"(ReP-Rohstoffe) vom 24. November 2010 (ABl. 2012 S. 1659); - Satzung über den RegionalplanPrignitz-Oberhavel,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Sachlicher Teilplan "Freiraum und Windenergie"(ReP FW) vom 21. November 2018; - Satzung über den RegionalplanPrignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Grundfunktionale Schwerpunkte" (ReP GSP) vom 8. Oktober 2020 (ABl. S. 1321); - Regionalplan Prignitz-Oberhavel,Sachlicher Teilplan "Windenergienutzung" (ReP Wind), Entwurf vom 8. Juni 2021Die Erfordernisse der Raumordnung sind bei der Erarbeitung desLandesnahverkehrsplanes besonders zu berücksichtigen (vgl. § 7 Absatz 3 Nummer1 ÖPNVG).; Der Landesnahverkehrsplan bildet die Grundlage für die Entwicklungdes Schienenpersonennahverkehrs und anderer landesbedeutsamer Verkehrslinienund -träger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) in Brandenburg (§ 7Absatz 2 ÖPNVG). Er konkretisiert die Ziele der Mobilitätsstrategie 2030 undgibt insbesondere den Rahmen für Strecken, Haltepunkte und Bedienstandards vor,der bei der weiteren Ausgestaltung des Nahverkehrs zu berücksichtigen ist. Erdient darüber hinaus als Orientierung für die Landkreise als Träger deskommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (vgl. 3 Absatz 3 ÖPNVG). Insofernhat der Landesnahverkehrsplan grundsätzliche und hohe Bedeutung für dieErreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleitungen und somit für dieLebensqualität der Bevölkerung und die Wettbewerbsfähigkeit der Region undihrer Teilräume.; Auf Ebene des Landes werden auch vor diesem Hintergrund ZentraleOrte festgelegt. Hierzu gehören neben der Metropole Berlin, die Oberzentren unddie Mittelzentren. Auf Ebene der Regionalplanung werden die Zentralen Orteergänzt durch die Festlegung von sogenannten Grundfunktionalen Schwerpunkten(GSP). Bei den GSP handelt es sich in der Regel um die mit Abstand am besten ausgestattetenOrtsteile (Hauptorte) in einer Region. Durch planerische Anreize sollenEinrichtungen des täglichen Bedarfes, die über die örtliche Nahversorgunghinausgehen, gesichert werden. Vor diesem Hintergrund werden GSP zusätzlicheEntwicklungsmöglichkeiten für Wohnbauflächen und großflächigeEinzelhandelseinrichtungen eingeräumt.	
ID: 2296	In der Planungsregion Prignitz-Oberhavel gibt esinsgesamt 22 Grundfunktionale Schwerpunkte (vgl. Z 1 ReP GSP). Es wirdangeregt, die Zentralen Orte und die GSP kartographisch abzubilden.; [Abbildung 1: Zentrale Orte (grau) und Grundfunktionale Schwerpunkte (gelb) inPrignitz-Oberhavel]; Formal handelt es sich bei den GSP nicht um Zentrale Orte, da sieunterhalb der Gemeindeebene festgelegt werden. Insofern wird angeregt, dieentsprechende Darstellung in Kapitel; 2.7.1 "Landesentwicklungsplanung der Hauptstadtregion"redaktionell zu präzisieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Der Text wird entsprechend angepasst.
ID: 2296	Ungeachtet dessen zeichnen sich auch die GSP durch einenBedeutungsüberschuss aus. Sie sind weitere Schwerpunkte derWohnsiedlungsentwicklung und dienen der räumlichen Bündelung von Einrichtungender überörtlichen Grundversorgung. Dementsprechend soll die Erreichbarkeit der GrundfunktionalenSchwerpunkte, insbesondere der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Versorgungskerne, für alle Bevölkerungsgruppengesichert und bedarfsgerecht verbessert werden (vgl. G 3 ReP GSP). DieVerknüpfungen im öffentlichen Verkehr und zwischen den Verkehrsträgern,insbesondere der Zugang zum SPNV, sollen gesichert, gestärkt und entwickeltwerden (ebd.).	
ID: 2296	Im Gegensatz zu den Ober- und Mittelzentren verfügen nicht alleGSP über einen direkten Zugang zum SPNV. Dort, wo jedoch entsprechendeInfrastruktur vorhanden ist, sollte dieser auch künftig gewährleistet oderwiederhergestellt werden. Dies betrifft insbesondere die GSP Meyenburg, Putlitzmit der schienengebundenen Strecke zum Mittelzentrum Pritzwalk und Rheinsbergmit der schienengebundenen Strecke zum Mittelzentrum Neuruppin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die von Ihnen genannten Strecken im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken das notwendige Potenzial nicht nachgewiesen werden konnte. Die Verbindung Pritzwalk – Meyenburg wird vsl. auch nach dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 weiterbetrieben. ;
ID: 2296	Darüber hinaus soll auch die Anbindung der GSP an dieMittelzentren sowie die Metropole Berlin in guter Qualität abgesichert werden(ebd.). Insofern ist die Stärkung und Entwicklung der radialenEntwicklungsachsen richtig und wichtig, nicht nur mit Blick auf die Versorgungund touristische Verkehre, sondern auch vor dem Hintergrund derFachkräftesicherung. Hierbei ist die beabsichtigte Stärkung des KnotensWittenberge im Rahmen des Deutschlandtaktes besonders hervorzuheben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2296	Dennochsollten auch im weiteren Metropolenraum Querverbindungen bzw. die Erschließungin der Fläche nicht vernachlässigt werden. Auch in diesem Fall gilt, dassbestehende Schieneninfrastruktur weitergenutzt bzw. reaktiviert und bedient werdensollte. Beispielhaft sei hier auf die Verbindung Neustadt/Dosse - Neuruppin verwiesen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die von Ihnen genannte Strecke von Neustadt (Dosse) nach Neuruppin wird im Rahmen einer weiterführenden Studie untersucht.
ID: 2296	Die PlusBus-Angebote können dahingehend sicherlich einen Beitragleisten und deren Weiterentwicklung mit entsprechend finanzieller Unterstützungdes Landes ist zu begrüßen, das PlusBus-Netz kann und sollte jedoch nicht alsErsatznetz für SPNV-Linien fungieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das PlusBus-Netz in Brandenburg ist keinesfalls als Ersatz des SPNV-Angebotes gedacht, sondern dient als Ergänzung auf wichtigen Verbindungen zwischen den Achsen des SPNV und in Regionen, die vom SPNV nicht erschlossen werden.
ID: 2296	Neben der Verbesserung der SPNV im Raum und der Anbindung der GSPgilt es darüber hinaus auch die SPNV-Anbindung der hochstufigen Zentren alsAnker im Raum weiter auszubauen und zu verbessern. Dies gilt sowohl für dieberlinfernen Zentren als auch für die berlinnahen Zentren. Eine Stärkung derSPNV-Anbindung ist dabei zum einen für die Stärkung der Zentren alsGewerbestandort (auch für Arbeitskräfte aus Berlin und dem Umland) als auch alsWohnstandort für die Berlin oder im Umland tätige Arbeitskräfte von Bedeutung.Maßnahmen wir beispielsweise die S-Bahn Verlängerung nach Velten oder der10-min Takt der S-25 gehen diesbezüglich in die richtige Richtung;zwischenzeitlich	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	verworfene Vorhaben wie die Durchbindung des RE 6 nach Berlinwirken diesbezüglich kontraproduktiv.	
ID: 2296	Generell sollte in der Bewertung des SPNV-Angebotes und bei derBedarfsermittlung nicht einseitig auf die demographische Entwicklung abgestelltwerden, sondern auch die Bedeutung des SPNV als Rückgrat für wirtschaftlicheEntwicklung und Impulsgeber Berücksichtigung finden.; In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, für eine objektive undnachvollziehbare Entscheidungsfindung die Erreichbarkeit von Zentralen Orten imSPNV kartographisch abzubilden. Dabei sollte auch berücksichtigt werden, dassmit zunehmender Entfernung zu Berlin die Bedeutung anderer Metropolen undZentren steigt. Dementsprechend sollten auch diese bei der Betrachtung Berücksichtigungfinden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2296	Abschließend soll noch darauf hingewiesen werden,dass die Regionalversammlung die Aufstellung eines zusammenfassenden undfachübergreifenden Regionalplanes beschlossen hat (vgl. Beschluss 1/2019). Diesersoll u. a. Gewerblich-industrielle Vorsorgestandorte (GIV) festlegen (vgl. Beschluss10/2019). GIV sind großflächige Vorranggebiete für die langfristigeFlächenvorsorge für gewerblich-industrielle Ansiedlungen mit großemFlächenbedarf und herausgehobener Bedeutung wie aktuell z. B. die Tesla-Gigafactoryin Grünheide. Aktuell gibt es zwar noch keinen gebilligten Entwurf, da wichtigePlanungsgrundlagen für andere Themen ausstehen. Die Standortsuche für die GIV istjedoch im Wesentlichen abgeschlossen. Insofern ist davon auszugehen, dass diebereits im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg aus dem Jahr 2009 (LEPB-B) vorgesehenen GIV Neuruppin - Treskow, Perleberg - Quitzow sowie Pritzwalk - Falkenhagen beibehalten werden und die Prüfung der Festlegung des Industrie-und Gewerbeparks "Temnitz" als weiterer GIV im Rahmen der Erstellungder Regionalplanung erfolgt.; [Abbildung 2: Darstellung der potenziellenGewerblich-industriellen Vorsorgestandorte (violett) in der RegionPrignitz-Oberhavel]; Damit einher geht ein entsprechend großer Bedarf an Arbeitskräften,der vermutlich nicht allein vor Ort abgesichert werden kann. Dementsprechendbedarf es einer schnellen und attraktiven insbesondere schienengebundenen Anbindungwie mit dem RE 6 an die hochstufigen Zentralen Orte bzw. Metropolen. Leider erfülltder RE 6 mit seiner aktuellen Trassenführung nicht die Anforderungen an eineschnelle schienengebundene Verbindung der zentrale Orte der Region mit derMetropole Berlin. Das hat für den vorliegenden Entwurf desLandesnahverkehrsplans noch keine Relevanz sollte jedoch perspektivisch für dieEntwicklung und Bewertung des Schienenverkehrs und insbesondere bei künftigen Ausbauplanungenmitgedacht werden.; Hinweise!; Von den regionalplanerischenZielen gehen eine Anpassungspflicht gemäß § 1 Absatz 4 BauGB bzw.eine Beachtenspflicht gemäß § 4 Absatz 1 Satz 1 ROG aus. Die Grundsätze undsonstigen Erfordernisse der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Raumordnung sind in der Abwägung zu berücksichtigen(ebd.).; Die Satzung über den RegionalplanPrignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Rohstoffsicherung /Windenergienutzung" wurde mit Bescheid vom 14. Februar 2012 teilweisegenehmigt. Von der Genehmigung ausgenommen sind die Festlegung desVorbehaltsgebietes Nr. 65 "Sicherung oberflächennaher Rohstoffe"sowie die Festlegungen zur "Steuerung der Windenergienutzung". DerRegionalplan wurde zum Zwecke der Bekanntmachung entsprechend redaktionellangepasst und trägt nunmehr die Bezeichnung Regionalplan "Rohstoffsicherung".; Die Satzung über den RegionalplanPrignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Freiraum und Windenergie"wurde mit Bescheid vom 17. Juli 2019 teilweise genehmigt. Von der Genehmigungausgenommen sind die Festlegungen zur Steuerung der raumbedeutsamenWindenergienutzung. Hiergegen hat die Regionale PlanungsgemeinschaftPrignitz-Oberhavel Rechtsmittel eingelegt. Die Festlegungen zum Freiraum und zuden Historisch bedeutsamen Kulturlandschaften wurden genehmigt. DieBekanntmachung im Amtsblatt für Brandenburg hat noch zu erfolgen.; Der Regionalplan Prignitz-Oberhavel, Sachlicher Teilplan "Windenergienutzung" wurde am 8. Juni 2021 von der Regionalversammlung als Entwurf gebilligt. Die inAufstellung befindlichen Ziele sind als sonstige Erfordernisse der Raumordnungbei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen und Entscheidungen über derenZulässigkeit zu berücksichtigen (§ 3 Absatz 1 Nummer 4 i. V. m. § 4 Absatz 1Satz 1 ROG).; Durch die regionalplanerischeStellungnahme bleibt die aufgrund anderer Vorschriften bestehende Verpflichtungzum Einholen von Genehmigungen, Bewilligungen oder Zustimmungen unberührt.; Für weitergehende Fragen stehen wir Ihnen gern zur Verfügung.; Mit freundlichen Grüßen; Im Auftrag; Ralf Reinhardt; Vorsitzender des Regionalvorstandes	
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim; ID: 2241	Zu RE 9 / RB 66 / Bahnhof Passow; Es ist aufgefallen, dass in der Bauplanung der Bahn zur Ausbaustrecke Angermünde - Grenze DE/PL am Bahnhof Passow die Aufzugsanlagen nur optional geplant wurden. In einem gut ausgebauten und barrierefreien Bahnhof Passow, wird großes Potential für die Entwicklung eines ÖPNV-Knotenpunktes (Plusbuslinie 403 und RE9 / RB66) Passow gesehen, welcher den Innovationsstandort Schwedt/Oder und die Kreisstadt Prenzlau besser an den Metropolraum Szczecin anbinden kann. Klimawende bedeutet Verkehrswende. Hierzu gehört u.a., die einzelnen Verkehrssysteme von Bahn und Bus sowie alternativen Bedienformen gut zu vernetzen und Umsteigehindernisse zu minimieren. Wir bitten Sie, auf den vollständigen barrierefreien Ausbau der Bahnstation Passow und entsprechenden Halten des RE 9, an dieser Station hinzuwirken.	; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. ; Der barrierefreie Ausbau der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur ist Sache des Betreibers, der dafür strukturell auch auf Bundesmittel zurückgreifen muss. ; In den jüngst veröffentlichten Unterlagen zur Planfeststellung des PFA der Ausbaustrecke sind die Aufzugsanlagen im Bf Passow Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ohne Hinweis auf eine nur optionale Realisierung.
ID: 2241	Zu RB 25 / Wriezener Bahn:; Insbesondere auf der RB 25 sollten die infrastrukturellen Voraussetzungen geprüft werden, um die Vereinbarkeit der dringend benötigten Verbesserungen im SPNV (Halbstundentakt) mit den Erfordernissen des Güterverkehrs zu	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das Land als Aufgabenträger und Besteller für den SPNV fungiert und der LNVP die Belange des Güterverkehrs somit behandelt.; Der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	prüfen. Entlang der RB 25 finden sich bereits heute wichtige Gewerbestandorte, der Güterverkehr wird derzeit nur nachts abgewickelt. Es befinden sich jedoch in den Gemeinden Ahrensfelde und Werneuchen weitere großflächige Gewerbepotenzialstandorte (siehe Achsenentwicklungskonzept Ahrensfelde-Werneuchen und Vorentwurf für den integrierten Regionalplan Uckermark-Barnim), für die zukünftig auch eine Gleisanbindung realisiert werden sollte. Damit ergeben sich neue Anforderungen an den Güterverkehr auf dieser Strecke. Hierzu sollten unter 4.2 „SPNV-Infrastruktur“ Aussagen getroffen werden.	bedarfsgerechte Ausbau der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur, ebenso für die Berücksichtigung der güterverkehrlichen Belange, ist Aufgabe des Bundes und des Betreibers DB Netz AG.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim; ID: 2200	Zu RE 3 / RE 9 / Stettiner Bahn; Mehr als 10.000 Fahrgäste pro Tag auf der Streckenrelation von der Metropole Berlin Hauptbahnhof über Bernau bei Berlin, Eberswalde und Angermünde nach Stettin/ Stralsund führen bereits jetzt zu Kapazitätsengpässen. Prognosen belegen einen zukünftigen Zuwachs an täglichen Fahrgästen von mehrals 30% auf einzelnen Streckenabschnitten. Pendlerzahlen sind insb. aus Eberswalde nach Berlin aber auch aus Polen nach Schwedt, Angermünde und Berlin zuletzt stark gestiegen.; Im Entwurf sind in Bezug zu den Fahrgastzahlen bereits drei Fahrten pro Stunde je Richtung, also ein 20-Minuten-Takt, angemessen. Dazu bedarf es einer Taktverdichtung. Ein weiteres Integrieren des Fernverkehrs ins Taktgefüge des Nahverkehrs kann aufgrund fehlender Zuständigkeit des Landeskeine dauerhafte und verbindliche Lösung darstellen. Die Entscheidung über Fahrten im Fernverkehr obliegt allein der Deutschen Bahn und nicht dem Land. Viele dieser Fahrten finden zudem nur im Sommer statt. Die für eine Zeit ab 2027 in Aussicht gestellte Regelung mit dem RE9 und Fernverkehr stellt keine Lösung für die Probleme der nächsten Jahre dar und wird auch danach keine Planungssicherheit bieten.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2200	Für die Entwicklung der Region „Nordost“ sollte als Mindeststandard ein „reiner“ 30-Minuten-Takt auf der RE-Relation (Berlin bis Angermünde) gelten. Dies würde den Entwicklungspotenzialen des Korridors Berlin-Stettin und der Mittelzentren bzw. Städte der 2. Reihe im Korridor gerecht werden.; Die Anhebung der Streckengeschwindigkeit zwischen Berlin undAngermünde auf 160 km/h sollte zumindest abschnittsweise konkret geplant werdenund die Tabelle 33 um Planungszeiten ergänzt werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ein Angebot von zwei Zügen proStunde zwischen Berlin und Angermünde ist bereits Bestandteil desLandesnahverkehrsplans. Die konkrete Implementierung dieses Angebots ab 2027 erfolgtunter Berücksichtigung betrieblicher und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen.[Fie1] ; Ihre Einwendung zumStreckenausbau wird im Rahmen des LNVP nicht berücksichtigt, da derStreckenausbau zwischen Berlin und Angermünde ist Aufgabe des Bundes alsEigentümer ist. Der Streckenausbau wird im Rahmen der ABS Berlin – Stralsundunter dem Projekttitel 2-055-V01 im vordringlichen Bedarf des BVWP geführt.
ID: 2200	Zu einem vollständigen SPNV-Verkehr gehören auch Verbindungen in den ländlich-peripheren Teilräumen des Landes sowie Tangentialverbindungen. Querverbindungen zwischen den Hauptachsen, wie zwischen Eberswalde und Templin, sind aus	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.;

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	touristischen Gründen wichtig und ergeben auch im ländlichen Raum Möglichkeiten, auf den MIV zu verzichten. Busse können die Möglichkeit nicht vollständig ersetzen, weshalb eine Entwicklung der Strecke Eberswalde <-> Templin als attraktive, durchgehende Verbindung, bei entsprechender Nutzungsintensität, wichtig ist. Dazu könnte auch die RB12 über Templin hinaus bis Eberswalde verlängert werden.; Die SPNV-Verbindung zwischen Eberswalde und Templin verbindet Mittelzentren, trägt zur Sicherung der Verknüpfungsfunktion des Grundfunktionalen Schwerpunktes Joachimsthal bei, stellt eine Querverbindung zwischen den Regionalexpress-Linien 3 nach Stralsund und 5 nach Rostock dar und hat großes touristisches Potenzial. Ihre raumordnerische Bedeutung wird daher als hoch eingeschätzt.	
ID: 2200	Zu RB 12 - Berlin-Lichtenberg - Zehdenick (Mark) - Templin; Es wird eine schnelle Verbindung auf der RB 12 gefordert, welche Berlin mit Zehdenick und Templin verbindet, vorzugsweise ohne Umstieg. Derzeit braucht man von Templin mehr als 100 Minuten bis ins Berliner Stadtzentrum. Mit einer Direktverbindung und dem Einsatz von Sprinterzügen wäre das in etwa 70 Minuten zu schaffen.; Im LNVP sollte spätestens mit Start der neuen Vertragslaufzeit im Dezember 2024, darauf hingewirkt werden, dass die Verbindung Templin – Berlin für Fahrgäste attraktiver wird. Dies kann neben Direktverbindungen auch durch Umstiege von max. 15 Minuten zum RE 5 und zur RB 54 erfolgen. Alternativ könnte die RB12 über Templin hinaus bis Eberswalde verlängert werden um mit Anschluss zur RE 3 eine schnelle Verbindung ins Berliner Zentrum herzustellen.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Einbindung der LinieRB12 nach Berlin Gesundbrunnen in Bezug auf die begrenzt verfügbarenTrassenkapazitäten in Konkurrenz mit stärker nachgefragten Angeboten steht.Eine Kopplung der Linie RB12 mit der Linie RE5 ist zudem betrieblich undinfrastrukturell nicht trivial umsetzbar. In Abwägung zu den Kosten ist derzeitkein ausreichender verkehrlicher Vorteil einer solchen Flügelung erkennbar, umdie zusätzlichen Aufwendungen zu kompensieren.
ID: 2200	Zu RB 61 - Angermünde <> Schwedt sowie zu RB 62 – Eberswalde <> Angermünde <> Prenzlau; Regionalbahnen sollen Ober- und Mittelzentren mit einander verbinden und die Region erschließen. Weiterhin soll die RB eine Zubringerfunktion zum Regionalexpress oder zum Fernverkehr übernehmen. Gerade die RB 62, welche für Berufspendler und Schüler essenziell ist, erschließt die Region (Wilmersdorf, Warnitz und Seehausen) am Nachmittag gar nicht. Wo man morgens mit dem Zug im Stundentakt verkehren kann, wird am Nachmittag auf einen 2-Stunden-Takt durch den RE 3 abgestellt, wobei doch gerade den Regionalbahnen die wichtige Aufgabe der Erschließung des ländlichen Raumes zukommt. Es ist weder umweltfreundlich noch zielführend, dass neben Regionalbahnen zusätzlich auch Busse verkehren, weil die Bahnen, entsprechende, direkt an der Strecke befindliche Bahnhöfe nicht bedient. Hier wird dringend, um Nachbesserung gebeten.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Haltbedienung der Linie RB62zwischen Angermünde und Prenzlau steht heute und künftig unter dem Vorbehaltder betrieblichen Umsetzbarkeit in der Art, dass ausreichende Fahrzeitreservenerforderlich sind, um alle Halte und die Anschlüsse in Angermünde sowiePrenzlau realisieren zu können.
ID: 2200	Zu RB25 / Wriezener Bahn; Die Ergebnisse der Machtbarkeitsstudie zur Wiederinbetriebnahme des Abschnitts zwischen Werneuchen und Wriezen sollte in den LNVP aufgenommen werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da auf Grundlage derReaktivierungsuntersuchung eine vertiefende Untersuchung der Strecke Werneuchen– Wriezen erfolgen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2200	Zu RB27 / Heidekrautbahn; Die Taktverdichtungen auf dem RB27 (30-Minuten Takt zwischen Klosterfelde/ Wandlitzsee und Berlin-Karow bzw. 60-Minuten-Takt zwischen Groß-Schönebeck und Berlin-Karow) sollten mit Eintritt der technischen Voraussetzungen spätestens zum Fahrplanwechsel im Dezember 2024 umgesetzt werden. Auch eine Erweiterung des Netzes – etwa durch Fahrten bis Berlin-Gesundbrunnen bzw. Berlin-Zehlendorf könnten ohne zusätzliche Fahrzeuge und Personale umgesetzt werden und sollten daher zur Verbesserung des Angebotes in den LNVP aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da weitere Fahrten ohne zusätzliche Fahrzeuge und Personale eine unsymmetrische Linienführung zufolge hätten. Zudem wären weitere Fahten ein Risiko für die Betriebsqualität und zu unübersichtlich für Reisende. Der Vorschlag ist zudem nicht ohne Infrastrukturausbau nördlich von Basdorf umsetzbar. Für die Angebotsverdichtung auf dem Abschnitt Basdorf – Klosterfelde / Wandlitzsee ist eine gemeinsame Realisierung zusammen mit dem Zielzustand des i2030 Teilprojekt Nordbahn/Stammstrecke Heidekrautbahn vorgesehen. Dies ist bereits im Rahmen der i2030-Planungsvereinbarung zwischen Ländern und NEB von 01/2019 im Zuge der zweiten Planungsphase so vereinbart. Das Potenzial zur Reaktivierung der Strecke Wensickendorf – Zehlendorf – Liebenwalde wurde in einer vorgelagerten Studie zum neuen LNVP 2023-2027 untersucht. Im Ergebnis der durchgeführten Nutzwertanalyse wurde die Strecke in Kategorie C eingeordnet, da kein ausreichendes Potenzial für eine regelmäßige SPNV-Bedienung erkannt werden konnte. ;
ID: 2200	Zu S2; Der 10-Minuten Takt der S2 bis Bernau bei Berlin sollte möglichst schnell umgesetzt werden. Die Aussagen im Entwurf sind ungenau.	; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da sie der Intention des LNVP-Entwurfs und des gemeinsamen Zielkonzeptes der Länder Brandenburg und Berlin entspricht. Ein 10-Minuten-Takt auf der Linie S2 im Abschnitt Buch - Bernau ist auf der vorhandenen Infrastruktur nicht fahrbar. Im Projekt i2030 werden die für die Einführung des 10-Minuten-Taktes erforderlichen infrastrukturellen Anpassungen untersucht. Ziel der Länder Berlin und Brandenburg ist es, nach Schaffung dieser infrastrukturellen Voraussetzungen den 10-Minuten-Takt im Abschnitt Buch - Bernau einzuführen, was folglich auch im aktuell laufenden Vergabeverfahren für die S-Bahn-Verkehrsleistungen in den Teilnetzen Stadtbahn und Nord-Süd als Option berücksichtigt wird, insbesondere im Hinblick auf die Realisierung des dafür erforderlichen ressourcenseitgien Mehrbedarfs.
ID: 2200	SPNV allgemein; Soweit möglich sollte eine Verlängerung von Linien dem Stillstand von Zügen vorgezogen werden bzw. bestehende Linien sinnvoll erweitert werden (z.B. RB24 bis nach Schwedt, RB63 oder RB60 bis Bernau bei Berlin).	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da derartige Verlängerungenhäufig weder umlaufneutral möglich (vgl. Vorschläge zu RB24, RB60 und RB63)sind, noch dem täglichen Bahnbetrieb die erforderliche Wendezeit sicherstellenkann. Eine solche Fahrplankonstruktion ist erforderlich, um kleinereVerspätungen zu kompensieren, ohne dass die jeweilige Rückfahrt bereitsverspätet beginnen muss.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim; ID: 2144	Auf S. 16 sind Entwicklungsachsen und -Korridore der Regionalentwicklungsstrategie abgebildet. In der Region Uckermark-Barnim ist der Korridor Berlin-Stettin mit Abzweig nach Schwedt-Oder und die Verbindung nach Stralsund markiert. Wir verstehen diese Abbildung als beispielhaft und weisen darauf hin, dass auch im Rahmen der Regionalentwicklungsstrategie noch weitere Verbindungen als überregional bedeutsame Schieneninfrastruktur angesehen werden können (siehe hierzu Abbildungen anbei aus den Materialien der Staatskanzlei des Landes Brandenburg, welche die Bedeutung der Verbindung Eberswalde-Templin als „überregionale Schieneninfrastruktur“ für die Region hervorheben).	; Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Angaben in der Karte auf Seite 16 nachrichtlich aus der Regionalentwicklungsstrategie des Landes Brandenburg übernommen worden sind. Zuständig für diese Strategie ist die Staatskanzlei des Landes Brandenburg. Im Landesnahverkehrsplan besteht hierzu keine Möglichkeit der Änderung.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim; ID: 2150	Die PlusBus-Linien stellen eine sehr wichtige Ergänzung desSPNV-Netzes dar. Der LNVP 2023-2017 sollte um klare Aussagen zu dessen Finanzierung und Zukunft ergänzt werden. Dies ist dringend geboten, da angesichts der landespolitisch gewollten Freiwilligkeit der Aufgabe des übrigen ÖPNV die mit dem PlusBus-Produkt verbundenen Angebotsausweitungen zu deutlich erhöhten Fehlbeträgen führen, für deren Deckung zunächst einmal die Aufgabenträger zuständig wären, dies jedoch nicht leisten können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da PlusBus-Verkehre auf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) zusätzlich zu den pauschalierten Zuweisungen für kommunale Aufgabenträger gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg (ÖPNV-G BB) finanziell gewürdigt werden.; Mit der Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2023/ 2024 am 16. Dezember 2022 hat der Landtag der Bereitstellung der finanziellen Mittel für die PlusBus-Verkehre in 2023 und 2024 zugestimmt. Die Verlängerung der VV PlusBus über 2022 hinaus wird nunmehr umgesetzt.
ID: 2150	Darüber hinaus sind in den dünn besiedelten, ländlich-peripheren Teilräumen (vgl. sachlicher Teilregionalplan Raumstrukturund Grundfunktionale Schwerpunkte, Erläuterungskarte in der Anlage) die Kriterien, die für die PlusBus-Förderung zu erfüllen sind, zum Teil nicht passfähig. Hier können auch Linien mit stabilem 2-Stunden-Takt ein wichtiges Angebot sein, eine weitere Verdichtung ist durch die kommunalen Augabenträger oft nicht finanzierbar. Auch eine bessere Integration des Schülerverkehrs in das Angebot sollte ermöglicht werden. Die Förderrichtlinie sollte verstetigt werden und unter Beteiligung der regionalen Akteure angepasst werden bzw. Ausnahmetatbestände geschaffen werden, um auch in diesen Räumen die Einrichtung von mehr PlusBus-Linien zu ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die PlusBus-Kriterien Grundlage für den Erfolg des PlusBus-Konzeptes sind und daher das einfache und einheitliche Angebot erst ermöglichen. Hauptaufgabe der PlusBus-Verkehre ist die Verbindung der Zentren – gerade im ländlichen Raum – und Herstellung von attraktiven, schnellen Taktverbindungen auf den Hauptachsen. Damit wird ein Großteil der Einwohner erreicht und kann von den Vorteilen des PlusBusses profitieren. Das Berücksichtigen von Stichfahrten oder Umwegen sowie Taktabweichungen würde den Systemansatz des PlusBus-Konzeptes entgegenstehen, wodurch sich die Attraktivität dieses Mobilitätsangebotes deutlich verschlechtern würde. Das Land Brandenburg und die VBB GmbH erachten die geltenden Kriterien als sinnvoll und adäquat, weshalb eine Anpassung der PlusBus-Kriterien nicht vorgesehen ist.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft	Zu RB 63 / Schorfheidebahn:; Vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden geringen Fahrgastzahlen während des Probebetriebs und der Tatsache, dass im vorliegenden Entwurf des LNVP ab 2023 keine Zugfahrten auf der Strecke vorgesehen sind, halten wir eine Machbarkeitsstudie zur Sicherung des langfristigen Betriebs der Strecke für dringend	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Uckermark-Barnim; ID: 2175	notwendig, auch um Fragen zur Finanzierung ggf. notwendiger Ertüchtigungsmaßnahmen zu klären. Das raumordnerische Potenzial der Strecke wird als hoch eingeschätzt (siehe Kommentare zu folgenden Abschnitten).	COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte.; Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.; Da die Strecke bereits für drei Jahre in Betrieb war, reicht die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung, welche nach Abschluss des Landesnahverkehrsplans begonnen wird. Der Infrastrukturbedarf ist dem Infrastrukturbetreiber bekannt.
ID: 2175	Insgesamt ist im Reaktivierungsgutachten der Freizeit- und Tourismusverkehr auch nach Auffassung des Deutschen-Bahnkunden-Verbandes (DBV) mit einer Gewichtung von 10% am Gesamtergebnis in der Reaktivierungsstudie unzureichend gewertet. Der reine Freizeitverkehr lag im Bundesdurchschnitt 2017 bezogen auf die Verkehrsleistung bei 34% (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/mobilitaet-in-deutschland.html), der Tourismus ist in vielen Teilen der Region Uckermark-Barnim ein ganz wesentlicher Wirtschaftsfaktor. Vor diesem Hintergrund kann auf auf weiteren Stecken ein Potenzial für die Reaktivierung vorhanden sein.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da dieReaktivierungsuntersuchung eine dem LNVP vorgelagerte Untersuchung darstellt,die abgeschlossen ist. Eine Anpassung der zugrundegelegten Gewichtungen kannaus Gründen der methodischen Kohärenz nicht erfolgen.
Institution: Regionale Planungsgemeinschaft Uckermark-Barnim; ID: 2146	Hier ist beschrieben, dass der Landesentwicklungsplan eine Konzentration von Wohnsiedlungsflächen vorsieht: auf den Gestaltungsraum Siedlung („Siedlungsstern“) im Berliner Umland, auf die Ober- und Mittelzentrum im Weiteren Metropolenraum sowie auf die Grundfunktionalen Schwerpunkte, die in den Regionalplänen festgelegt sind.Hier ist anzumerken, dass der LEP HR im Vergleich zum Vorgängerplan LEP BB auch die Eigenentwicklungsoption aller übrigen Gemeinden verdoppelt und Entwicklung somit auch außerhalb der genannten Konzentrationsbereiche in größerem Umfang ermöglicht, als dies vor 2019 der Fall war. Umso wichtiger erscheint es aus Sicht der Planungsgemeinschaft, die Entwicklung des ÖPNV nicht nur auf den Siedlungsstern und	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Der LNVP sieht eine Verstetigung der PlusBus-Förderung vor, auch um Verbindungen zwischen den Achsen des Gestaltungsraums Siedlungattraktiv an den ÖPNV anzubinden. Mittels der im Vorfeld des LNVP durchgeführten Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken und SPNV-Stationen wurde und wird ein weiterer Beitrag zur Stärkung der Querverbindungen geleistet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	die Mittelzentren hin auszurichten, sondern soweit wie möglich auch eine Erschließung der Fläche anzustreben. Wichtig hierfür sind u.a. regionale Querverbindungen, entweder durch den SPNV oder durch Plus-Bus-Linien. Ohne diese Verbindungen erscheint eine ökologische Verkehrswende, auch vor dem Hintergrund der Siedlungstätigkeit in ländlichen Räumen, nicht realisierbar.	
Institution: Regionalförderung Prignitzland e.V./ LAG Storchenland Prignitz; ID: 2301	Entwurf des neuen Landesnahverkehrsplans 2023-2027; Stellungnahme der LAG Storchenland Prignitz; ; Sehr geehrter Herr Minister Beermann,; ; im Entwurf des LNVP 2023-2027 sind der; • RB 74 Pritzwalk- Meyenburg; sowie Teile des; • RB 73 Neustadt-Pritzwalk, konkret der Abschnitt Kyritz-Pritzwalk,; nicht mehr enthalten.; Diese Planung hat in der Lokalen Aktionsgruppe (LAG) Storchenland Prignitz Unverständnis ausgelöst, da sie den aktuellen Bedarfen, Planungen und politischen Willensbekundungen auf lokaler, regionaler, landes- und bundesweiter Ebene zuwiderläuft. Die LAG Storchenland Prignitz lehnt die geplante Streichung bzw. Kürzung der oben genannten Bahnverbindungen ab und fordert eine Wiederaufnahme und Stärkung der oben aufgeführten Regionalbahnlinien in den LNVP 2023-2027.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2301	Die LAG Storchenland Prignitz, getragen vom Verein Regionalförderung Prignitzland e.V., setzt sich für die Stärkung des ländlichen Raums ein, damit gleichwertige Lebensverhältnisse erreicht werden können und die Lebensqualität und Teilhabe vor Ort gesichert werden.; In den letzten Monaten haben wir intensiv und in einem breit angelegten Beteiligungsprozesses unsere Regionale Entwicklungsstrategie (RES) erarbeitet. Damit bewerben wir uns um die erneute Anerkennung als LEADER-Region. In diesem Prozess ist der Entwicklungsbedarf sehr deutlich hervorgetreten. Das Thema Mobilität – Voraussetzung für die Erreichbarkeit von Angeboten der Grundversorgung – ist dabei für alle Bereiche ländlicher Entwicklung zentral: „Die Analyse und die Beteiligung haben verdeutlicht, dass insbesondere im Bereich Mobilität in der Prignitz ein großer Handlungsbedarf herrscht. Hier wird es auf alternative und innovative Mobilitätsformen ankommen, die die Mobilität besonderer Gruppen, die i.d.R. weniger mobil sind wie Kinder, Jugendliche oder ältere Menschen, ermöglichen.“ (Zitat aus der RES der LAG Storchenland Prignitz, S. 39); Das Thema "Mobilität" wird in der kommenden Förderperiode einen Schwerpunkt der LEADER-Region bilden, resultierend aus dem Beteiligungsprozess in der Region. Insbesondere junge Menschen benötigen einen attraktiven ÖPNV, um Freizeit- und Ausbildungsangebote besser erreichen zu können. Das ist ein wichtiger Standortfaktor, um junge Menschen zum Bleiben oder zur Rückkehr in die Region zu bewegen. Auch ältere Menschen sind auf den ÖPNV angewiesen. [Anm. d Red.: Kritik] Ein Streichen der Schienenverbindungen würde zu einer verstärkten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.;

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Abwanderung von Jugendlichen, der Schwächung von Angeboten im ländlichen Raum, die auf die Schienenverbindung angewiesen sind, und zu einer Verstärkung der Fachkräfteproblematik in der betroffenen Region beitragen. Es würde somit die Lebensqualität aller beeinträchtigen.; Die Analyse der aktuellen Lebensverhältnisse in unserer Region zeigt, dass der öffentliche Personennahverkehr derzeit für den täglichen Bedarf unzureichend ausgestattet ist und das Fehlen von Mobilitätsalternativen eine überwiegende Nutzung des motorisierten Individualverkehrs bedingt. [Anm. d Red.: Kritik] Eine Streichung von Bahnstrecken würde dieses Problem verschärfen. Ein Ausbau mit einer Verstärkung der Taktung hingegen kann zum Umstieg auf den ÖPNV und zur Mobilitätswende beitragen.	
ID: 2301	Im von der Staatskanzlei des Landes Brandenburg initiierten „Regionale“-Prozess ist das Teilprojekt H2Rail (Schlüsselmaßnahme „Brandenburger Tor“) der Planungsregion Prignitz-Oberhavel an der Bahnstrecke des RB 74 angesiedelt. Hier soll ein Pilotprojekt zur Wasserstoffnutzung im Bahnverkehr umgesetzt und getestet werden. Eine Streichung dieser Trasse würde die gemeinschaftlichen Bestrebungen von Akteuren der Region konterkarieren und Investitionen sowie Innovation in der Region ausbremsen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2301	Der Koalitionsvertrag für das Land Brandenburg aus dem Jahr 2019 hebt die Bedeutung öffentlicher Mobilität, insbesondere auch für den ländlichen Raum, noch einmal besonders hervor:; • Pendlerinnen und Pendler sollen stärker als heute mit der Bahn unterwegs sein können. Wohn- und Arbeitsorte sollen sich durch innovative Mobilitätskonzepte, sichere und stabile digitale Infrastruktur sowie gute Kitas und Schulen auszeichnen. Wir wollen auch jenseits der bisherigen Wachstumsregionen neue Entwicklungsdynamiken, neue Wertschöpfung und neue Beschäftigung initiieren – und dies unter den veränderten Bedingungen von Digitalisierung, Internationalisierung und demografischem Wandel. (S. 5, 158-163).; • Es ist das Ziel der Koalition, den Bürgerinnen und Bürgern in allen Landesteilen zuverlässig und individuell Mobilität zu ermöglichen. Dies betrifft attraktive öffentliche Verkehrsangebote mit Bus und Bahn und leistungsfähige und moderne Straßen und Radwege. Die Koalition ist sich einig, dass der Ausbau des öffentlichen Verkehrs Pri-orität hat. (S. 10, 422-425); • Wir brauchen nicht nur neue Regional- und S-Bahn-Verbindungen, sondern auch Angebotssteigerungen im ganzen Land – sowohl für Pendlerinnen und Pendler als auch für die Anbindung berlinferner Regionen. (S. 10, 436-	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	439); • Die Koalition wird das Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) durch mehr Züge, mehr Sitzplätze und eine bessere Taktung erheblich aufstocken. (S. 10 456/457); • Ziel ist es, an allen Bahnhöfen in Brandenburg tagsüber sowie an Werktagen mindestens einen Stundentakt im Regionalverkehr einzurichten. (S. 11, 461-463); Auch die Enquete-Kommission „Zukunft der ländlichen Regionen vor dem Hintergrund des demografischen Wandels“ des Brandenburger Landtages von 2019 positioniert sich in ihren Einschätzungen und Empfehlungen eindeutig zum Thema Streckenabbestellungen und Auslastung:; • Noch bis 2006 wurden ca. 660 km Bahnverkehr im Land abbestellt. Das verschlechterte vor allem die Mobilitätsangebote im ländlichen Raum, diese Defizite sind bis heute spürbar. Seit 2009 wurden keine Abbestellungen mehr vorgenommen. […] Der regionale SPNV ist ein wesentliches Element des Mobilitätsangebotes im Land Brandenburg. Etwa 280.000 Menschen pendeln täglich zwischen Berlin und Brandenburg, davon rd. 200.000 Brandenburger nach Berlin.Viele dieser Menschen nutzen den SPNV um sich zwischen Wohn- und Arbeitsort zu bewegen. Je besser die Verkehrsanbindung ist, desto geringer sind die demografischen Probleme, weil die jeweilige Stadt für Pendler attraktiv ist und mit Zuzügen einen Bevölkerungsrückgang besser kompensieren kann. Attraktive Mobilitätsbedingungen sorgen dafür, dass junge Menschen in ihrer Heimat bleiben, wenn sie ihren Wohn-, Ausbildungs- oder Studienort schnell, gut und zuverlässig erreichen können.; • Durch den Erhalt und Ausbau der Regionalverkehrsstrecken sowie Taktverbesserungen und Fahrzeitverkürzungen ist vielen Menschen die Nutzung des SPNV zu ermögli-chen. Dies ist nicht nur für Pendlerinnen und Pendler, sondern beispielsweise auch für den Tourismus von erheblicher Bedeutung. Wichtig ist es dabei, nicht nur die Strecken im Blick zu haben, die bereits über entsprechende Nachfrage verfügen. Die Einführung von zuverlässigen und attraktiven neuen Angeboten ist notwendig, um die Bevölkerung zum Umstieg auf Angebote des Schienenverkehrs zu motivieren. (beide Zitate S. 78); Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es, wettbewerbsfähige ländliche Räume mit guten Arbeitsplätzen, einer erreichbaren Grundversorgung, bedarfsgerechten Infrastrukturen und Mobilitätsangeboten zu entwickeln, die den Herausforderungen durch den Strukturwandel, den demografischen Wandel und den Klimawandel gewachsen sind. (Dritter Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume, 2020, S. 9). Dafür sollen unter anderem Strecken reaktiviert und Stilllegungen vermieden werden (Koalitionsvertrag der Bundesregierung, 2021, S. 49).; Vor dem Hintergrund der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen im ländlichen Raum, der Sicherung der Daseinsvorsorge und den Herausforderungen des demographischen Wandels ist eine Streichung der benannten Regionalbahnlinien aus Sicht der LAG Storchenland Prignitz abzulehnen. Landes- und bundespolitische Zielsetzungen lassen vielmehr eine Stärkung der bestehenden Bahnlinien notwendig erscheinen, insbesondere auch vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit und des Klimawandels.; Wir fordern daher die Überarbeitung des Landesnahverkehrsplans im	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Sinne der durchgängigen Wiederaufnahme der Linien RB 73 und RB 74.; Mit freundlichen Grüßen; Anja Kramer; Vorsitzende; Im Namen des Vorstands des Vereins Regionalförderung Prignitzland e.V.	
Institution: Schmachtenhagener Heimatverein e.V.; ID: 1892	Als Schmachtenhagener Heimatverein e.V. engagieren wir uns neben der Erforschung und Bewahrung der örtlichen Geschichte natürlich auch für die zukünftige Entwicklung unseres Ortes. Diesbezüglich möchten wir die Gelegenheit nutzen, zum veröffentlichten Entwurf des Landesnahverkehrsplans2023 – 2027 Stellung zu nehmen.; Im Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2023 – 2027 ist Schmachtenhagen als Endstation der „Heidekrautbahn“ (RB 27 / NEB) mit einer Erreichbarkeit nur an den Wochenenden und an Feiertagen aufgeführt.; Schmachtenhagen wächst zunehmend und nicht wenige unserer, gerade auch neuen Einwohner pendeln arbeitstäglich nach Berlin. Für sie wäre es von enormem zeitlichen Vorteil, wenn sie die Heidekrautbahn auch werktags für die Fahrten nach Berlin und zurück nutzen könnten. Aber auch alle anderen Einwohner partizipieren von der täglichen Anbindung unseres Ortes an die Heidekrautbahn, sei es zur Wahrnehmung von Facharztterminen in Berlin, zum Einkauf, zur Freizeitgestaltung oder zu sonstigen Aktivitäten. In Schmachtenhagen befindet sich ein Campus mit Grundschule, Kita und Hort. Es gibt somit in Schmachtenhagen auch viele junge Einwohner, die die Heidekrautbahn für Ausflüge und Klassenfahrten nutzen würden.; Ein weiteres Problem ist die Parkplatzsituation am Bahnhof Oranienburg, die den stetig zunehmenden Pendlern aus der Stadt Oranienburg und den umliegenden Ortsteilen nicht mehr gerecht wird. Dies führt auch dazu, dass viele Pendler letztlich mit dem PKW nach Berlin fahren, was maßgeblich zum Entstehen der regelmäßigen Staus auf den Einfahrtschneisen (A111 / A114) im Berufsverkehr führt. Wir sind uns darüber im Klaren, dass die Bedienung des Bahnhofs Schmachtenhagen Mo – So dieses Problem nicht in Gänze beheben kann und wird, aber es kann und wird eine Verbesserung herbeiführen. Am Bahnhof Schmachtenhagen, welcher sich an der zukünftigen Caravanserei Schmachtenhagen befindet, stehen ausreichend Parkplätze zur Verfügung, die hier auch zu einer merklichen Entlastung des Parkplatzproblems am Oranienburger Bahnhof beitragen können. Die Caravanserei Schmachtenhagen ist zwischenzeitlich in den Planungen soweit fortgeschritten, dass mit einer Eröffnung im Jahr 2023 gerechnet werden kann. Hier werden 120 Stellplätze für Caravans/Wohnmobile entstehen, ferner 30Ferienhäuser sowie Gastronomie- und Verkaufsflächen. Die touristische Bedeutung wird weit über die Grenzen Oranienburgs hinausgehen und die direkte Anbindung an die Heidekrautbahn lässt neben den Berufspendlern eine feste Größe an Bahnnutzern in beide Verkehrsrichtungen erwarten.; Eine Bedeutung hat die Erreichbarkeit unseres Ortes durch die Heidekrautbahn an 7 Tagen in der Woche generell auch für den Freizeitverkehr. Schmachtenhagen liegt sowohl am Radweg Berlin-Kopenhagen, als auch an der Deutschen Tonstraße. Somit ist unser Ort nicht nur attraktiv für „fußläufige“	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Für eine regelmäßige Bedienung von Schmachtenhagen außerhalb des Wochenendbetriebes liegen trotz der Schilderungen keine Anhaltspunkte für eine einer SPNV-Bedienung ausreichenden Verkehrsnachfrage vor. Eine verkehrlich günstige Anbindung in Richtung Oranienburg besteht bereits mit dem kommunalen Busverkehr.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Tagesausflügler aus Berlin, sondern auch als Start-, Zwischen-oder Endpunkt für die wachsende Zahl von Fahrrad-Touristen. Schmachtenhagen ist angebunden an das in 2017 auch in OHV etablierte Fahrrad-Streckennetz „Radeln nach Zahlen“.; Schmachtenhagen ist Mitglied der Kommunalen Arbeitsgemeinschaft „Heidekrautbahn“ (KAG), die die tägliche Erreichbarkeit unseres Ortes vollumfänglich unterstützt. Zuspruch erteilen auch die Stadt Oranienburg und die Vertreter des ADFC. Da der Schienenstrang liegt (und regelmäßig an den Wochenenden bereits genutzt wird), würden die zur Umsetzung der täglichen Erreichbarkeit, möglichst im 60min-Takt, erforderlichen Kostenoffensichtlich in der Hauptsache aus der Kosten für die Installation einer Schrankenanlage im Nachbarort Wensickendorf bestehen und mit Blick auf die gesamte Investitionssumme zur Umsetzung des Landesverkehrsplans 2023-2027 eher als gering einzuschätzen sein.; Dieses zusätzliche Verkehrsangebot benötigt nach hiesiger Auffassung keine weiteren Fahrzeuge und kein zusätzliches Personal. Bisher vorhandene und auch im aktuellen LNVP geplante Standzeiten der Fahrzeuge in Wensickendorf werden zur Verlängerung des bedienten Streckenabschnittes bis nach Schmachtenhagen genutzt.; Wir begrüßen eine wohlwollende Bearbeitung unserer Stellungnahme und stehen Ihnen bei eventuellen Rückfragen gern zur Verfügung (0179 / 45 28 053).;	
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1634	In dieser Stellungnahme wird davon ausgegangen, dass beispielsweise das unter 2.7.3 ÖPNV-Konzepte genannte, im Havelland gelegene Mittelzentrum Falkensee während der Laufzeit dieses LNVP 50 000 Einwohner aufweisen wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1635	[Anm. d. Red.: Kritik] Die Zugangsstellen Wustermark und Elstal sind zwar durch den Zugang mittels Fahrstuhl baulich barrierearm – nicht barrierefrei wie dargestellt. Allerdings fehlen nach wie vor Blindenleitsysteme. Ebenfalls müssen Fahrstühle störungsfrei bleiben, was an beiden Bahnhöfen durch Vandalismus und Technikausfälle nicht hinreichend gewährleistet ist. Der Bahnhof Priort muss zügig barrierefrei aktiviert werden. ; Darüber hinaus sollte für die Bahnhöfe Wustermark und Elstal mittelfristig geprüft werden, ob ein barrierefreier Zugang auch ohne Fahrstuhlzugang, z.B. durch Unterführungen ermöglicht werden kann. Insgesamt muss gewährleistet sein, dass Informationen durch Durchsagen an Anzeigetafeln deutlich für alle Menschen barrierefrei wahrgenommen werden können.	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Betreiber DB Ststion&Service für den barrierefreien Ausbau der Stationen, sowie den Betrieb der Anlagen zuständig ist und dafür vorzugsweise Bundesmittel einsetzen muss. Das Land kann nur im Rahmen seiner rechtlichen und begrenzten finanziellen Möglichkeiten durch Einzelförderungen unterstützend wirken. ; Der Bau von zusätzlichen Unterführungen mit Rampenanlagen ist durch die bereits vorhandenen Aufzugsanlagen, sowie den hohen baulichen und finanziellen Aufwand nicht realistisch.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1632	Zu den Themen Infrastruktur, Fahrgast-Info und PlusBus-Linien wird unter den betreffenden Punkten separat Stellung genommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1638	Dabei plädieren wir jedoch eindringlich dafür, die weiteren Untersuchungen für die Strecke Wustermark – Ketzin ins Paket 1 vorzuziehen. Diese Strecke ist im Gegensatz zu anderen, die ebenfalls untersucht werden sollen, nicht überbaut, vollständig befahrbar und wird bereits teilweise im Güterverkehr genutzt. Sie bietet sich dadurch, dass sie als reine Pendelstrecke mit mittlerer Länge gefahren werden kann, als Erprobungsstrecke für alternative(batterieelektrische oder wasserstoffbetriebene) Züge an.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken im Land Brandenburg für alle Strecken einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden. Im Rahmen der nun folgenden Untersuchungen werden die Potenziale der Strecke detaillierter untersucht.
ID: 1638	[Anm d. Red.: Forderung] Der in der Haltekategorie B erwähnte Hp Schönwalde sollte unbedingt in die Kategorie A vorgezogen werden, da von dort aus Schönwalde mit seinen 10 000 Einwohnern wieder an das Schienennetz angeschlossen und nicht mehr mittels gebrochenen Verkehrs von Falkensee aus bedient werden muss. Das bedeutet, dass in Falkensee die Zahl der dafür vorzuhaltenden innerstädtischen Parkplätze reduziert werden kann. Durch die neue geplante Streckenführung des RE 6 nach B-Charlottenburg erhielte das am westlichen Außenring gelegene Schönwalde einen ½-stündigen Bahnanschlussnach Hennigsdorf an die S-Bahn sowie Direktanschlüsse über den RE 6 nach Berlin und über die RB 20 nach Potsdam. Gleiches gilt für den Haltepunkt Groß Behnitz. Dieser würde den Druck auf die Nauener Innenstadt deutlich reduzieren. Bereits in und um Groß Behnitz ausgewiesene und geplante Neubaugebiete werden das bereits vorhandene Potenzial gegenüber bisherigen Annahmen erhöhen. Durch eine Anbindung des vorhandenen touristischen Angebotes (u. a. Landgut Stober) kann hier die regionale Wertschöpfung gestärkt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten SPNV-Stationen im Land Brandenburg für alle Stationen einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden und für die Stationen Schönwalde (Kr Nauen) und Groß Behnitz kein eindeutiges Potenzial identifiziert werden konnte. Es sei angemerkt, dass aufgrund begrenzter Ressourcen zur Recherche die Potenziale für die jeweilige Streckenreaktivierung auf Basis der aktuellen Besiedlung, fortgeschrieben um regionale Wachstumsfaktoren, analysiert wurden - noch nicht realisierte Bauprojekte in der Umgebung der Strecke konnten daher nicht kleinteilig berücksichtigt werden.
ID: 1638	Die in den Paketen 1 und 2 aufgeführten möglichen Wiederinbetriebnahmen der Strecken Rathenow – Rathenow(Nord), Rathenow Halt Heidefeld und Wustermark – Ketzin werden ausdrücklich begrüßt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1638	Zugleich darf die Reaktivierung jedoch nicht dazu führen, dass Busverkehre des ÖPNV-Trägers (hier z.B. die Linie 642 von Ketzin nach Wustermark), die den ländlichen Raum erschließen langfristig reduziert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, dadie Entscheidung zur Veränderung der Linienführung oder Taktdichte von Buslinien, zur Erschließung von Bediengebieten oder zur Verdichtung/Ausdünnung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalenAufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. UnterBerücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangeneinzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowieandererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen –ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständigerAbwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt.; Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlichden Ausbau, die Optimierung und eine bessere

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Verzahnung des kommunalen ÖPNV mitdem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 1638	Zudem wurde bei der Voruntersuchung zur Reaktivierung [Anm. d. Red.: der Bahnstrecke Wustermark - Ketzin] von einer Einwohnerzahl von 6.600 im Jah r2030 ausgegangen. Bereits ausgewiesene und geplante Neubaugebiete werden jedoch zu einer Erhöhung auf ca. 8.500 Einwohner und damit zu einem deutlich höherem Fahrgastpotenzial als bislang unterstellt führen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken im Land Brandenburg für alle Strecken einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden. Es sei angemerkt, dass aufgrund begrenzter Ressourcen zur Recherche die Potenziale für die jeweilige Streckenreaktivierung auf Basis der aktuellen Besiedlung, fortgeschrieben um regionale Wachstumsfaktoren, analysiert wurden - noch nicht realisierte Bauprojekte in der Umgebung der Strecke konnten daher nicht kleinteilig berücksichtigt werden. Im Rahmen der nun folgenden detaillierten Untersuchungen werden die Potenziale detaillierter untersucht.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1636	Es ist sachlich nicht nachvollziehbar, dass beispielsweise das 25 000 Einwohner zählende Hennigsdorf bis 01:30 Uhr durch die S-Bahn erschlossen wird, während für das doppelt so große Falkensee 24:00 Uhr die Erschließung 24:00 Uhr enden soll, nur weil es mit der Regionalbahn bedient wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Seit spätestens Dezember 2022 besteht ein nächtlich durchgehendes Angebot für die Stationen zwischen Nauen und Berlin, Montag bis Freitag im Zweistunden-, Samstag und Sonntag im Stundentakt.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1645	Wenn aufgrund von Bauarbeiten auf der Hamburger Bahnzwischen B-Spandau und Brieselang Umfahrungen über B-Staaken – Dallgow-Döberitz erforderlich sein sollten, sollten die entsprechenden RE und RB in Dallgow-Döberitz einen Verkehrshalt erhalten, um mittels des SEV die Bahnhöfe bzw. Hp Falkensee und Finkenkrug günstiger zu erreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Einwendung bezieht sich auf Sachverhalte, die nicht im Geltungs- und Gestaltungsbereichs des LNVPS liegen. Planung und Durchführung von Ersatzverkehren liegen in Verantwortung der Verkehrsunternehmen und müssen sich nach den jeweils vorhandenen straßen- und eisenbahninfrastrukturellen Gegebenheiten richten. Eine pauschale Regelung, wie gefordert, kann nicht sichergestellt werden.
ID: 1645	Der Ausbau der Lehrter Bahn sowie der Ausbau der Kurve von Priort nach Elstal nebst Bahnsteiganschluss (zweistelliger Millionenbetrag!) darf insbesondere in der Bauphase nicht zu einer Verschlechterung der Zuganbindungen nach Priort, Elstal und Wustermark führen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Einwendung bezieht sich auf Sachverhalte, die nicht im Geltungs- und Gestaltungsbereichs des LNVPS liegen. Verantwortlich für die sogenannte Baubetriebsplanung ist der Betreiber der Schienenwege, in diesem Falle die DB Netz AG. Sie berücksichtigt dabei auch die jeweils erforderlichen bautechnologischen Rahmenbedingungen, die ggf. auch zu verkehrlichen Einschränkungen führen können oder gar müssen.
ID: 1645	Mit flächendeckenden Sicherungskonzepten und -massnahmen, wie Kameraüberwachung oder Ordnungspartnerschaften mit Kommunen und Landespolizei, muss dem	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land Brandenburg begrüßt Maßnahmen für ein erhöhtes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Vandalismus an Bahnhöfen Einhalt geboten werden und vermeintlich Schwachen ein besseres Sicherheitsempfinden an einsamen Bahnhöfen ermöglicht werden.	Sicherheitsempfinden der Fahrgäste an Stationen, diese liegen jedoch in der Zuständigkeit des jeweiligen Betreibers.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1646	Auch unter Beibehaltung der sog. Brutto-Verträge sollte dem jeweiligen EVU die Möglichkeit eingeräumt werden, von sich aus und auf seine Kosten das Angebot zu verbessern und an den dadurch erzielten Zusatzeinnahmenentsprechend beteiligt zu werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da mit den Anreizsystemen Fahrgastnachfrage und Vertrieb diesem Anspruch Rechnung getragen wird. Das EVU erhält für jeden geleisteten zusätzlichen Personenkilometer (Pkm) einen finanziellen Bonus in Höhe von 50 % der prognostizierten Mehrerlöse.;
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1647	Wenn die S-Bahn außer auf den schon bestehenden Streckenabschnitten in zunehmenden Maße über die Stadtgrenzen hinweg verlängert wird (Stammbahn, Hamburger, Dresdner und Kremmener Bahn, Stahnsdorf), ergibt sich die Frage, ob und in welcher Größenordnung sich das Land Brandenburg am Kauf der S-Bahn-Fahrzeuge beteiligen sollte, um eigene Leistungsansprüche gegenüber Berlin angemessener durchsetzen zu können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da alle im hier dargestellten Zielkonzept enthaltenen und im Projekt i2030 untersuchten Streckenverlängerungen von S-Bahn-Strecken im aktuell laufenden Vergabeverfahren für die Verkehrsleistungen sowie Fahrzeugbereitstellung und -instandhaltung der S-Bahn-Teilnetze Stadtbahn und Nord-Süd in Form von Optionen berücksichtigt sind. Hierzu erfolgten und erfolgen umfangreiche Abstimmungen zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1644	Die hier beschriebenen Baumaßnahmen auf der Hamburger und der Lehrter Bahn sowie auf dem westlichen Außenring sind auch nach unser Auffassung zwingend erforderlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1640	Der Ersatz der RB 13 durch die RB 21 wird ausdrücklich begrüßt. Die verlängerte Linie RB21 Potsdam Hbf – Priort – Wustermark – Elstal– Spandau – Jungfernheide – Gesundbrunnen führt zu dringend notwendigen ganztägigen Taktverdichtungen und Kapazitätserweiterungen zwischen Wustermark und Gesundbrunnen auf zwei Fahrten pro Stunde und Richtung. Das Angebot muss in Anbetracht des Bevölkerungswachstums, Arbeitsplatzangebotes (ausbaufähiges GVZ)sowie touristischen Angebotes (Karls Feriendorf) in Wustermark langfristig erhalten bleiben. Auf der Linie RE4 werden die Kapazitäten lediglich in der Ausflugssaison um 50 Sitzplätze erhöht. Aus hiesiger Sicht sind diese Erweiterungen mindestens auch in den Hauptverkehrszeiten von Mo – Fr zu berücksichtigen, um überfüllte Pendlerzüge und ein Ausweichen auf den Individualverkehr auf die B 5 ab Wustermark zu vermeiden. Die Linie RB20(Oranienburg – Hennigsdorf (b Berlin) – Potsdam Hbf – Potsdam Griebnitzsee) führt derzeit ohne Halt durch den Bahnhof Priort. Im Hinblick auf den stark anwachsenden Individualverkehr in Richtung Potsdam sollte hier ein zusätzlicher Haltepunkt eingeführt werden. Gleiches gilt für die Einführung des RE 8, die Kapazitätserweiterung der auf dem RE 2 eingesetzten Züge, die veränderte	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Das Angebot der Linie RE4 wird mit dem Fahrplanjahr 2027 auf zwei Züge pro Stunde zwischen Rathenow und Berlin in den Spitzenzeiten ausgeweitet. Die Linie RB20 kann aufgrund der betrieblichen Randbedingungen zwischen Hennigsdorf und Golm keinen zusätzlichen Halt bedienen. Eine Harmonisierung der Abfahrtszeiten in Falkensee ist ebenfalls aufgrund der betrieblichen und verkehrlichen Rahmenbedingungen nicht im erwarteten Umfang realisierbar.;

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Linienführung des RE 6 und die neue Linienführung der RB 10 und 14. Da deren Streckenführungen zwischen Nauen und B-Südkreuz identisch sind, wird angeregt, sie unter einer einheitlichen Liniennummer zusammenzufassen und ihre Zugfolgezeit mit 30 Minuten auszuweisen. Es wird erwartet, dass die Abfahrts-und Ankunftszeiten der RE 2, RE 8, RE 6, RB 10 und RB 14 am Knotenpunkt Falkensee eine Zugfolgezeit von 12 Minuten ergeben, die nur im Ausnahmefall auf bis zu 15 Minuten ausgeweitet werden sollte.	
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1643	Die westliche Verlängerung der S-Bahn über B-Spandau hinaus bis Finkenkrug im 10-Minuten-Takt und bis Nauen im 20-Minuten-Takt wird ausdrücklich begrüßt. Es wird empfohlen, den im Verkehrsentwicklungsplan Falkensees enthaltenen Hp Falkenhorst, im Bereich einer Großsiedlung mit 3 000 Einwohnern zwischen den dann S-Bahnhöfen Falkensee und Finkenkrug gelegen, in die Planung mit aufzunehmen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt, da eine Station „Falkenhorst“ mit einer Sensitivitätsbetrachtung im Rahmen der Erstbewertung der Nutzen-Kosten-Untersuchung "S-Bahn nach Finkenkrug" untersucht wurde. Im Ergebnis war kein ausreichender Nutzen-Kosten-Indikator zu erzielen.
ID: 1643	Die westliche Verlängerung der S-Bahn über B-Spandau hinaus bis Finkenkrug im 10-Minuten-Takt und bis Nauen im 20-Minuten-Takt wird ausdrücklich begrüßt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1643	In Abwägung der Vorteile einer 10-minütigen Zugfolgezeit der S-Bahn gegenüber einer 30-minütigen Erschließung Finkenkrugs durch die Regionalbahn sollte die um 5-10 Minuten längere Fahrzeit nach Berlin billigend in Kauf genommen werden. Nauen und Brieselang werden dann mit einer Zugfolgezeit von 20 Minuten ständig erreicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1643	Die vom Bürgerverein Finkenkrug vorgefertigte und zur Einreichung als persönliche Stellungnahme seiner Mitglieder zum LNVP beim zuständigen Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung empfohlene Eingabe ist leider inhaltlich falsch; denn sie übersieht beim Angebotskonzept 2030+, dass durch die S-Bahn-Verlängerung bis Finkenkrug mit einer Zugfolgezeit von 10 Minuten und weiter in Richtung Brieselang-Nauen von 20 Minuten gegenüber dem vorhergehenden RB-Angebot die Zahl der stündlichen Fahrten nach Berlin um 200 %und die in Richtung Brieselang-Nauen um 50 % erhöht wird. Unter diesen Umständen wird kein Finkenkruger – wie irrtümlich unterstellt wird - wenn er die Möglichkeit hat, alle 10 Minuten direkt nach Berlin fahren zu können, nur um die Einsparung einer Netto-Fahrzeit von 5-10 Minuten zu erreichen, mit seinem Pkw nach Falkensee fahren, dort die Straßen verstopfen, um von da den RE nutzen zu können. Gleiches gilt sinngemäß für Fahrten von Finkenkrug in Richtung Brieselang-Nauen. Es wird davon ausgegangen, dass die RE 2 und RE 8 in ihrer bis dahin geltenden Streckenführung erhalten bleiben und zeitlich aufeinander abgestimmt verkehren. Der aufgrund der dann geplanten veränderten Linienführung des RE 6 nach B-Gesundbrunnen statt B-Charlottenburg hätte den Entfall der Verbindung Falkensee –	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Hennigsdorf zur Folge und sollte durch eine zusätzliche RB zwischen dem Mittelzentrum Falkensee und seiner nördlichen Umgebung ausgeglichen werden.	
ID: 1643	Durch den Wegfall der RB 10 und 14 und die veränderte Linienführung gegenüber dem Netz 2023 und 2027 sollte RE 8 über den BER geführt werden, um dem Havelland seinen Direktanschluss an den Flughafen BER zu erhalten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird.Eine Linienführung des RE8 zum Flughafen BER ist ab Ende 2025 nicht mit demübrigen Fahrplanangebot von Regional- und Fernverkehr verträglich. Es wirdzudem darauf hingewiesen, dass RB10 und RB14 im Netz 2027 nicht entfallenwerden.
ID: 1643	Die weiteren im Planfall 2030+ vorgesehenen Maßnahmen auf der Hamburger und der Lehrter Bahn werden ebenso begrüßt, wie die Taktverdichtung auf der Verbindung zwischen Brandenburg/Havel und Rathenow.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1642	Durch die veränderte Streckenführung des RE 8 entfiele fü rdas gesamte HVL die angestammte und außerordentlich gut genutzte Direktverbindung zum Flughafen BER. Es wird vorgeschlagen, die von Nauen kommende RB 14 nicht am Ostkreuz enden zu lassen, sondern mindestens bis zum Flughafen BER zu verlängern. Vorbehaltlich notwendiger Kapazitätserweiterungen soll der RE4 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Ebenfalls ist eine Verlängerung des RE4 im 120-Minuten-Takt von Rathenow nach Stendal vorgesehen. Die Erweiterungen werden ausdrücklich begrüßt, kommen jedoch in der Zeitschiene nach wie vor zu spät. Ein beschleunigter Ausbau wird im Hinblick auf die erforderliche Verkehrswende und das Wachstum an der Lehrter Bahn dringend empfohlen. Gleichzeitig sind die Haltepunkte Buschow und Nennhausen ganztägig in beiden Richtungen mindestens im Stundentakt zu bedienen. Gleiches gilt für einen möglichen neuen Halt in Groß Behnitz. Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans trifft dazu bislang keine Aussagen. Die aus den kürzlich zum RE4 veröffentlichten Ausschreibungen hervorgehenden Festlegungen sind im Landesnahverkehrsplan festzuhalten. Die RB21 soll (ohne Wustermark anzusteuern) über Priort –Elstal geführt werden. Die dann zusätzlich einzurichtende Linie RB23 bietet zwar alternativ täglich im Stundentakt eine Direktverbindung von Wustermark nach Potsdam Griebnitzsee (und in der Hauptverkehrszeit weiter bis Berlin Ostbahnhof), greift aber deutlich zu kurz. Eine mögliche Einstellung der Anbindung RB21 ab 2027 von Wustermark, ohne gleichzeitige Taktverdichtung auf der RE4 in der Hauptverkehrszeit analog der jetzigen RB13 und einer direkten Ersatzverbindung Wustermark - Potsdam, kann in keiner Form (auch nicht vorübergehend)akzeptiert werden. Deshalb wird aus hiesiger Sicht eindringlich empfohlen, denaltepunkt Wustermark in der RB21 zu belassen, da Wustermark für das anliegende und ausbaufähige GVZ ein wichtiger Pendlerbahnhof aus Richtung Berlin kommend ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahme auf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1650	Das an den Bhf. Falkensee, Nordseite und Dallgow-Döberitz sowie in Nauen und Rathenow vorhandene, die -Abfahrtszeiten anzeigende Info-System sollte auch die Ist-Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV anzeigen und für die den Anschluss abwartenden Busfahrer gut einsichtig sein, um ggf. im60-Minuten-Betrieb Die umsteigenden Fahrgäste noch mitzunehmen zu können. Idealwäre eine Verknüpfung der Bahn- mit der jeweiligen Busleitstelle, um die max. mögliche Anschluss-Wartezeit zu bestimmen, ohne weitere Anschlüsse zu gefährden. Der Aufbau flächendeckender barrierefreier „Dynamischer Fahrgastinformationssysteme“ (DFI), die die ÖPNV und SPNV vernetzt, muss zügigvoran getrieben werden.; Die Schulanfangszeiten sollten rechtzeitig vor Beginn eines neuen Schuljahres seitens der Schulträger und der Busunternehmen so miteinanderabgestimmt sein, dass die Zahl der ausschließlich für den Schülerverkehrbe nötigten Busse optimiert werden kann. ; Bahnhöfe, SPNV und ÖPNV in Brandenburg müssen flächendeckend mit kostenlosem und funktionierendem WLAN ausgestattet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es für den skizzierten Fall im Havelland bereits funktionierende technische Anschlussüberwachung seitens der Verkehrsunterhemen gibt. Eine zusätzliche Installation von Anzeigern ist deshalb nicht erforderlich. Die möglichen Wartezeiten werden heute durch die aus Kostengründen optimierten Umläufe und Anschüsse im weiteren Linienverlauf begrenzt. ; Die Abstimmung der Schulanfangszeiten ist eine lokale Angelegenheit zwischen den Schulträgern und den jeweiligen Schulämtern und fällt nicht in den Rahmen des LNVP. ; Eine vollständige Ausrüstung des gesamten ÖPNV, SPNV und der Infrastruktur mit kostenfreien WLAN ist aus Kostengründen nicht möglich.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1648	Wir begrüßen, dass das Land eine Erhöhung der Zahl der PlusBusse anstrebt und auch finanziell fördern will. Der ÖPNV-Aufgabenträger im Havelland hat die Einrichtung solcher Linien äußerst restriktiv gehalten und mit der Linie 663 eine einzige im gesamten LK bestellt. Unter dem im LNVP genannten Voraussetzungen entspräche die von HVG betriebene Linie 655 (Bhf. Falkensee, Hamburger Bahn – Bhf. Dallgow-Döberitz ,Lehrter Bahn - Zentrum Dallgow – EKZ Havelpark) den Kriterien einer solchen PlusBus-Linie. Zu prüfen wäre, ob das auch auf die Linien 653 (Bhf. Falkensee, Hamburger Bahn – Zentrum Falkensee – Bahnhof Finkenkrug, Hamburger Bahn - Bahnhof Dallgow-Döberitz, Lehrter Bahn – Schulzentrum – EKZ Havelpark) und 604 (Bhf. Falkensee, Hamburger Bahn – EKZ Havelpark – Potsdam Hbf., Magdeburger Bahn)zutrifft. Es wird empfohlen, die selbst erlassenen einschränkenden Umsetzungshindernisse zur Einrichtung von PlusBus-Linien zu modifizieren. Dies beträfe die Linien 653 hinsichtlich einer nur bedingt direkten Linienführung (Erschließung der Falkenseer Stadtteile Waldheim und Falkenhain) und 604 hinsichtlich eines Bedienungsverbotes wegen Parallelverkehr mit der Strab in Stadtgebiet von P in der SVZ und am Wochenende. Besonders die Linie 650 Nauen – Wustermark – Hoppenrade – Buchow-Karpzow – Potsdam Hbf mit Integration der Linie 609 aus Potsdam bieten Potenzial, da eine Verstetigung des Angebots und eine Verdichtung auf einen 60-Minuten-Takt eine wesentliche Angebotsverbesserung darstellen würden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die PlusBus-Kriterien Grundlage für den Erfolg des PlusBus-Konzeptes sind und daher das einfache und einheitliche Angebot erst ermöglichen. Hauptaufgabe der PlusBus-Verkehre ist die Verbindung der Zentren – gerade im ländlichen Raum – und Herstellung von attraktiven, schnellen Taktverbindungen auf den Hauptachsen. Damit wird ein Großteil der Einwohner erreicht und kann von den Vorteilen des PlusBusses profitieren. Das Berücksichtigen von Stichfahrten oder Umwegen sowie Taktabweichungen würde den Systemansatz des PlusBus-Konzeptes entgegenstehen, wodurch sich die Attraktivität dieses Mobilitätsangebotes deutlich verschlechtern würde. Das Land Brandenburg und die VBB GmbH erachten die geltenden Kriterien als sinnvoll und adäquat, weshalb eine Anpassung der PlusBus-Kriterien nicht vorgesehen ist.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1649	Stadtverwaltung Falkensee und die Stadtverordnetenversammlung Falkensee haben sich schon vor 5 Jahren dafür eingesetzt, in der SVZ und an Wochenenden auf dem westlichen Teil der Buslinie 654 (Hp Finkenkrug – Finkenkrug-West) ein AST (Anruf-Sammeltaxi) einzuführen, das in einem fest definierten Bereich der dortigen Streckenführung nachvorheriger fernmündlich bzw. online Anmeldung abends Anschluss-	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Fahrgäste von der RB im Zuge der Linienführung der 654 für einen Zusatztarif von z.B. 2 € bis vor die Haustür befördert. In der Gegenrichtung werden bei Bedarf dagegen nur die Haltestellen angefahren. Voraussetzung hierfür ist eine Kooperation mit dem ansässigen Taxigewerbe. Das RufBussystem ist bereits in vielen Teilen Deutschlands erfolgreich und entlastet den ÖPNV-Träger in vielen Fällen, da kostenintensive Abendlinien reduziert werden können. In Zusammenarbeit mit dem ÖPNV-Träger sollten flächendeckende, bedarfsorientierte Systeme – nicht nur aber auch mit dem ansässigen Taxibetrieb – umgesetzt werden.	kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1652	Insgesamt wird als zusätzliche Entzerrung ein deutlicher Aufwuchs von diebstahlsicheren Bike+Ride-Plätzen (B+R) als dringend notwendig angesehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Angesichts der zunehmenden Verbreitung von (teuren) eBikes sieht auch das Land Brandenburg einen steigenden Bedarf an abschließbaren Bike-and-Ride-Anlagen. Bereits heute sind sie über die Richtlinie ÖPNV-Invest förderfähig. Wie auch im LNVP festgehalten, empfiehlt das Land einen Anteil von 50% zugangsgesicherter Anlagen. Vorhabenträger solcher Anlagen sind jedoch die Kommunen. Das Land kann nur bestmöglich unterstützen. Mit der Vernetzungsstelle B+R wurde im Jahr 2021 diesbezüglich eine eigene Anlaufstelle bei der VBB GmbH für die Kommunen geschaffen.
Institution: SPD Unterbezirk Havelland; ID: 1651	Kombination P+R-Parkplätze und ÖPNV-Tickets, mehr B+Ride-Stellplätze; An den Bhf,. beispielsweise Falkensee, Finkenkrug ,Seegefeld, Dallgow-Döberitz, Brieselang und Nauen, sollte die Benutzung bahnhofsnaher P+R-Plätze kostenpflichtig sein und vornehmlich ÖPNV-Kunden mit Zeitkarten vorbehalten sein, die dafür eine geringere Gebühr zu entrichten haben.; Die sich bereits in Planung befindlichen z.B. weiteren P+R-Parkplätze an den Bahnhöfen Elstal und Wustermark sehen als Anreizsystem zum Umstieg auf den ÖPNV und SPNV keine Gebühr vor. Um bspw. eine einseitige Diskriminierung beeinträchtigter oder Familien mit Kleinkind auszuschließen, sollte dieser Ansatz beibehalten werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entwicklung von Verknüpfungsstellen für den Ein- und Umstieg in den öffentlichen Personennahverkehr ist ein wichtiges politisches Ziel des Landesförderprogramms ÖPNV-Invest. Park+Ride ist grundsätzlich eine kommunale Aufgabe und wird daher vom Land Brandenburg mit Fördermitteln unterstützt. Ziel der Förderung ist dabei, für die ÖPNV-Nutzer kostenfreie Parkplätze zur Verfügung zu stellen. Das ist generell auch Voraussetzung für eine Förderung nach der Richtlinie ÖPNV-Invest. In der Praxis werden Park+Ride-Anlagen auch von Nicht-ÖPNV-Nutzern besetzt. Deshalb wird auf der Fachebene seit einiger Zeit darüber diskutiert, Park+Ride-Anlagen mit Zugangskontrollsystemen über eine mögliche Kombination von ÖPNV- und Parkscheintickets auszustatten.; Eine solche Lösung ist grundsätzlich abhängig von den spezifischen Bedingungen vor Ort, insbesondere der Lage und der baulichen Ausführung der Park+Ride-Anlagen. Gerade bei Kommunen im ländlichen Bereich können solche Parkraumbewirtschaftungsmaßnahmen nur bedingt sinnvoll sein. Aus diesem Grund sind Zugangskontrollsysteme auch keine zwingende Fördervoraussetzung in der Richtlinie. Vielmehr wollen wir die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Eigenverantwortung der Kommunen und die kommunale Selbstverwaltung stärken. Vor Ort sollen hier die Akteure die richtigen Lösungen finden. Der VBB mit seiner Kompetenzstelle Bahnhof und das Landesamt für Bauen und Verkehr als Bewilligungsbehörde sind bei der Entwicklung von Verknüpfungsstellen wichtige Informations- und Beratungsstellen.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2236	Tarife aus Richtung Berlin in das Umland sollten die Nutzung von ÖPNV einschließen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da diese bereits heute Bestandteil des VBB-Tarifs ist. VBB-Fahrausweise gelten zwischen und innerhalb der auf ihnen angegebenen Flächenzonen in allen VBB-Verkehrsmitteln.
ID: 2236	Auch ist der Ausbau von einheitlichen Studententarifen sinnvoll.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Überprüfung der Attraktivität der Ausbildungstarife ist Bestandteil von Kapitel 4.9.1 des LNVP.;
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2235	Kommunen sollten bei Sharing Angeboten unterstützt werden. Insellösungen sind für die Kommunen teuer. Zusammenfassung der Sharing Angebote entlang der Strecken unter einem Dach wirtschaftlicher und somit auch in kleinen Orten realisierbar.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Jedoch ist der Bereich der Sharingangebote nicht Regelungsinhalt des LNVP, da das Thema in den Zuständigkeitsbereich der Städte und Landkreise fällt. Das Thema wurde jedoch landesseitig als wichtig eingestuft und wird u.a. im Rahmen der aktuell in Aufstellung befindlichen Mobilitätsstrategie behandelt. Darüber hinaus fanden bereits erste Gespräche mit den Aufgabenträgern/den Landkreisen statt, um die künftige Vermeidung von Insellösungen zu thematisieren.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2237	Einwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der Lausitz – genau aus den hier folgenden Ausführungen unterstreicht sich noch einmal der zum Kapitel 4.2.1, Seite 152, Tabelle 36 geäußerte Wunsch diese Tabelle mit den Maßnahmen des InvKG Abschnitt 2, Tabelle, lfd.-Nr. 2-17, 19, 22 und deren entsprechenden Wortlaut wiederzugeben. Die hier geäußerte oberste Priorität sollte sich in den Ausführungen ebenso wiederspiegeln wie auch in der Umsortierung der Angebotsmaßnahmen in der Lausitz (Cottbus-Forst + Cottbus-Leipzig + Cottbus-Görlitz) von Priorität 2 in die Priorität 1. Ansonsten ist es mit dem tatsächlich sichtbaren Willen zu den getätigten Äußerungen nicht weit her.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Tabelle entspricht bereits jetzt den Maßnahmen aus dem InvKG. Die Maßnahmen wurden jedoch nur teilweise vom Bund Länder Kontroll Gremium (BLKG) bestätigt und beschlossen. Die Prioritäten 1 und 2 der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung werden im Horizont 2030+zusammengefasst. Aufgrund der Zielrichtung einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, u.a. durch die Einführung desbundesweiten 49€-Tickets im Regionalverkehr, entfällt die bisherige Priorisierung der Maßnahmen. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2237	Auch sollte die im LNVP wieder sichtbare klare Konzentration auf Berlin einmal um eine intensivere und gesonderte Betrachtung der Region Südbrandenburg ergänzt werden und hier auch Länderübergreifend, wie die Region Lausitz nun mal ist, gedacht werden. Hier wünschenswert ist eben auch die Betrachtung der Relation CB-Dresden und CB-SPN-Hoyerswerda.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine länderübergreifende Abstimmung zum SPNV-Angebot auf den genannten Achsen findet regelmäßig, sowohl in Bezug auf das Verkehrsangebot im Rahmen von Vergabeverfahren als auch zur Infrastrukturentwicklung, z.B. im Rahmen der Abstimmungen zur Ausbaustrecke Cottbus – Görlitz, statt.
ID: 2237	Generell muss dem ländlichen Raum bei der Anbindung an überregionale öffentliche Verkehrsangebote eine höhere Bedeutung eingeräumt werden. Die Lausitz ist nur mit Einschränkungen an die Metropolregion Berlin und das Berliner Umland angeschlossen. Aktuell besteht keine direkte SPNV-Verbindung zum Flughafen der Hauptstadtregion. Lediglich eine stündliche Anbindung (mit einzelnen Verstärkerfahrten) wird über die Linie RE 2 aus der Lausitz in die Hauptstadt durchgeführt. Die Inbetriebnahme des 2. Gleises wird voraussichtlich erst in fünf Jahren, im Jahr 2027, umgesetzt. Des Weiteren fehlen Anbindungen an Wirtschaftsstandorte und sich entwickelnde Großunternehmen im Berliner Umfeld. Wie bereits erwähnt, sind die Verkehrsanbindungen in die Metropolen Dresden und Leipzig sowie osteuropäischen Wachstumsregionen ausbaufähig. Das hemmt die Entwicklung und die Attraktivität in der Lausitz. Für eine erfolgreiche zukunftsfähige Entwicklung in der Region sind eine leistungsfähige Infrastruktur (u.a. Ausbau der Schieneninfrastruktur und die Anbindung von Industriestandorte) entscheidend.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Im Rahmen der zweitenBetriebsstufe des Netzes Elbe-Spree wird mit der Linie RE20 eine direkteFlughafenanbindung von Cottbus realisiert werden. Bereits Ende 2022 wird mitder RegionalExpress-Linie RE13 eine neue Schnellverbindung für den gesamtenRaum Südbrandenburg eingerichtet. Eine Qualifizierung des Infrastrukturzustandes der überregionalen Strecken z.B.von Cottbus nach Leipzig erfolgt im Rahmen des InvestitionsgesetzKohleregionen.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2230	Leider werden die peripheren Landkreise mit ihren nach Berlin führenden Verkehrsachsen nur bedingt in die Betrachtung einbezogen, obwohl gerade auch hier großes Potenzial liegt, welches durch den Ausbau von P+R Anlagen gehoben werden sollte und damit zur Standortattraktivität beitragen kann. Nur mit ausreichend großen Parkanlagen in der Nähe der Richtung Berlin führenden Bahnhöfe kann man Kunden zu Nutzung der Umsteigemöglichkeit animieren. Hier würden sich die Kommunen an den nach Berlin führenden SPNV Achsen sicher über eine Finanzierungsunterstützung freuen. Evtl. wäre auch eine alleinige Finanzierung des Landes zur Förderung der Nutzung des vom Land bestellten SPNV Verkehrs zur Erhöhung der Einnahmesituation zielführender.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Auch in den peripheren Landkreisen ist in den Kommunen eine Förderung des Baus von P+R-Anlagen über die Richtlinie ÖPNV-Invest des Landes Brandenburg möglich. Voraussetzung hierfür ist, dass die Fördervoraussetzungen vorliegen. Besonders wichtig dabei ist die Anwendung der im Leitfaden ‚Parken am Bahnhof' enthaltenen Formel zur Berechnung des Stellplatzbedarfs. Eine 100%-Finanzierung durch das Land Brandenburg ist jedoch leider förderrechtlich nicht möglich.
ID: 2230	Die Einführung einer privilegierten Nutzungsberechtigung für P+R-Anlagen mit ÖPNV-Zeittarif-Fahrausweisen ist für den P&R-Parkplatz an Brandenburger Hauptbahnhof gut vorstellbar. Es sollten aber auch Möglichkeiten des Zugangs mit Einzelfahrscheinen geprüft und entwickelt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Städtekranz Berlin	Bike+Ride Stationen sind zwingend ausbauen – dies geht auch einher mit abschließbare Fahrradanlagen und Ladestationen. Chancen kann eine zentrale Beschaffung über z.B. die Kompetenzstelle Bahnhof sein, da Sammelbestellungen die Kosten reduzieren	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gegen Ende des Jahres 2022 wird eine Evaluierung des Leitfadens ‚Parken am Bahnhof' erfolgen. In diesem Kontextwerden auch Themen, Erkenntnisse

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Brandenburg; ID: 2231		und Daten in den Prozess einfließen, die die im Jahr 2021 eingerichtete Vernetzungsstelle B+R gewonnen hat und mögliche Verbesserungen und Modelle für die Zukunft diskutiert.
ID: 2231	[Bike+Ride Stationen sind zwingend ausbauen – dies geht auch einher mit abschließbare Fahrradanlagen und Ladestationen. Chancen kann eine zentrale Beschaffung über z.B. die Kompetenzstelle Bahnhof sein, da Sammelbestellungen die Kosten reduzieren; Anm. d. Red.]; Hier gilt gleiches wie zu Kapitel 4.7.1, noch dazu wird auf Seite 194 auf die Finanzierung von Stellplätzen durch das Land Berlin hingewiesen. Finanzierungsangebote des Landes Brandenburg werden um LNVP nicht dargestellt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gegen Ende des Jahres 2022 wird eine Evaluierung des Leitfadens ‚Parken am Bahnhof' erfolgen. In diesem Kontextwerden auch Themen, Erkenntnisse und Daten in den Prozess einfließen, die die im Jahr 2021 eingerichtete Vernetzungsstelle B+R gewonnen hat und mögliche Verbesserungen und Modelle für die Zukunft diskutiert.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2233	Verkaufte Bahnhofsempfangsgebäude, in die bisher nicht die im Kaufvertrag vertraglich vereinbarte Investition getätigt wurde, sollten für eine Rückabwicklung des Kaufvertrags geprüft werden. Ziel sollte es sein Bahnhofsgebäude im öffentlichen Interesse nutzen zu können.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Auch wir würden es so sehen, dass solche vertraglichen Verpflichtungen einzuhalten sind. Jedoch haben wir –abgesehen von den Empfangsgebäuden, die im Rahmen der sogenannten Paketverkäufe an ein Immobilienkonsortium verkauft wurden – keinerlei Kenntnis darüber, dass beim Verkauf durch die DB Station&Service solche Auflagen vertraglich festgeschrieben wurden. Mögliche Vertragsinhalte beziehen sich meist nur auf im Gebäude verbliebene betriebsnotwendige Technik anderer Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG, nicht jedoch auf eine öffentliche Zugänglichkeit. Für weiterführende Informationen wenden Sie sich bitte an die Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB (E-Mail: kompetenzstelle-bahnhof@vbb.de)
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2228	Da im ländlichen Raum kaum bis keine Taxen verfügbar sind, wäre eine Ausweitung des RufBus-Systems bis 24.00 Uhr sinnvoll. Nur ein verlässlich dauerhaftes Angebot schafft Vertrauen in die Nutzung.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2229	Für die Verbesserung (z.B. Bahnknotenpunkt Jüterbog) der Verbindungen in und aus dem ländlichen Raum muss sollte die Bahn selbständig an den Bahnhöfen Sharing Modell in den Verkehr bringen. Insellösungen sind für einzelne Kommunen personell, finanziell und organisatorisch nicht tragbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Jedoch ist der Bereich der Sharingangebote nicht Regelungsinhalt des LNVP, da das Thema in den Zuständigkeitsbereich der Städte und Landkreise fällt. Das Thema wurde jedoch landesseitig als wichtig eingestuft und wird u.a. im Rahmen der aktuell in Aufstellung befindlichen Mobilitätsstrategie behandelt. Darüber hinaus fanden bereits erste Gespräche mit den Aufgabenträgern/den Landkreisen statt, um die künftige Vermeidung von Insellösungen zu thematisieren.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2227	Die etablierten PlusBus-Verbindungen befinden sich derzeit oft innerhalb der kreiseigenen Zuständigkeiten. Verbindungen über die Kreisgrenze hinaus sind noch Ausnahmen. Es wird angeregt ein PlusBus-Konzept auf Grundlage eines Verkehrsmodells landesweit durchzuführen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2 ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr liegt in der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.
ID: 2227	Für die Argumentation von Reaktivierungen oder einzustellende Schienenverkehre sollte die nächste Netzebene stärker mitgedacht werden. Die fehlenden kreisübergreifenden Verkehre zeigen zusätzlichen Förderbedarf seitens des Landes – sowohl konzeptionell als auch investiv für die Bestellung – auf. Ein PlusBus-Konzept könnte zum Ergebnis kommen, dass mit weniger Landesmitteln mehr erreicht werden kann. Leider weisen viele brachliegenden Strecken keinen positiven NKF vor.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 2227	[Anm. d. Red.: vorlaufender Texteil: Für die Argumentation von Reaktivierungen oder einzustellende Schienenverkehre sollte die nächste Netzebene stärker mitgedacht werden. Die fehlenden kreisübergreifenden Verkehre zeigen zusätzlichen Förderbedarf seitens des Landes – sowohl konzeptionell als auch investiv für die Bestellung – auf. Ein	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Ausbau der PlusBus-Linien liegt im Interesse des Landes Brandenburg und wird weiter vorangetrieben. Die Förderung der PlusBus-Verkehre ist allerdings nicht Gegenstand des LNVP. Bezüglich der genannten Linien:

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	PlusBus-Konzept könnte zum Ergebnis kommen, dass mit weniger Landesmitteln mehr erreicht werden kann. Leider weisen viele brachliegenden Strecken keinen positiven NKF vor;].; Die Relationen stellen jedoch heute noch wichtige regionale Wegeverbindungen dar. Damit könnten die 14 diskutierten Reaktivierungen zeitnah, sowie ggf. 3 notwendigen Einstellungen (RB 74, sowie teilweise RB 63, 73) in einem relativ komfortablen ÖPNV-Netz geführt werden. Bei entsprechendem Fahrgastpotential kann perspektivisch die Reaktivierung erfolgen.	Voraussichtlich ab Sommer 2023 sollen mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. Für die RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern ist die Durchführung einer Nutzen-Kosten-Untersuchung geplant. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen.
ID: 2227	Für eine qualitative und verbesserte Anbindung bzw. ÖPNV Erschließung zentrumsferner Räume, wie auch im vorliegenden Entwurf klar definiert, gilt das Instrument „PlusBus“. Der vorliegende Entwurf trifft jedoch keine Aussagen zu dessen Finanzierung und die zukünftige Aufrechterhaltung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da PlusBus-Verkehre auf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) zusätzlich zu den pauschalierten Zuweisungen für kommunale Aufgabenträger gemäß ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg (ÖPNV-G BB) finanziell gewürdigt werden. ; Mit der Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2023/ 2024 am 16. Dezember 2022 hat der Landtag der Bereitstellung der finanziellen Mittel für die PlusBus-Verkehre in 2023 und 2024 zugestimmt. Die Verlängerung der VV PlusBus über 2022 hinaus wird nunmehr umgesetzt.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2232	Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle Kunden und Fahrgäste des ÖPNV. Insbesondere unter Berücksichtigung der Zielstellung zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit sind die derzeit vorgesehenen Mittel des Landes Brandenburg jedoch keinesfalls ausreichend. Mit diesen sich aus dem Bundesgesetz ergebenden Pflichten werden die Kommunalen Aufgabenträger und die Kommunen für die große Fläche des Landkreises allein gelassen.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die Herstellung der Barrierefreiheit der jeweilige Betreiber zuständig ist. Insbesondere die barrierefreie Gestaltung bundeseigener Eisenbahninfrastruktur muss primär durch Einsatz von Bundesmitteln finanziert werden und kann durch das Land nur unter Maßgabe der zuwendungsrechtlichen Voraussetzungen und der begrenzten Mittel der Förderprogramme in geringem Maße unterstützt werden.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2231	[Anm. d. Red.: siehe Begründung]	[Anm. d. Red.: Aufgrund eines technischen Fehlers der digitalen Plattform des Betreibers DEMOS E-Partizipation GmbH existiert die Stellungnahme mit der ID 2231 zwei Mal im System (unter derselben ID). Die Beantwortung und der Stellungnahmetext wird hier nicht erneut aufgeführt]
Institution: Städtekranz Berlin	Um die Ziele der Bundesregierung umzusetzen, sind zusätzliche Haushaltsmittel bei der Bundesregierung einzufordern.; Von Infrastrukturprojekten, die einer Verlagerung der Pendlerströme zwischen dem Land Brandenburg und dem Land Berlin auf den	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land wird sich auf bundespolitischer Ebene intensiv für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzen.; In allen Themen des SPNV arbeitet das

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Brandenburg; ID: 2222	Umweltverbund dienen, ist eine Unterstützung durch das Land Berlin anzufordern, da dieses durch die Entlastung des Straßennetzes erheblich davon profitiert.	Land Brandenburg kontinuierlich und intensiv mit dem Land Berlinzusammen. Bei Finanzierungsvereinbarungen werden für das jeweilige Projektregional passende und faire Prozentanteile zwischen den Ländern in Bezug auf die Finanzierung ermittelt.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2225	Wichtig wäre es Landesmittel zu bündeln und Förder- und Finanzierungen schlagkräftiger und handhabbarer zu machen. Ziel sollte es sein, Zeit, Wege, Geld und Bürokratie für die Antragssteller und Nutzer zu sparen.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2224	Das Land Brandenburg muss sich dafür einsetzen, dass die jährliche Steigerung der Mittelzuweisung auf Grundlage des Regionalisierungsgesetzes (RegG) erheblich gesteigert wird. Angesichts der jüngsten Kostensteigerungen steht zu befürchten, dass in einiger Zeit der SPNV damit nicht auskömmlich finanziert werden kann.; Für die Finanzierung des kommunalen ÖPNV ist es erforderlich, dass eine Erhöhung der Regionalisierungsmittel, insbesondere die jährliche Steigerung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 1,8 %, durch das Land Brandenburg an die Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV weitergereicht wird.; Grundsätzlich ist eine pauschale Verteilung der finanziellen Mittel nach ÖPNV Gesetz zu überprüfen. Gerade kleinere Kommunen werden so strukturell benachteiligt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land wird sich auf bundespolitischer Ebene intensiv für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzen.; Das ÖPNV-Gesetz wird regelmäßig auf mögliche Verbesserungen bzw. Aktualisierungen geprüft. ;
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2222	Um die Ziele der Bundesregierung umzusetzen, sind zusätzliche Haushaltsmittel bei der Bundesregierung einzufordern.; Von Infrastrukturprojekten, die einer Verlagerung der Pendlerströme zwischen dem Land Brandenburg und dem Land Berlin auf den Umweltverbund dienen, ist eine Unterstützung durch das Land Berlin anzufordern, da dieses durch die Entlastung des Straßennetzes erheblich davon profitiert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land wird sich auf bundespolitischer Ebene intensiv für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzen.; In allen Themen des SPNV arbeitet das Land Brandenburg kontinuierlich und intensiv mit dem Land Berlinzusammen. Bei Finanzierungsvereinbarungen werden für das jeweilige Projektregional passende und faire Prozentanteile zwischen den Ländern in Bezug auf die Finanzierung ermittelt.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2220	Insbesondere die Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Toiletten im SPNV lässt oft zu wünschen übrig. Auf diese Qualitäten sollte stärker ein Augenmerk gelegt werden.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die vollständig berücksichtigt wird, da darauf verstärkt ein Augenmerk gelegt wird. In den im Dezember 2022 startenden Verkehrsverträgen gibt es die Anforderung, dass Defekte in den WC automatisiert vom Betreiber erfasst werden müssen. Des Weiteren sind schrittweise alle Betreiber dazu übergangenen die Toiletten nach und nach mit Folierungen zu versehen. Hierdurch entsteht ein angenehmerer räumlicher Eindruck sowie lassen sich Beschmierungen durch Folienwechsel leichter entfernen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2221	Tarifanerkennung im Fernverkehr – Brandenburg an der Havel in Tabelle 43 nicht enthalten, obwohl im Fernverkehr zusätzliche Zugpaare avisiert sind. Siehe auch Anmerkungen zum Pkt. 2.6.4;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Tarifanerkennung zwar in Zug- und Linienangeboten des Eisenbahnfernverkehrs auch über die Laufzeit des Landesnahverkehrsplans ergänzend und parallel zu Zug- und Linienangeboten des Eisenbahnregionalverkehrs zum Einsatz kommen kann, wo dies zur Erreichung der Bedienstandards entsprechend Kapitel 4.2.1 oder zur Verbesserung der überörtlichen Erreichbarkeit von Oberzentren erforderlich ist. Für den Streckenabschnitt Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf wird aufgrund der bereits durch den Regionalverkehr vollständigen Erfüllung der einheitlichen Bedienstandards keine Tarifanerkennung im Fernverkehr angestrebt.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2220	Insbesondere die Sauberkeit und Funktionsfähigkeit der Toiletten im SPNV lässt oft zu wünschen übrig. Auf diese Qualitäten sollte stärker ein Augenmerk gelegt werden.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die vollständig berücksichtigt wird, da darauf verstärkt ein Augenmerk gelegt wird. In den im Dezember 2022 startenden Verkehrsverträgen gibt es die Anforderung, dass Defekte in den WC automatisiert vom Betreiber erfasst werden müssen. Des Weiteren sind schrittweise alle Betreiber dazu übergangenen die Toiletten nach und nach mit Folierungen zu versehen. Hierdurch entsteht ein angenehmerer räumlicher Eindruck sowie lassen sich Beschmierungen durch Folienwechsel leichter entfernen.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2226	Lediglich Allgemeinplätze formuliert. Keine konkreten Maßnahmen benannt noch Finanzierungszusagen getroffen. Um eine Umsetzung vorzubereiten sind entsprechende Aussagen zu ergänzen.; Damit im ländlichen Raum der ÖPNV schneller flächendeckend sinnvoll eingesetzt werden kann, müssten die Kommunen fachlich, personell und finanziell (auch bis 100%) unterstützt werden.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt.; Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Institution: Städtekranz Berlin	Dass die Maßnahmen des Projekts i2030 nicht ausreichen, um die ambitionierten Entwicklungsziele der Bundesregierung und des Landes Brandenburg für den Schienenverkehr zu verwirklichen, ist wohl allgemein anerkannt und äußert sich auch im	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen für das Projekt i2030 bereits in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen sind.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Brandenburg; ID: 2216	Koalitionsvertrag der Landesregierung (Zeile 447 „Die dafür notwendige Infrastruktur wird die Koalition im Rahmen des Projekts „i2030“ und darüber hinaus ausbauen“) und im vorliegenden Entwurf des Landesnahverkehrsplans (Seite 7, „Zügiger Ausbau der Infrastrukturkapazitäten durch das Projekt i2030 und weitere Infrastrukturprojekte“). ; [Anm. d. Red.: Forderung] Die zusätzlich erforderlichen Projekte sollten ebenfalls in den Landesnahverkehrsplan aufgenommen werden.	
ID: 2216	[Anm. d. Red.: Forderung] Es ist verkehrs-, energie- und klimapolitisch nicht sinnvoll, einzelne der geplanten i2030-Projekte zu reduzieren oder aufzugeben. Dabei geht es vor allem um den Prignitz-Express, dessen direkte Anbindung an Berlin-Gesundbrunnen laut Pressemeldungen nicht weiterverfolgt werden soll. Um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen, ist eher eine Beschleunigung der Maßnahmen als ein Verzicht auf die Maßnahmen geboten. Die direkte Anbindung des Prignitz-Express ist auch erforderlich, um die Ziele zur Siedlungsentwicklung des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion umzusetzen. Der Landesentwicklungsplan hat im Einzugsbereich des Prignitz-Express gegenüber dem vorherigen Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg zusätzliche Flächen im Bereich Oberkrämer / Velten in den Gestaltungsraum Siedlung einbezogen. Für die Umsetzung dieses Ziels ist eine direkte Anbindung des Prignitz-Expresses an die Berliner Innenstadt zwingend erforderlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die bisherigen Planungen, die von einer Anbindung des PEX über Berlin-Tegel nach Berlin Gesundbrunnen ausgingen zwar aus wirtschaftlichen Gründen nicht weiterverfolgt werden, dennoch aber das Angebot des Regionalverkehrs zwischen der Prignitz und Berlin durch Taktverdichtung zwischen Neuruppin und Berlin (zwei Züge pro Stunde) sowie Direkteinbindung ins Berliner Zentrum über den Berliner Eisenbahn-Außenring gestärkt wird. Mit der neuen Lösung würde es zukünftig bis zu fünf Verbindungen pro Stunde zwischen Velten und Hennigsdorf geben. Weiterhin ist vorgesehen, dass der Abschnitt Schönholz – Tegel – Hennigsdorf für einen durchgehenden 10-Minuten-Takt der S25 ausgebaut wird. Das ist gegenüber heute eine Verdoppelung der Kapazität. Darüber hinaus soll die S-Bahn von Hennigsdorf nach Velten reaktiviert werden. In diesem Abschnitt ist eine Bedienung im 20-Minuten-Takt vorgesehen.
ID: 2216	[Anm. d. Red.: Forderung] Die laut Pressemeldungen vorgesehene Regionalbahn auf der Trasse der Berliner Stammbahn ist als Investitionsmaßnahme im Landesnahverkehrsplan zu konkretisieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da im i2030-Korridor Potsdamer Stammbahn neue Infrastrukturlösungen zwischen den Partnern vereinbart wurden.
ID: 2216	Die laut Pressemeldungen vorgesehene Regionalbahn auf der Trasse der Berliner Stammbahn ist als Investitionsmaßnahme im Landesnahverkehrsplan zu konkretisieren. Die Maßnahme dürfte dazu beitragen, den sehr niedrigen Anteil des Umweltverbundes am Modal Split im Berliner Umland geringfügig zu erhöhen. ; [Anm. d. Redaktion: Kritik] Die Entwicklung im Berliner Umland ist dennoch weiterhin ein Beispiel für die fehlende Abstimmung zwischen der Steuerung der Siedlungsentwicklung einerseits und der Verkehrsplanung andererseits. ; [Anm. d. Redaktion: Forderung] Die Verkehrsplanung darf der räumlichen Entwicklung nicht hinterhereilen. Hier ist zwingend eine Integration der Verkehrsplanung in die Landesentwicklungsplanung erforderlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im Allgemeinen bereits berücksichtigt wird. Die Verkehrsplanung und die Siedlungsentwicklung werden in den unterschiedlichen Strategien des Landes Brandenburg immer gegenseitig berücksichtigt. Der Landesnahverkehrsplan stellt als Fachplan eine von mehreren planerischen Grundlagen der Mobilitätsstrategie Brandenburgs dar. Umgekehrt setzt die Mobilitätsstrategie den Rahmen für die Fachstrategien im Mobilitätsbereich. Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion setzt wiederum mit anderen Ansätzen auf Bundes- oder Landesebene einen Rahmen für die Mobilitätsstrategie. Insofern greifen die verschiedenen Strategien stets ineinander.
ID: 2216	Für attraktive, intermodale Reiseketten ist die Fahrradmitnahme im Zug für viele ein Muss. Insbesondere im SEV sollte dieser Nachfrage entgegengekommen werden. ; [Anm. d.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Dennoch ist geplant, in Zukunft mit den Verkehrsunternehmen zu

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Red.: Forderung] Eine Fahrradmitnahme in den Verkehrsmittel des SEV, z.B. mit einem speziellen Anhänger, soll eine Maßnahme des LNVP darstellen.	prüfen, ob bei einzelnen, langfrisitig geplanten und lang andauernden Schienenersatzverkehren zu bestimmten Fahrten einen Anhänger mitgeführt werden kann.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2211	Die Aktivierung von 4 Haltestellen der Kategorie A entspricht einem Zuwachs zu den bestehenden Zugangsstellen von 1,1 %. Ziel muss es sein, alle 11 Halte der Kategorie A und B zu reaktivieren. Im Koalitionsvertrag der Bundesregierung zwischen SPD, Bündnis 90/ Die Grünen und FDP ist es Ziel, dass: „Die Bahn muss in ganz Deutschland zum Rückgrat der Mobilität werden – auch im ländlichen Raum." Ohne das Anbieten entsprechender Zugangsstellen wird die Erreichung dieses Zieles erschwert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Reaktivierung von Halten nach objektiven, vergleichbaren Kriterien erfolgen muss. Jede Reaktivierung muss verkehrlich sinnvoll und mit einem volkswirtschaftlichen Nutzen verbunden sein. Zu diesem Zweck sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen.
ID: 2211	Seit der Auflassung und Nichtbefahrung haben sich Standorte geändert oder entwickelt. Daher sollte bei Reaktivierung sowie bei Verdichtungen und Erweiterungen insbesondere von Regionalbahnen neue Haltestellen geprüft werden. Um Ziele des Modal Splits zu erreichen, ist auch der Komfort und Erreichbarkeit der Quell- und Zielorte zu steigern. Beispielhaft sei Neuruppin Süd als Behörden- und Einkaufszentrum benannt, welcher durch die RB 55 attraktiv erschlossen werden kann.	Vielen Dank für die Einwendung, die nicht berücksichtigt wird, da sich die Potenzialanalyse auf die Reaktivierung von Halten an im SPNV-bedienten Strecken bezogen hat. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau" offen.
ID: 2211	Die bis dahin erfolgte Betrachtung der Reaktivierung soll sich die Option einer Verlängerung bis Werder (b Neuruppin) offen halten, da sie keine weitere Zug benötigt (Stehzeit NP West). Die Reaktivierung der Haltepunkte Gildenhall und Alt Ruppin kann durch einen neuen Halt Neuruppin Ost besser umgesetzt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die perspektivisch geplanten Machbarkeitsuntersuchungen werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Teilstrecken werden Betrachtung finden. ;
ID: 2211	Die Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung greift zu kurz (bspw. Zossener Bahn). Die Teilung der Strecke weißt entsprechend der Teilung eine geringere Nachfrage aus. Gedacht müsste sie erweitert an den Anschluss Zossen-Dabendorf-Königs Wusterhausen. Dies würde den ländlichen Raum ab Jüterbog arbeits- und wohntechnisch an den BER, Sience Park Adlershof, TH Wildau und den von der Stadt Jüterbog zu entwickelnde gewerblich-industrielle Standort in Forst Zinna (100 Hektar – im Landesinteresse) anbinden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten bereits vier kurze und lange Strecken im Korridor Jüterbog - Königs Wusterhausen geprüft wurden und für alle vier kein ausreichendes Potenzial identifiziert wurde. Es sei darauf hingewiesen, dass bei längeren Strecken in weniger dicht besiedelten Räumen ein aufgrund der höheren Infrastrukturkosten vergleichsweise schlechteres Ergebnis erwartbar ist.
ID: 2211	[Anm. d. Red:Forderung] Zur Potenzialanalyse müssen in Brandenburg die Kommunen als Informationsgeber aus erster Hand eingebunden werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Zusammenstellung der zu untersuchenden Reaktivierungsvorschläge unter Beteiligung der kommunalen Familie stattfand. Für alle eingebrachten Vorschläge wurden in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten einheitliche Maßstäbe verwendet. ;

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2211	Nicht berücksichtigte Reaktivierungen sollten als PlusBus-Netz in Erwägung gezogen werden. Hierzu sollte das Land die Landkreise stärker unterstützen. 14 betrachtete Reaktivierungsstrecken werden derzeit nicht durch eine attraktive Busverbindung vernetzt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.; Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung hat sich im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt“ auf die Erarbeitung eines Konzeptes eines landesweiten Netzes für den ÖPNV verständigt. Dieses wird Empfehlungscharakter haben, da die Umsetzung der Verkehre im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten obliegt.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2209	Es sollten ausschließlich die polnischen Städtebezeichnungen verwendet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die Bezeichnungen werden abgeändert.
ID: 2209	Korridor: Berlin – Müncheberg (Mark) – Kostrzyn nad Odrą – Gorzów Wielkopolski: Für eine bessere Resilienz des SPNV und SGV in Ostbrandenburg sollte die RB 26 und die RB 60 infrastrukturell verknüpft werden. Somit können z.B. im Havariefall auf der RE 1-Strecke Züge diesen Bereich umfahren. Mit zunehmendem SPNV auf der RE 1-Strecke wird für den SGV weniger Kapazität vorhanden sein. Auch hierbei kann eine Relation über die RB 60 und RB 26 zwischen Frankfurt (Oder) und Berlin einen positiven Effekt für diesen TEN-Korridor Nordsee – Ostsee aufweisen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da der bedarfsgerechte Ausbau der Strecke auch in Bezug auf die Resilienz vom Bund bzw. der DB Netz AG zu verantworten ist. Das Land kann den zuständigen bundeseigenen Betreiber außerhalb der Belange des SPNV nicht unterstützen, da die notwendigen förderrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.; Ein Ausbau der Strecke Berlin – Kostrzyn wird auch von den Länder Berlin und Brandenburg gegenüber dem Bund gefordert, Vereinbarter Zielzustand beider Länder ist eine durchgehend zweigleisige, für 160km/h ausgebaute und elektrifizierte Strecke, welche in diesem

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Zustand auch als Umleitungsstrecke Richtung Polen fungieren kann. ; Die Länder wollen nun im Rahmen einer gutachterlichen Untersuchung einen stufenweisen. Ausbau der Strecke prüfen lassen, u.a. um dem Bund einen Planungsvorlauf zum Streckenausbau zu verschaffen (vgl. 4.2.1, S.154).
ID: 2209	Auch die Reaktivierung des Korridors Guben <> Zielona Góra und die angeschnittene Durchbindung von/bis Cottbus/Chóśebuz begrüßenden wir ausdrücklich, zumal es die Partnerstädte verbindet. Zur künftigen Bedienung fehlen allerdings konkretere Aussagen, bedingt auch dadurch, dass die Fahrthäufigkeit auch in Abhängigkeit der polnischen Bestellung liegt. Hier würden wir uns tendenzielle Aussagen wünschen. Auch die angestrebte Takterhöhung Cottbus/Chóśebuz <-> Wroclaw begrüßen wir sehr aber würden uns ebenso konkretere Aussagen wünschen. Leider liegen keine Aussagen der polnischen Seite zu einem Ausbau vor und aus der letzten RailBLu Veranstaltung scheint hier voraussichtlich auch nichts geplant zu sein, obwohl die Streckengeschwindigkeit sehr schlecht ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2219	Qualität der Verbindungen steigt mit Taktverdichtungen und Ausbau der Angebote des ÖPNV, insbesondere im ländlichen Raum. ;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2218	Siehe Ausführungen 4.1.5, 2027;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2215	Anmerkung zu Seite 152, Tabelle 36: Diese Tabelle sollte die Maßnahmen des Investitionsgesetzes Kohleregionen (InvKG) Abschnitt 2, Tabelle, lfd.-Nr. 2-17, 19, 22 mit dem entsprechenden Wortlaut enthalten. Auch wenn davon einige Dinge im Freistaat Sachsen liegen sind diese jedoch für die Lausitz und damit auch für das Land Brandenburg, bzw. Südbrandenburg wichtig. Durch Aufnahme, auch der anderen Maßnahmen, wäre für die Strukturwandelregion erkennbar, dass sich das Land auch dafür einsetzen wird. In der derzeitigen Form ist sie mit dem Bezug auf die Lausitz, bzw. Cottbus/Chóśebuz unvollständig und unterstreicht den oft beklagten alleinigen Bezug der Landesregierung auf Berlin. Wünschenswert wäre auch eine klare Benennung eines angestrebten Zeithorizontes zur Umsetzung dieser Maßnahmen. Die Maßnahmen in Tabelle 36 sollten so beschrieben werden, wie sie auch im InvKG enthalten sind.;	VIelen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Liste der sächsischen Maßnahmen wird nachrichtlich aufgenommen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2213	Es wird ein stündlicher Halt in Wustrau-Radensleben (Neuruppin) benötigt. Der ländliche Halt kann für die bessere Erreichbarkeit mit dem üÖPNV des südlichen Gewerbegebiets von Neuruppin genutzt werden und eine echte Konkurrenz zum MIV via BAB24 bilden. Die Chance sollten bereits jetzt etabliert werden. Nicht erst, wenn der Halt sich mit dem Halbstundentakt zum Anschlussknoten zur Minute 00 entwickelt (ist in die Karte 21 aufzunehmen) und Anschlüsse für den ländlichen Raum mit seinen grundfunktionalen Schwerpunkten Lindow und Fehrbellin schaffen kann.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Umsetzung eines stündlichen Haltes in Wustrau-Radensleben unter Berücksichtigung der Infrastruktur derzeit nicht möglich ist. Die hierfür notwendigen Zeitanteile stehen für die Linie RE6 im eingleisigen Abschnitt zwischen Kremmen und Neuruppin Rheinsberger Tor nicht zur Verfügung. Die ab dem Zeitpunkt der Verlängerung der RB55 nach Neuruppin West beabsichtigte stündliche Bedienung des Haltes kann daher nicht vorgezogen werden.
ID: 2213	Auch wenn dies Fahrplantechnologisch ab 12/22 nicht möglich war, bitten wir um Prüfung, ob in den künftigen Trassenanmeldungen des RE2 Verstärker die langen Wartezeiten vermieden werden können, um möglichst alle Verstärkerzüge nach Cottbus/Chóśebuz verzögerungsfrei nach Cottbus/Chóśebuz führen zu können. Die Taktung des RE2 stellt für Cottbus keine Verbesserung dar. Aufgrund der Entwicklung in der Stadt Cottbus durch den Strukturwandel ist eine engere Anbindung an die Metropolregion wichtig, auch für die Entwicklungsachse Adlershof-Lausitz. Die Takterhöhung ab 2027 durch den RE20 mit weniger Zwischenhalten ist dringend notwendig und absolut wünschenswert. Perspektivisch ist ein 20 Minuten Takt wünschenswert. (z.B. die zu Kapitel 4.1.2 geäußerte Linie).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die entsprechenden Prüfungen bereits im Vorfeld der Fahrplanerstellung 2023 erfolgten und kein positives Ergebnis erbrachten. Die ab Dezember 2022 durchgeführten Fahrten der Verstärkerzüge des RE2 zwischen Lübbenau und Cottbus dienen in erster Linie der Werksanbindung der Züge.
ID: 2213	Durch Wiedereinführung der Unterwegshalte auf der Strecke des RE2 (Raddusch, im Stundenwechsel Kunersdorf/Kolkwitz) erhöht sich die Reisezeit nach Berlin um 9 Minuten (je Richtung), dies sorgt nicht für eine Attraktivitätssteigerung und das Bedürfnis Weniger (aber mit lauter Bürgerinitiative) geht zu Lasten der Pendlerzeiten vieler Personen. Sollte dies nicht mehr abwendbar sein, würden wir statt eines stundenweisen Wechsels zwischen Kolkwitz und Kunersdorf (unattraktiv) eine stündliche Bedienung von Kolkwitz präferieren. Auch hier ließen sich evtl. Busverbindungen optimieren oder auch vom Halt Kolkwitz der LSP (Lausitzer Science Park) zeitgünstiger anbinden. Besser wäre die dauerhafte Fortführung der derzeitigen SEV Bedienung bei beschleunigter Fahrt des RE2 nach/von Berlin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Auflassung von Halten mit ersatzweiser Bedienung durch einen Bus kein Bestandteil von Planungen des Landes sind. Für eine schnelle Verbindung Berlin - Cottbus steht vsl. ab Dezember 2027 der RE20 zur Verfügung.
ID: 2213	Die Einrichtung des Halbstundentaktes durch Verlängerung der RB 55 wird begrüßt. Eine Verlängerung bis zum Haltepunkt Werder b Neuruppin sollte aufgrund der hohen Zahl von Sozialversicherungsbeschäftigen am Gewerbe- und Industriestandort Temnitzpark (inklusive der notwendigen Aufwertung der ehemaligen Haltestelle) aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten hat für die Strecke Neuruppin –Neustadt(Dosse) Bedarf für eine vertiefende Untersuchung ergeben. Eine Verlängerung zum Haltepunkt Werder (b Neuruppin) wird im Rahmen dieser vertiefenden Untersuchung geprüft.
ID: 2213	RE2 / RE20 – nach wie vor gibt es von/nach Cottbus/Chóśebuz keine Direktverbindung in die Landeshauptstadt Potsdam! Nach Potsdam abzweigen kann man jedoch nur von der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die entsprechenden Trassenkapazitäten für eine Verlängerung der Linie

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	überlasteten Berliner Stadtbahn. Wir bitten um Prüfung ob eine Anbindung der Landeshauptstadt durch folgenden Relationstausch möglich wäre:; RE2 ab Berlin Hbf. hoch über Berlin Zoologischer Garten, Berlin Charlottenburg nach Potsdam; RE20 nicht endend in Berlin Hbf. tief sondern weiter über Berlin Spandau nach Nauen	RE20 in Richtung Nauen nicht zur Verfügung stehen. Die Anbindung der Lausitz an die Landeshauptstadt Potsdamerfolgt perspektivisch weiterhin durch einen Umstieg in Königs Wusterhausen in die Linie RB22 oder entlang der Berliner Stadtbahn in die Züge der Linie RE1.
ID: 2213	Es sollte weiterhin von vorn herein geprüft werden ob ab 2027 nicht in einem 20 Minuten Takt nach Berlin verkehrt werden kann. Hier mit Anbindung von Schöneweide (Adlershof), wie bereits zu Kapitel 4.1.2, Seite 97, Seite 99, Karte 11 ausgeführt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine entsprechende Verkehrsnachfrage derzeit nicht erkennbar ist.
ID: 2213	„Im Korridor Ost-West Maßnahme der Priorität 1:; 15-Min-Takt Berlin – Fangschleuse – Fürstenwalde (Spree)“; Im Entwurf ist eine Zunahme der Es ist bereits jetzt abzusehen, dass auf der RE -1-Strecke zwischen Brandenburg/ Havel und Frankfurt (Oder) eine Zunahme der Verkehrsnachfrage in den Jahren 2018-2030 von bis zu 30% prognostiziert wird. Die Einführung eines 15 Minuten Taktes zwischen den beiden kreisfreien Städten kann dieser Nachfrage entsprechen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine entsprechende Verkehrsnachfrage derzeit nicht vor 2030 erkennbar ist. Die prognostizierte Steigerung der Verkehrsnachfrage wird durch die Steigerung der Taktfrequenz um50% und der Sitzplatzkapazitäten um 70% in der Spitzenstunde realisiert.
ID: 2213	Die Zielstellung im LNVP der direkten Einbindung der Kremmener Bahn via Tegel ist richtig. Jedoch wurde durch Presse (Ruppiner Anzeiger vom 24.05.22) die fehlende Machbarkeit mündlich geäußert, was die Region stark verunsichert. Es wurde Neuruppin keine Machbarkeitsstudie oder Alternative mitgeteilt. Die Investition in die S-Bahninfrastruktur sollte daher so getätigt werden, dass eine spätere direkte Einbindung möglich bleibt, aber sogleich und zeitnah eine Alternative erarbeitet wird, die eine Verbesserung für den Nordwesten und Neuruppin bringt.; Sonst bleibt Neuruppin weiter abgehängt als Stadt der zweiten Reihe und des Städtekranzes. Die Relation bringt die mit Abstand schwächste und unkomfortabelste Verbindung in die Metropole. Die Einbindung oder erhebliche Fahrzeitverkürzung in das Berliner Zentrum ist notwendig. Mit Verlängerung der S-Bahn ist mit dem Bau einer Kurve die Wende in Hennigsdorf nicht mehr notwendig. Die RB 55 könnte so schnell ins Berliner Zentrum über das Karower Kreuz fahren. Der RE 6 kann weiterhin den dichten S-Bahn-Takt in Hennigsdorf für eine schnelle Verbindung in die City West sicherstellen, sowie die Anbindung an den Fernverkehr in Berlin Spandau gewährleisten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die anstehende Vorplanung soll zwischen Hennigsdorf und Schönholz nur einen Ausbau für eine Taktverdichtung der S-Bahn berücksichtigen, da sich ansonsten Komplexität und Dauer der Planung erhöhen würde und keine Perspektive auf Umsetzung besteht. Die Alternativen zur Berlin-Einbindung von RE6 und RB55 werden derzeit durch VBB und DB geprüft. Die sogenannte Hohenschöppinger Kurve von Velten auf den östlichen Berliner Außenring ist ebenfalls Teil der Prüfungen. Neben weiteren Kriterien ist u.a. der Vorteil einer möglichen schnelleren Einbindung nach Berlin gegen den Entfall des Haltes Hennigsdorf für über die Kurve verkehrende Züge abzuwägen.
ID: 2213	Die o. g. (unter 4.1.2.) 2 Fahrten/Stunde bis Wusterwitz sind in diesem Kapitel bzw. den Tabellen nicht aufgeführt. Lediglich im Perspektivnetz in Karte 22 ist eine Maßnahme im Rahmen des LNVP in nachgeordneter Priorität 2 vermerkt. Die Stadt Brandenburg fordert die Heraufstufung in Priorität 1 und eine verbindliche Zusage der Realisierung bis 2027.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der Umsetzungszeitpunkt der Maßnahmen des Zielnetzes 2030+ richtet sich zuvorderst nach den absehbar verfügbaren Mitteln, den betrieblichen Rahmenbedingungen und der innerhalb des Zielnetzes 2030+ aufgestellten, an den verkehrlichen Effekten orientierten Priorisierung. Eine vorzeitige Umsetzung ist nicht ausgeschlossen, sofern die Maßnahme betrieblich strukturell möglich, finanzierbar und der erwartete Verkehrswertabsehbar

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		ist. Für die Realisierung eines Angebots von zwei Zügen pro Stundenach Wusterwitz stehen insbesondere der Fahrzeugmehrbedarf einer kurzfristigen Umsetzung entgegen.
ID: 2213	Anmerkung Tabelle 31, Seite 144, Cottbus-Forst – Wir bitten um Prüfung ob diese Verbindung evtl. als neue Linie Berlin Gesundbrunnen – Ostkreuz – Lichtenberg – KW – Brandt – Lübben – Lübbenau – alle weiteren Unterwegshalte bis Forst umgesetzt werden kann. Dieser Zug sollte als RB ausgewiesen werden. Damit könnte man den RE2 evtl. wieder beschleunigen (durch Entfernung Zwischenhalte).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Verkehrsnachfrage für die formulierte Zusatzleistung derzeit nicht erkennbar ist.
ID: 2213	Anmerkung Tabelle 32, Seite 145 – Cottbus-Forst + Cottbus-Leipzig + Cottbus-Görlitz – Alle Maßnahmen sollten in die Maßnahmen der höheren Kategorie übernommen werden. Cottbus wird durch den Strukturwandel ein Wachstum erfahren, der durch eine moderne und attraktive Eisenbahn-Infrastruktur unterstützt werden muss. Gerade bei der Verbindung Cottbus-Spremberg-(Görlitz) sollte die Weiterführung / Flügelung in Richtung Hoyerswerda mit geprüft werden. Dann würde die Darstellung auch mit den weiter hinten im Abschnitt 4.10 geäußerten obersten Priorität übereinstimmen, bei Priorität 2 ist dies nicht der Fall.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Prioritäten 1und 2 der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+zusammengefasst werden. Aufgrund der Zielrichtung einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, u.a. durch die Einführung desbundesweiten 49€-Tickets im Regionalverkehr, entfällt die bisherige Priorisierung der Maßnahmen. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2217	Die Stadt Brandenburg an der Havel fordert die Verlängerung des Bahnsteigs 1 bis östlich vor das Bahnhofsgebäude und die Öffnung der dort befindlichen Absperrung. Ziel ist ein direkterer Zugang zum ZOB und die verbesserte Nutzung vorhandener Radabstellanlagen sowie die Sicherung von Potentialflächen für weitere Radabstellanlagen. (kann auch unter 4.7.2);	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP keine kommunalen Einzelprojekte förderrechtlich präqualifiziert werden können. Hier ist eine Antragstellung nach RiLi ÖPNV-Invest erforderlich, die nach Erfüllung der Voraussetzungen vom Land eingeordnet werden kann. Gerne können Sie auch die Vernetzungsstelle Bike-and-Ride beim VBB kontaktieren (E-Mail bike-and-ride@vbb.de oder Telefon 030/25414-274), die sie in Bezug auf die Schaffung von Fahrradabstellplätzen am Bahnhof berät.;
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2207	Die Karten 12 – 15 zeigen das „Haltekonzept nach Produkten in Berlin und Brandenburg“. Auffällig ist, dass noch nicht an jeder der strahlenförmig aus Berlin herausführenden Schienenverkehrsachsen im Land Brandenburg Fernverkehrshalte vorgesehen sind. An einzelnen Achsen ist für den Zugang zum Fernverkehr mit einer Fahrt nach Berlin oder in das Nachbarbundesland (z.B. auf der Anhalter Bahn nach Lutherstadt Wittenberg) erforderlich. Dies stört den Reisekomfort und damit die Bereitschaft, auch den Fernverkehr zu nutzen, erheblich. Hier ist Abhilfe zu schaffen. An jeder der Achsen ist im Land Brandenburg als Minimalstandard mindestens ein regelmäßig frequentierter Fernverkehrshalt zu schaffen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fernverkehr wird in Deutschlandeigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, Flix Mobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an.; Die Karten 12 – 15weisen das entsprechende Fernverkehrsangebot lediglich informatorisch aus.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2207	Seite 97, Seite 99, Karte 11 - Projekte wie der Lausitzer Science Park, diverse Institute sowie das Bahnwerk werden zu einem signifikant höheren Pendleraufkommen auf der Achse Berlin (Adlershof) – KW – Lübben/Lübbenau – Cottbus/Chóśebuz aber auch im Cottbuser Umland führen. Erwartet wird dies im Entwurf des Landesnahverkehrsplanes für die Strecke KW-Lübben/Lubin (Błota), aber nicht für die weitere Strecke bis Cottbus/Chóśebuz. Gerade im Rahmen der Mobilitätswende und zur Erhöhung der Fahrgastzahlen ist eine Takterhöhung als Angebotsoffensive durchaus zu empfehlen. Einen 20 Minuten Takt bis Lübben (mit folgender Wende oder Abstellung) erzeugt auf der dahinterliegenden Strecke vsl. unsaubere Takte. Daher sollte die Durchbindung bis zum Taktknoten Cottbus/Chóśebuz, schon allein aus praktischem Ansatz erfolgen. Des Weiteren sollten auch die Verbindungen in die Mittelzentren der Lausitz sowie in die sonstigen Metropolräume aufgewertet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Verkehrsnachfrage für einen 20-Minuten-Takt nach Cottbus derzeit nicht erkennbar ist.
ID: 2207	Richtung Berlin böte sich z.B. eine weitere RE Lösung an, die als Verbindung auch das Gebiet Adlershof aus Brandenburg mit dem SPNV anbinden könnte. Entwicklungsachse Adlershof <-> Lausitz (CB – Lübbenau/Lübben – KW – Schöneweide (Adlershof) – Ostkreuz – Gesundbrunnen) damit gäbe aus der Südbrandenburger 3 Pendlerrichtungen mit nur einer Führung über die überlastete Stadtbahn (RE2). Hier wäre evtl. auch möglich, den RE20 in Berlin tief nicht mit einem Fahrtrichtungswechsel zurück fahren zu lassen, sondern weiter Richtung Gesundbrunnen -> Schöneweide und in Gegenrichtung ebenso zu führen (keine Berechnung durchgeführt ob dies Fahrzeitmäßig möglich wäre). Es käme zu einem fließenden Übergang der beiden Linien jeweils in Fahrtrichtung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Verkehrsnachfrage für die formulierte Zusatzleistung derzeit nicht erkennbar ist.
ID: 2207	Auf der Strecke RE1 Magdeburg – Brandenburg an der Havel werden die selbst angesetzten Bedienstandards nicht erreicht (mittlere Nachfrage - 2 Fahrten/h). Laut Karte 11 erst für 2027 geplant. Hier wird von der Stadt Brandenburg an der Havel die schnellere Einrichtung der 2 Fahrten 7 Stunde mindestens bis Wusterwitz gefordert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der Umsetzungszeitpunkt der Maßnahmen des Zielnetzes 2030+ richtet sich zuvorderst nach den absehbar verfügbaren Mitteln, den betrieblichen Rahmenbedingungen und der innerhalb des Zielnetzes 2030+ aufgestellten, an den verkehrlichen Effekten orientierten Priorisierung. Eine vorzeitige Umsetzung ist nicht ausgeschlossen, sofern die Maßnahme betrieblich strukturell möglich, finanzierbar und der erwartete Verkehrswertabsehbar ist. Die Realisierung eines Angebots von zwei Zügen pro Stunde nach Wusterwitz steht derzeit in Konflikt mit der beabsichtigten Verlängerung der Zuggarnituren der Linie RE1 auf eine Länge von 210 Metern. Nach abschließender Entscheidung ist eine erneute Prüfung beabsichtigt.
ID: 2207	Auch die 60 Minuten Taktung des RE 3 in der Woche und am Wochenende ist nicht ausreichend. Durch Zuzug nehmen die Pendler zu. Die Sterberate wird aufgefüllt mit jungen Familien, die Pendeln und nur im minimalen Maß durch Rentner wieder ausgeglichen. Ein Halbstundentakt über den Tag führt zur Verbesserung des Angebots.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Mit Einführung u.a. der Linie RE9 ab Dezember 2026 wird das Zugangebot zwischen Angermünde und Berlin auf einen ganztägigen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2202	Standard soll die zusätzliche Information in englischer Sprache sein. In den Grenzregionen zu Polen darüberhinausgehend auch in polnischer Sprache.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der LNVP beinhaltet keine spezifischen Festlegungen zur konkreten Ausgestaltung von Kundeninformation. Konkrete Regelungen, z.B. Verwendung von weiteren Sprachen (sorbisch, einfache Sprache, Fremdsprachen), erarbeitet der VBB gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und dokumentiert diese im Handbuch Fahrgastinformation.
ID: 2202	Auch die zweisprachige Beschriftung von öffentlichen Gebäuden und Einrichtungen im angestammten Siedlungsgebiet der Sorben/Wenden ist im Gesetz über die Ausgestaltung der Rechte der Sorben/Wenden im Land Brandenburg (Sorben/Wenden-Gesetz- SWG) festgeschrieben. Der Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023-2027 empfiehlt diese Verpflichtung. Aus unserer Sicht ist eine bloße Empfehlung nicht ausreichend. Es ist zu beachten, dass gemäß § 9 BbgKVerf Gemeinden im angestammten Siedlungsgebiet der Sorben/Wenden einen zweisprachigen Namen in deutscher und niedersorbischer Sprache tragen. Die Vorgaben des Sorben/Wenden-Gesetzes sollten auch im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 berücksichtigt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Da das Sorben/Wenden-gesetz(SWG) bereits einen rechtsverbindlichen Status innehat ist eine Empfehlung bzw. ein Verweis im LNVP ausreichend.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2205	Das Land Brandenburg muss sich dringend von dem Irrtum lösen, dass an den vorhandenen Zugangspunkten zum Schienenpersonennahverkehr in den städtischen Kernen noch genug Flächenpotenzial vorhanden ist, um zusätzliche Park & Ride-Flächen zu schaffen. Ich erinnere an das Ziel der Bundesregierung, das Personenverkehrsaufkommen bis 2030 zu verdoppeln. Die Städte haben bereits große Teile der Bahnhofsumfelder mit Park & Ride-Flächen bebaut. Die Grenzen sind erreicht. Es gibt erhebliche Konkurrenz um die begehrten Flächen im Bahnhofsumfeld. Einerseits benötigen auch die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Busse, Fahrrad, Fußverkehr) ihre Flächen, andererseits sieht auch die Strategie Stadtentwicklung und Wohnen des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung eine Aufwertung der Bahnhofsumfelder durch Wohnen und Dienstleistung vor. Es muss daher auch über Park & Ride-Anlagen außerhalb der städtischen Kerne, an neuen Haltepunkten nachgedacht werden. Ein idealer Standort hierfür scheint das Genshagener Kreuz zu sein. Von dort gibt es direkte Anschlüsse nach Berlin, Potsdam, dem Flughafen BER und den Städten und Gemeinden entlang der Anhalter Bahn bis nach Lutherstadt Wittenberg. Auf den umliegenden Rieselfeldern besteht umfangreicher Platz für Stellplatzanlagen. Der Standort ist gut mit dem Kraftfahrzeug aus den Ortschaften ohne Bahnanschluss im ländlichen Raum zu erreichen, weil er direkt an A10 und B101 liegt. Dieser Standort würde wesentlich zur Reduzierung des Verkehrskollapses in Berlin beitragen. Insofern sollte es möglich sein, dass Land Berlin an der Finanzierung zu beteiligen. Neben der Entlastungsfunktion für das Verkehrsnetz in Berlin und die Park & Ride-Flächen in den städtischen Kernen würde	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für den Neubau einer Station an diesem Standort das erforderliche Potenzial, sowie die betriebliche Machbarkeit bisher nicht nachgewiesen wurde. Sofern der Neubau einer Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	dieser Bahnhof auch die Verkehrsanbindung von der Anhalter Bahn in Richtung Potsdam und Flughafen BER signifikant verbessern.	
ID: 2205	Maßgebend für eine zielorientierte Umsetzung ist hierbei die Annahme bedarfsgerechter und zutreffender Eingangsparameter. Trotz modellhaft nachgewiesener Steigerung einzelner Streckenbelastungen, insbesondere für den Abschnitt Berlin – Eberswalde von ca. 30%, werden keine Maßnahmen (wie Taktverdichtungen, Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik, etc.) für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems (mit Fokus auf den SPNV) aufgezeigt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine angebotsorientierte Weiterentwicklung des SPNV-Angebots findet auch auf der Strecke Berlin - Eberwalde statt. Die Modernisierung von Leit- und Sicherungstechnik obliegt dem Betreiber der Schienenwege.
ID: 2205	Bitte um Prüfung: Seite 93, Karte 10 – Worauf begründet sich die Annahme einer um 5% geringeren Verkehrsnachfrage zwischen Cottbus und Görlitz? Viele Institute des Strukturwandels teilen sich u.a. auch auf Cottbus und Görlitz auf, woraus eigentlich ein höherer Pendlersaldo zu erwarten wäre.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Nachfrageprognose berücksichtigt neben den geplanten Angebotsmaßnahmen auch Veränderungen in der Raumstruktur und im Rahmen wissenschaftlicher Erhebungen identifizierter Mobilitätstrends (z.B. Erhebung Mobilität in Deutschland). Sie basiert damit auf einheitlichen, überprüfbaren und amtlichen Daten zur künftigen Entwicklung zentraler Mobilitätskennwerte. Nicht berücksichtigt werden externe Impulse im Rahmen z.B. von Push- und Pull-Maßnahmen, die deutlich auf das individuelle Mobilitätsverhalten im Sinne der Verkehrsmittelwahl und damit auch der ÖPNV-Nachfrage einwirken können. Die Nachfrageprognose bildet somit eines der möglichen Entwicklungsszenarien für den Fall ab, dass keine externen Effekte auf den SPNV einwirken, die über das bestehende Maß hinausgehen. Gleichwohl bildet die Nachfrageprognose neben u.a. den einheitlichen Bedienstandards nur ein Teil der strategischen Angebotsplanung im SPNV ab.
ID: 2205	In Bezug zum Strukturwandel, die Strukturwandelregion Lausitz sollte auch bei einem LNVP nicht an der Landesgrenze mit der Betrachtung aufgehört werden. Bereits wiederholt wurde auf die, zwar nur mit 100 km/h befahrbare Verbindungsstrecke zwischen Spremberg und Hoyerswerda hingewiesen. Eine mögliche Betrachtung dieser SPNV Verbindung wurde wiederholt mit Verweis auf den Freistaat Sachsen abgelehnt, obgleich der PlusBus 800 CB-SPN-HY ebenso durch Brandenburger Aufgabenträger betrieben wird. Der Pendlersaldo zwischen HY-CB ist nicht gering und durch die wesentlich schnellere SPNV Verbindung (im Vergleich zum MIV, erst recht zur jetzigen Busfahrt) könnte es zu einer Verlagerung von Verkehrsströmen auf die Schiene kommen. Wurden die potentiellen Ansiedlungen des Strukturwandels und vor Allem auch die des Lausitzer Science Parks (LSP) mit der Entwicklungsachse Adlershof-Lausitz mit in die Betrachtung aufgenommen? Diese sollten auch durchaus eine signifikante Zunahme des Pendlersaldos induzieren, jedoch abhängig vom SPNV Angebot.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Weiterentwicklung der Verkehrsangebote in der Lausitz erfolgt u.a. im Rahmen der Projekte des Investitionsgesetz Kohleregionen (InvKG) auch in Abstimmung mit den Aufgabenträgern im Freistaat Sachsen."

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2203	Das digitale Angebot sollte in Englisch verfügbar sein, in den grenznahen Regionen und ÖV-Verbindungen darüberhinausgehend auch auf Polnisch.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der LNVP beinhaltet keine spezifischen Festlegungen zur konkreten Ausgestaltung von Kundeninformation. Konkrete Regelungen, z.B. Verwendung von weiteren Sprachen (sorbisch, einfache Sprache, Fremdsprachen), erarbeitet der VBB gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und dokumentiert diese im Handbuch Fahrgastinformation.
ID: 2203	Hinweis: Die Nutzung von Mobiltelefonen der älteren Generation sagt nichts über die Nutzung der Möglichkeiten von Smartphones aus. Auf teilweise altersgerechten Mobiltelefonen gibt es überhaupt nicht die Möglichkeit mobile Informationsangebote zu nutzen. Darüber hinaus ist teilweise auch Jahre nach Einführung der Mobilfunktechnik keine ausreichende Netzverfügbarkeit vorhanden, dies jedoch ein Problem der Landbevölkerung, welches Städter häufig vergessen. Mit der Fokussierung auf reine digitale Angebote wird die ältere ländliche Bevölkerung ausgeschlossen. Die mobilen Informationsangebote sollten im Focus stehen, jedoch die analogen Informationen und damit die ältere Bevölkerung nicht vergessen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Planung des Netzausbaus für den Mobilfunktechnik nicht im Zuständigkeitsrahmen des LNVP liegt. Man kann aber davon ausgehen, dass sich die bestehenden Lücken im Mobilfunknetz innerhalb der Laufzeit des LNVP verringern werden. Darüber hinaus bestehen, neben der Möglichkeit der Nutzung des stationären Internet bzw. WLAN, auch telefonische Möglichkeiten zur Informationseinholung über die Angebote des ÖPNV. Auch werden Buchungen von Rufbussen oder weiteren Bedarfsverkehren nicht nur digital, sondern auch per Telefon angenommen.; Für die Linien des SPNV ist weiterhin die Veröffentlichung von Fahrplanflyern geplant.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2206	Anmerkung: „Begrenztes Gebiet“ – gerade im Hinblick auf den Strukturwandel und die Lausitz hört das Gebiet nicht an der Landesgrenze auf. Die Fokussierung auf Berlin ist bezogen auf die derzeitigen Nachfragen sicher berechtigt, jedoch sollte die Landesregierung gerade im Bezug auf den Strukturwandel und die im SPNV bestehende angebotsinduzierte Nachfrage gerade in der Lausitz nicht an den Landesgrenzen mit den Betrachtungen aufhören. SPNV in der Strukturwandelregion Lausitz sollte länderübergreifend mit Sachsen gedacht werden und damit auch Einfluss in den LNVP finden. Durch nicht Betrachtung der länderübergreifenden Pendlerströme könnte es im Modell zu möglicherweise falschen Aussagen und Rückschlüssen kommen.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da bereits in Kapitel 4.1.1 unter "Begrenztes Gebiet" erwähnt wird, dass die jeweils angrenzenden Landkreise anderer Bundesländer selbstverständlich in die Verkehrsmodellierung und Nachfrageprognosen mit eingebunden werden.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2194	[Anm. d. Red: Forderung]: Es sind zusätzliche Investitionen in Bahnsteige notwendig, um für den Deutschlandtakt genügend Bahnsteigkanten zur Verfügung zu haben (Beispiel Bahnhof Jüterbog). Auch sind Überholabschnitte durch das Land zu fördern (z.B. zwischen Ludwigsfelde und Jüterbog wird ein Überholabschnitt mit mindestens einem dritten Gleis (Länge mind. 2.000 m) südlich Trebbins benötigt)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Ausbau und die Dimensionierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur Sache des Betreibers ist, der dafür strukturell auf Bundesmittel zurückgreifen muss. ; Die aktuellen Engpässe auf der Strecke Berlin – Jüterbog resultieren vor allem aus der gestiegenen Anzahl von Fernverkehrszügen in der Relation Berlin – Halle / Leipzig – […]. Das Land kann den zuständigen Betreiber außerhalb der Belange des SPNV nicht unterstützen, da die notwendigen förderrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2194	Es sind zusätzliche Investitionen in Bahnsteige notwendig, um für den Deutschlandtakt genügend Bahnsteigkanten zur Verfügung zu haben (Beispiel Bahnhof Jüterbog).; [Anm. d. Red: Forderung]: Ebenso benötigen kleinere Bahnhöfe Ausweichgleise um Kapazitäten zu erhöhen (z.B. Bahnhöfe Thyrow und Woltersdorf benötigen Ausweichgleise für die Bahnsteige)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Ausbau und die Dimensionierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur Sache des Betreibers ist, der dafür strukturell auf Bundesmittel zurückgreifen muss. ; Die aktuellen Engpässe auf der Strecke Berlin – Jüterbog resultieren vor allem aus der gestiegenen Anzahl von Fernverkehrszügen in der Relation Berlin – Halle / Leipzig – […]. Das Land kann den zuständigen Betreiber außerhalb der Belange des SPNV nicht unterstützen, da die notwendigen förderrechtlichen Voraussetzungen nicht erfüllt sind.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2201	Verkaufte Bahnhofsempfangsgebäude, in die bisher nicht die im Kaufvertrag vertraglich vereinbarte Investition getätigt wurden, sollten (bestenfalls) Rückabgewickelt werden und in öffentliches Eigentum zurückgeholt werden. Ziel sollte es sein, die Infrastrukturen im öffentlichen Interesse zu gestalten.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Auch wir würden es so sehen, dass solche vertraglichen Verpflichtungen einzuhalten sind. Jedoch haben wir – abgesehen von den Empfangsgebäuden, die im Rahmen der sogenannten Paketverkäufe an ein Immobilienkonsortium verkauft wurden – keinerlei Kenntnis darüber, dass beim Verkauf durch die DB Station&Service solche Auflagen vertraglich festgeschrieben wurden. Mögliche Vertragsinhalte beziehen sich meist nur auf im Gebäude verbliebene betriebsnotwendige Technik anderer Unternehmensbereiche der Deutschen Bahn AG, nicht jedoch auf eine öffentliche Zugänglichkeit. Für weiterführende Informationen wenden Sie sich bitte an die Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB (E-Mail: kompetenzstelle-bahnhof@vbb.de).
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2196	Es wird festgestellt, dass in der Regel keine kreisübergreifenden Verkehre angeboten werden. Hier sieht der Städtekranz insbesondere im ländlichen Raum Potential für stärkere Querverbindungen. Hier sind die Abbildungen Karte 8 und Karte 17 zu überlagern.; Für eine qualitative und verbesserte Anbindung bzw. ÖPNV Erschließung zentrumsferner Räume, wie auch im vorliegenden Entwurf klar definiert, gilt das Instrument „PlusBus“. Der vorliegende Entwurf trifft jedoch keine Aussagen zu dessen Finanzierung und die zukünftige Aufrechterhaltung.; Auf 14 Strecken der zur Reaktivierung geprüften Strecken fahren derzeit keine PlusBus-Verkehre! Hier kann das Land wesentlich günstiger und schnelle bessere Verbindung (mit)finanzieren!; Die Einführung der PlusBusse auf diesen Relationen kann das Fahrgastpotential für eine spätere Reaktivierung fördern und schneller die politischen Ziele zu Gunsten des Umweltverbundes schaffen.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2198	Mit moderner Software können im ländlichen Raum virtuelle Haltepunkte generiert werden und Fahrpläne dynamisch angepasst werden. Ziel sollte es sein, mehr Rufbusse mit virtuellen Haltepunkten in die Fläche bringen.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2193	Im LNVP 2023-2026 werden keine Ansätze zur finanziellen Beteiligung des Landes und der damit verbundenen direkten Möglichkeit der Einflussnahme für einen bedarfsgerechten ÖPNV bzw. SPNV benannt. Daher ist es fraglich, wie die gesetzten Zielabsichten und politischen Vorgaben überhaupt in dem angegebenen Zeitraum nur ansatzweise erfüllt werden können.; ;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Benennung konkreter finanzieller Ansätze nicht möglich ist. Die finanzielle Ausstattung des ÖPNV obliegt dem Haushaltsgesetzgeber. Der gegenwärtig prognostizierte notwendige Finanzierungsbedarf ist im LNVP dargestellt.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2192	Der LNVP muss aufgrund seiner Ausrichtung und Maßnahmen den zukünftigen Bedarf an Verkehrsleistungen definieren. Werden hierbei falsche Annahmen zu Grunde gelegt, gibt es auch keine Maßgabe für bei der Ausschreibung zusätzlicher Verkehrsleistungen. Im Ergebnis ist dann zum Beispiel aufgrund fehlendem Wagenmaterials keine Taktverdichtung möglich oder bestehende Zugpaare lassen sich nicht erweitern (beispielsweise durch ein zusätzliches Fahrradabteil).;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Der LNVP definiert den Bedarf an Verkehrsleistungen anhand von Verkehrsprognosen. So wurde mit dem ÖPNV-Konzept 2030 der Bedarf auch für den aktuellen LNVP ermittelt und die Ausschreibungen darauf hin ausgerichtet, festzustellen bei den neuen Verkehrsverträgen Netz Elbe-Spree und Netz Lausitz, aber auch beim gerade bezuschlagten Netz Nord-Süd.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2191	Ein wachsendes SPNV-Netz könnte als verbindliches Ziel in den LNVP aufgenommen werden und so einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten. Fehler in der Vergangenheit – z.B. bei den Brückenneubauten für die S-Bahn zwischen Berlin und Bernau bei Berlin – könnte so planerisch vorgebeugt werden.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Ausbau und die Dimensionierung der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur Sache des Betreibers ist, der dafür strukturell auch auf Bundesmittel zurückgreifen muss. ; Inhalt des LNVP ist vielmehr die Untersetzung der verkehrlichen Zielstellung des Landes im Rahmen seiner Zuständigkeit als Aufgabenträger des SPNV mit einem perspektivischen Ausblick zu den angestrebten Entwicklungen im SPNV in der Laufzeit des jeweiligen LNVP.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2191	Zu einem vollständigen SPNV-Verkehr gehören auch Verbindungen innerhalb Brandenburgs. Querverbindungen zwischen den Hauptachsen, wie der RB63 zwischen Eberswalde und Templin, sind aus touristischen Gründen wichtig und ergeben auch im ländlicheren Raum Möglichkeiten, auf den MIV zu verzichten. Busse können die Möglichkeit nicht vollständig ersetzen, weshalb eine Entwicklung der Strecke Eberswalde <-> Templin als attraktive, durchgehende Verbindung, bei entsprechender Nutzungsintensität, wichtig ist. Dazu könnte auch der RB12 über Templin hinaus bis Eberswalde verlängert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. ; Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2186	Zur Umsetzung der Verkehrswende sind insbesondere auch finanzschwache Kommunen zu unterstützen.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2189	[Anm. d. Red.: Kritik] Die Verantwortung für die Einhaltung der Quoten der Clean Vehicle Directive den Aufgabenträgern zu überlassen ist unseres Erachtens nicht tragbar. Bei der Beschaffung bzw. Umstellung der Flotten können nicht nur die Aufgabenträger bzw. Verkehrsunternehmen in der Finanzverantwortung stehen. Zu bedenken sind Beschaffungszeiten für emissionsfreie Busse, die eine wesentliche Rolle, gerade auch in der derzeitigen Lage, spielen. Lange Vorlauf- und Bestellzeiten sowie hohe zusätzliche Investitions- und Betriebskosten sprechen dagegen, dass die Mindestquoten eingehalten werden können. Gerade in der Fläche sind schneller verfügbare BEV Busse (Batterieelektrische Fahrzeuge) derzeit kaum einsetzbar und FCEV Busse (Fuel Cell / Brennstoffzellenfahrzeuge) derzeit noch nicht in entsprechender Menge verfügbar. [Anm. d. Red.: Forderung] Das Land Brandenburg sollte sich klar dazu bekennen, die	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Umsetzung der Clean-Vehicle-Direktive durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz öffentliche Auftraggeber und Verkehrsunternehmen verpflichtet, nach Maßgabe der Bestimmungen im Gesetz bei der Beschaffung von Fahrzeugen und bei der Vergabe von Verkehren Mindestquoten von sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugantrieben anzuwenden. Die Länder haben die Einhaltung der Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Verkehrsunternehmen zu überwachen. ; Mit dem Ziel, gute Förderbedingungen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu entwickeln, finden momentan Abstimmungen zwischen dem Land Brandenburg und den Aufgabenträgern statt. Der LNVP

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Finanzierungspflicht sowie die Pflicht zur Entwicklung von Strategien zur Erfüllung der Quoten zu übernehmen. Hier jedoch nicht allein bei den einmaligen Investitionskosten.[Anm. d. Red.: Forderung] Da die Betriebskosten der derzeit noch notwendigen FCEV-Busse weit höher liegen als die der nicht überall einsetzbarer BEV-Busse muss den Aufgabenträgern, gerade in Flächenlandkreisen, durch Erhöhung der Landeszuweisungen Unterstützung gewährt werden. Während BEV-Busse durch Nutzung des Verkaufs der Treibhausgasquote nahezu Kostenparität zu Diesel haben (jedoch ein Reichweitenproblem im Winter) liegt sie bei FCEV wesentlich höher. [Anm. d. Red.: Forderung] Evtl. könnte das Land hier über eine Stützung der Aufgabenträger je eingesetzten FCEV Bus nachdenken, um hier die erheblich höheren Betriebskosten aufzufangen.; [Anm. d. Red.: Forderung] Für die Anschaffung von Omnibussen mit emissionsfreien Antrieben ist somit auch eine finanzielle Unterstützung durch das Land Brandenburg notwendig. Eine finanzielle Unterstützung bedeutet gerade auch, finanziell schwache Kommunen und Gemeinden zu 100% finanziell zu unterstützen.; [Anm. d. Red.: Forderung] Anpassung/Änderungsvorschlag: „Das Land Brandenburg wird Kommunen und Verkehrsunternehmen bei der Entwicklung dieser Strategien sowie bei der Beschaffung klimafreundlicher Verkehrsmittel finanziell unterstützen.“	kann daher derzeitig hierzu keine Aussagen treffen, über die Entscheidungen hierzu wird daher auf anderem Wege informiert.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2188	Mittelfristig sind die Taktungen von SPNV und ÖPNV besser aufeinander abzustimmen. Umstiege von Regionalen auf lokale Verkehre müssen ohne lange Wartezeiten realisierbar sein.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Kurze Wartezeiten liegen in beiderseitiger Verantwortung der jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträger. Mit der Angebotsentwicklung bis 2027 stehen die zusätzlichen Leistungen im SPNV bereits fest, sodass auf dieser Grundlage eine Anpassung des ÖPNV vorgenommen bzw. geplant werden kann.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2190	Streckenrelationen mit mehr als 10.000 Fahrgäste pro Tag führen bereits jetzt schon zu Kapazitätsengpässen. ; Trotz der einschlägigen (seit Jahren verfestigten) Prognosen einer stetigen Fahrgastzunahme (für Berlin- Eberswalde - zukünftigen Zuwachs an täglichen Fahrgästen von mehr als 30%) beinhaltet der Landesnahverkehrsplan 2023-2027 keine Maßnahmen, welche dem heutigen und zukünftigen Bedarf gerecht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Entgegen des Einwendungstextes werden ausweislich Karte 22 mit Wirkung zum Fahrplan 2027 zusätzliche Leistungen zwischen Eberswalde und Berlin angeboten.;
ID: 2190	Nach Landeskriterien (gemäß vorliegendem Entwurf) werden bereits 3 Fahrten pro Stunde je Richtung (20-Minuten-Takt) als maßgebend benannt. Hierzu fehlen prägnante Aussagen im vorliegenden Entwurf. Eine Integrierung des Fernverkehrs in Taktgefüge des Nahverkehrs, kann aufgrund fehlender Zuständigkeit des Landes, keine dauerhafte und verbindliche Lösung darstellen. Die Entscheidung über Fahrten im Fernverkehr obliegt allein der Deutschen Bahn und nicht dem Land.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2177	Die Streckenrelation „Berlin – Eberswalde – Angermünde – Stettin“ ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN Nordsee-Ostsee) mit Berlin als „Knotenpunkt“. Trotz der bereits streckenweise vorhandenen zweigleisigen und elektrifizierten Ausbaustufe erfolgt keine nachhaltige Weiterentwicklung und Förderungen des Streckenabschnittes. Seit mehreren Jahren sind hier keine Veränderungen zu beobachten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Bis 2026 wird der Streckenabschnitt Angermünde – Stettin elektrifiziert und zweigleisig für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut.
ID: 2177	Anbindung Bahnknotenpunkt Anhalter Bahn Jüterbog (ländlicher Raum mit Einzugsgebiet von rd. 115.000 EW) an ICE, IC, Eisenbahnachse Berlin-Palermo, Wiederaufnahme der historischen Verbindung Berlin-Jüterbog-Dresden-Prag-Wien. Prinzipiell sollten im Land Brandenburg an Mittelzentren mit SPNV – Knoten (u.a. Jüterbog) Schienenpersonenfernverkehre geschaffen werden, spart Zeit, Kraftstoff (jetzt systemrelevant) und CO2	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fernverkehr wird in Deutschlandeigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2176	Die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik ist flächendeckend umzusetzen und geeignete finanzielle Mittel des Landes (zur Beteiligung und damit zur Einflussnahme) vorzusehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Anpassung der Leit- und Sicherheitstechnik konsequent vorangetrieben wird.
ID: 2176	Die Streckenrelation „Berlin – Eberswalde – Angermünde – Stettin“ ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN Nordsee-Ostsee) mit Berlin als „Knotenpunkt“. Für den Streckenabschnitt Angermünde bis Stettin ist die Erneuerung bzw. die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS – Level 2 = kontinuierliche Datenübertragung) bis voraussichtlich 2030 vorgesehen. Aus unserer Sicht, kann nicht nachvollzogen werden, dass der verbleibende Streckenabschnitt Berlin – Eberswalde – Angermünde nicht für eine Ausrüstung mit ETCS vorgesehen ist, obwohl eine derartige Technologie einen deutlich effizienteren Bahnbetrieb (höhere Streckenkapazitäten, Verbesserungen bei der Qualität, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit) zu Folge hätten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Strecke zwischen Berlin und Angermünde bisher noch nicht ausgebaut ist. Somit konnte auch noch keine ETCS-Technik eingebaut werden.
ID: 2176	In Anbetracht der potenziell zu erwartenden Streckenauslastung in der Relation Berlin-Lausitz wäre eine ETSC Ausrüstung des Streckenabschnittes Ostkreuz-KW-Lübbenau bis 2027 äußerst wünschenswert, gleichzeitig wäre weiterhin beim 2-Gleisigen Ausbau der Strecke Lübbenau-Cottbus dies evtl. mitzudenken um spätere, dann vrsl. wieder mit extra Sperrungen und höheren Kosten einhergehende Ausbaumaßnahmen zu vermeiden. Durch Kombination der Zugfahrten aus Richtung Cottbus (Görlitz) und Senftenberg ab Lübbenau Richtung Berlin und auch des im Deutschlandtakt vorgesehenen ICs könnten Kapazitätsprobleme auf diesem Abschnitt entstehen. Denen könnte man somit schon vorab begegnen, da ETSC eine höhere Zugtaktfolge zulässt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Zugtaktfolge sich mithilfe von ETCS tatsächlich positiv entwickeln kann (Kapazitätssteigerung). Grundsätzlich ist auf Strecken, auf denen eine Geschwindigkeit von max. 160 km/h gefahren wird, ein Einbau nicht zwingend erforderlich, insbesondere wenn es bereits ein anderes Zugsicherungssystem gibt. Auf der Strecke Lübbenau-Cottbus ist ein Einbau daher nicht geplant. Hierbei ist darauf hinzuweisen, dass der Effekt der Zweigleisigkeit einer Strecke auf die Kapazitätssteigerung weitaus höher ist als die Implementierung von ETCS.; Auf der Strecke Cottbus-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Görlitz sind alle Betriebsstellen mit Elektronischer Stellwerkstechnik (ESTW) oder Digitaler Stellwerkstechnik (DSTW) ausgerüstet. Zwischen Cottbus und Bf. Görlitz werden alle Betriebsstellen mit ETCS auf Basis Baseline III ausgerüstet. Bereits vorhandene Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) wird bei ETCS-konformer ESTW-Stellwerkstechnik nicht zurückgebaut. Bei einem Neubau von DSTW wird die Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) zusätzlich zu ETCS nicht neu eingeführt. Demnach ist für die Betriebsführung ab dem Beginn der Bauphase (ab ca. 2030) ein gemischter Ausrüstungsstandard anzunehmen. Dies erfordert bis zum Erreichen des Endzustandes der Infrastruktur (nicht vor 2038) in Fahrzeugen neben ETCS auch eine Ausrüstung mit PZB. ; Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass die Finanzierung des Einbaus von ETCS grundsätzlich eine Aufgabe des Bundes und der DB Netz AG ist. Das genaue Finanzierungsprozedere wird aktuell zwischen Bund und Ländern abgestimmt.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2181	Anpassung/Ergänzung: „Das Land Brandenburg wird sich daher auch künftig gemeinsam mit dem Land Berlin und der VBB GmbH für die weitere Umsetzung des Deutschlandtaktes sowie für eine Ausweitung der Tarifanerkennung zwischen SPFV und SPNV einbringen.“; Das Angebot zusätzlicher Zugpaare auf der Relation Magdeburg – Brandenburg an der Havel – Potsdam – Berlin wird begrüßt. Jedoch wäre hier die Integrierung des VBB-Tarifs sinnvoll bzw. erstrebenswert und wird dementsprechend von der Stadt Brandenburg an der Havel auch gefordert (siehe folgende Absätze Tarifanerkennung im SPFV).; Dies auch im Hinblick auf die prognostizierte Steigerung der Fahrgastzahlen um bis zu 30 %.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVPnicht berücksichtigt wird, da eine Tarifanerkennung zwar in Zug- undLinienangeboten des Eisenbahnfernverkehrs auch über die Laufzeit desLandesnahverkehrsplans ergänzend und parallel zu Zug- und Linienangeboten desEisenbahnregionalverkehrs zum Einsatz kommen kann, wo dies zur Erreichung derBedienstandards entsprechend Kapitel 4.2.1 oder zur Verbesserung derüberörtlichen Erreichbarkeit von Oberzentren erforderlich ist. Für denStreckenabschnitt Brandenburg Hbf – Potsdam Hbf wird aufgrund der bereits durchden Regionalverkehr vollständigen Erfüllung der einheitlichen Bedienstandardskeine Tarifanerkennung im Fernverkehr angestrebt.
ID: 2181	Auch in der Erhöhung der Takte von Jüterbog nach Berlin werden Potentiale insb. zur Verringerung des Autoverkehrs auf den Straßen nach Berlin gesehen. Ebenso kann eine Verbindung Jüterbog-Falkenberg im Stundentakt eine Entlastung der B101 von Herzberg nach Jüterbog ermöglichen. Ebenso wäre ein Stundentakt nach Wittenberg sowie nach Holzdorf (größter personeller Fliegerhorst mit 2000 Angehörigen, wichtiger Standort der Landesverteidigung, der NATO und Osteuropa) wichtige Ausbauziele.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Die Umsetzung eines Stundentaktes nach Lutherstadt Wittenberg und Falkenberg(Elster) über Holzdorf(Elster) erfolgt nach aktuellem Stand mit der Betriebsaufnahme des Netzes Nord-Süd im Dezember 2026.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2183	Die Hauptstadtregion sollte mit Ihren Entwicklungsachsen wichtige Stütze der ÖPNV Entwicklung sein. ;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da u.a. in Kapitel 1.2 und 2.4 festgeschrieben ist, dass das SPNV-Netz das Rückgrat der ÖPNV-Erschließung des Landes Brandenburg bildet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2179	Die Verbesserung der Anbindung von Städten in Brandenburg an das Fernverkehrsnetz wird grundsätzlich begrüßt.	Vielen Dankfür Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2179	Weitere Fernverkehrshalte sind langfristig zu ergänzen, um die Anbindung des ländlichen Raums an das Fernverkehrsnetz zu verbessern. Darüber hinaus sind durch die Anbindung an das Fernverkehrsnetz Entwicklungsimpulse in den städtischen Kernen entlang der Schienenverkehrsachsen zu erwarten.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fernverkehr wird in Deutschlandeigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an.
ID: 2179	Änderungsvorschlag: Statt „die Einbindung von Brandenburg an der Havel, Cottbus und der Landeshauptstadt Potsdam in das Fernverkehrsnetz“ à „die Einbindung der kreisfreien Städte Brandenburgs und der Mittelzentren Luckenwalde, Neuruppin und Eberswalde in das Fernverkehrsnetz“	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Formulierung auf Seite 36 des Entwurfs adressiert das Ziel einer Verbesserung der Anbindung von Städten in Brandenburg im Allgemeinen. Dieser allgemeinen Aussage folgt eine Konkretisierung der vorrangigen Ziele, diese Liste hat jedoch keinen Anspruch auf Vollständigkeit und ist als nicht abschließend zu betrachten.
ID: 2179	Bereits jetzt sind Engpässe auf der Anhalter Bahn aufgrund der zu erwartenden Zuwächse beim Personenfernverkehr und beim Güterschienenverkehr zu erwarten. Insofern sollte die Anhalter Bahn nicht nur zwischen Berlin und Ludwigsfelde, sondern mindestens bis Jüterbog ausgebaut werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der bedarfsgerechte Ausbau von Eisenbahninfrastruktur grundsätzlich Sache des Betreibers ist, der für eine entsprechende Finanzierung sorgen muss. Im Falle bundeseigener Schieneninfrastruktur sind demzufolge prioritär Bundesmittel einzusetzen, insbesondere wenn sich der Bedarf aus dem Fern- bzw. Güterverkehr ergibt. Eine Bedarfsfeststellung erfolgt durch die regelmäßig fortzuschreibende Bundesverkehrswegeplanung. Der Ausbau des Abschnitts Berlin – Ludwigsfelde ergibt sich aus dem Deutschlandtakt.
ID: 2179	Zum Ausbau der Strecke zwischen Berlin und Ludwigsfelde gehört auch zwingend die Errichtung eines Turmbahnhofs am Genshagener Kreuz, um die Verbindung von der Anhalter Bahn in Richtung Landeshauptstadt Potsdam und zum Flughafen BER zu schaffen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für den Neubau einer Station an diesem Standort das erforderliche Potenzial, sowie die betriebliche Machbarkeit bisher nicht nachgewiesen wurde. Sofern der Neubau einer Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
ID: 2179	Zum Ausbau der Strecke zwischen Berlin und Ludwigsfelde gehört auch zwingend die Errichtung eines Turmbahnhofs am Genshagener Kreuz, um die Verbindung von der Anhalter Bahn in Richtung Landeshauptstadt Potsdam und zum Flughafen BER zu	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für den Neubau einer Station an diesem Standort das erforderliche Potenzial, sowie die betriebliche Machbarkeit bisher nicht nachgewiesen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	schaffen. Darüber hinaus bietet sich der Standort Genshagener Kreuz auch an als Park & Ride-Anlage direkt an A10 und B101. Dies ist erforderlich, da die Potenziale für Park & Ride-Flächen in den Städten und Gemeinden entlang der Anhalter Bahn erschöpft sind. Entsprechende Ansätze sind im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen.	wurde. Sofern der Neubau einer Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
ID: 2179	Ebenso ist zu prüfen, wie eine Entwicklungsperspektive der Anhalter Bahn aussehen kann. Aktuell fehlt ein Anforderungsprofil an die Strecke, wodurch der SPNV auf absehbarer Zeit keine Perspektive aufgrund des Taktverkehrs gegenüber Fern- und Güterverkehr haben wird. Trassenrichtlinie der EU priorisiert internationalen Fernverkehr vor (getaktetem) Personennahverkehr. Hier sind entsprechende lokale Interessen mit internationalen Anforderungen in Einklang zu bringen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Das Land Brandenburg und die VBB GmbH setzen sich im Rahmen der Abstimmungen zum Deutschlandtakt für die zeitnahe Einführung von vorab definierten Systemtrassen für die jeweiligen Verkehrsarten ein, so dass die bisher schon im SPNV umgesetzten Taktfahrpläne und; die damit verbundenen Anschlussbeziehungen auch über mehrere Fahrplanperioden hinweg zuverlässig sichergestellt; werden können. Siehe hierzu Kapitel 2.6.3. Dies gilt dementsprechend auch für den Ausbau der Anhalter Bahn entsprechend der Planungen des Deutschlandtaktes und die Sicherstellung der dort geplanten SPNV-Angebote.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2184	Der Städtekranz unterstützt die Forderungen des Bündnis Schiene nach einer Taktung auf pendlerstarken Strecken von 15 Min. (u.a. Anhalter Bahn);	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2185	Die Entwicklung des ÖPNV muss überregional und länderübergreifend gedacht werden. Hierzu sind Kommunen speziell im ländlichen Raum zu unterstützen (fachlich, personell, finanziell), um entsprechende Konzepte bearbeiten zu können.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.; Das Land Brandenburg unterstützt die kommunalen Aufgabenträger u.a. durch die Auszahlung der ÖPNV-Finanzierung im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg sowie bei bestehenden PlusBus-Verkehren durch die Auszahlung der PlusBus-Mittel.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2172	Bahnknotenpunkt der Anhalter Bahn in Jüterbog ist die herausragende Schnittstelle in den ländlichen Raum an der der Entwicklungsachse Berlin-Leipzig. [Anm. d. Red: Forderung]: Reaktivierung der Zossener Bahn mit Verlängerung nach KW und BER. Strecke nach Zossen noch gewidmet, Gleiskörper vorhanden und bis 18 t Achsenbeprüft. Tangentialentlastung zur Anhalter Bahn, Aufwertung für Entwicklungsachse, Zubringer für Touristen, Pendlerentlastung, Erschließung ländlicher Raum Nuthe Urstromtal, Amt Mellensee, Sperenberg, Kummersdorf. Auffangen des Wohndrucks aus Berlin mit Möglichkeit zur Pendleranbindung. ; [Anm. d. Red: Forderung]: Reaktivierung Verladestelle I am Nordostrand des Bahnhofs Neuheimer Weg	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die von Ihnen genannte Strecke, in der dem LNVP vorlaufenden Reaktivierungsuntersuchung bewertet wurde. Dabei konnte für die Strecken Jüterbog – Zossen – Königs Wusterhausen kein ausreichendes Potenzial für eine Reaktivierung erkannt werden. ; Belange des Güterverkehrs werden im LNVP nicht berücksichtigt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2174	Es ist unverständlich, warum der vorliegende Entwurf des Landesnahverkehrsplans hier keine zielorientierten Festlegungen für Brandenburg trifft. Für die Gewährleistung der Barrierefreiheit einer Station, sollte nicht die Anzahl von Fahrgästen (1.000 Fahrgästen) an der jeweiligen Station die Basis bilden. Der Umstieg auf den SPNV ist nur an Stationen mit (vollständiger) Barrierefreiheit möglich. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen sind hierauf angewiesen.; Beispielsweise sind die Fahrstühle am Hauptbahnhof BRB für Fahrräder zu klein. Alternativen, wie z. B. Rampen an den Treppen fehlen. Dies sollte bei der Planung neuer bzw. dem Ausbau bestehender Haltepunkte berücksichtigt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Herstellung der Barrierefreiheit Sache des Betreibers ist. Als einziger Betreiber von Aufzugsanlagen auf SPNV-Stationen im Land Brandenburg ist (bis auf den Flughafen BER) ausschließlich die bundeseigene DB Station&Service AG aktiv, welche nach den einschlägigen Regelungen des Bundesgesetzes handelt. ; Aufzugsanlagen werden an Stationen bundeseigener Eisenbahninfrastruktur primär unter dem Aspekt der Herstellung der Barrierefreiheit durch den Bund finanziert. Die Beförderung von Fahrrädern wird vom Betreiber im Sinne eines Sekundärnutzens geduldet. Größere Aufzugskabinen können somit nur realisiert werden, wenn sich daraus keine Sprungkosten ergeben.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2168	Sinn und Zweck dieses Kapitels erschließen sich dem Leser nicht. Die Bevölkerungsentwicklung nur zwischen dem Berliner Umland und dem weiteren Metropolenraum zu differenzieren, bildet die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung im Land Brandenburg nicht ab. Aus einer derartig groben und undifferenzierten Analyse lassen sich die Anforderungen an die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs nicht ableiten.; Tatsächlich sind gerade im erweiterten Metropolenraum sehr unterschiedliche Entwicklungen zu verzeichnen. Insbesondere die städtischen Zentren an den Schienenverkehrsachsen verzeichnen Bevölkerungsentwicklungen, die mit den Entwicklungen im Berliner Umland vergleichbar sind. Insgesamt verzerrt die Abbildung die reale Entwicklung. Viele Gemeinden haben sich in den letzten Jahren konsolidiert und verzeichnen eine stagnierende Entwicklung. Es sollte ein weiteres Cluster gebildet werden (z.Bsp. -5% bis 5%); „In Berlin arbeiten, in Brandenburg wohnen“ gilt tatsächlich nicht nur für das Berliner Umland, sondern für alle Städte und Gemeinden entlang der Schienenverkehrsachsen. Die Attraktivität Potsdams für Erwerbstätige aus Berlin liegt an der guten Verkehrsverbindung zwischen Potsdam und Berlin. Die Pendlerzahlen vom mittleren und südlichen Bereich des Landkreises Teltow-Fläming von und nach Potsdam schrumpfen hingegen kontinuierlich. Aus der Mitte und dem Süden Teltow-Fläming wird dorthin gependelt, wo die Verkehrsverbindungen einigermaßen bequem sind, also nach Berlin statt in die Landeshauptstadt.; Die Aussage „Starke Nutzung von PKW im ländlichen Raum“ ist grundsätzlich richtig. In Brandenburg gibt es aber die Besonderheit, dass auch im Berliner Umland der PKW besonders stark genutzt wird. Dies wurde im Rahmen der Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg deutlich. Im „Beitrag zur Überarbeitung der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030“ (25.06.2021) im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung wurde dargestellt, dass der Anteil des Umweltverbundes am Modal Split im Berliner Umland außerhalb der Mittelzentren mit 40 % genauso niedrig ist wie im weiteren Metropolenraum außerhalb der zentralen Orte. In den Mittelzentren des Berliner Umlands liegt danach der	Für Antworten s. Einwendungen mit den IDs 1251 und 1356.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Anteil des Umweltverbundes mit 55 % deutlich niedriger als in den Mittelzentren des weiteren Metropolenraums, wo mit 60 % Anteil die Ziele des Landes Brandenburg bereits erreicht werden. Diese Zahlen sind insofern brisant, weil das Berliner Umland einen Bevölkerungsschwerpunkt darstellt. Wenn also im vorliegenden Entwurf die Modal-Split-Zahlen für den ländlichen Raum problematisiert werden, sollte dies mit den Modal-Split-Zahlen für das Berliner Umland ebenfalls erfolgen.; Die Zahlen sind ein Beweis dafür, dass die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsentwicklung nicht unabhängig voneinander betrieben werden dürfen.; Für eine vorausschauende Planung des Angebotes sowie der entsprechenden Infrastruktur im SPNV ist es entscheidend sich ein genaues Bild über die Verteilung der Bevölkerung im Land Brandenburg zu machen. Daher ist es unbegreiflich, dass als Basis für die Rahmenbedingungen die Bevölkerungsanzahl 2019 im Vergleich zu 1991 genommen wird. Dies suggeriert ein völlig falsches Bild – ein anhaltender Prozess der Schrumpfung an Nachfragern. In Eberswalde steigen seit 31.12.2013 die Einwohnerzahlen stetig an.; ; Auch wenn es generell stimmt, dass bis 2030 die Einwohnerzahl im Berliner Umland steigt und im weiteren Metropolraum sinken wird, gibt es zumindest in Teilen des weiteren Metropolraum (z. B. Städte der 2. Reihe) eher Bevölkerungswachstum (vgl. Abb.5, S. 17 LBV 2021, https://lbv.brandenburg.de/5319.htm). Beispielsweise ergeben sich im Verflechtungsraum Luckenwalde/ Jüterbog/ Niedergörsdorf Wohnpotenziale für 100 Hektar = rd. 6.000 zusätzliche Einwohner bis 2030 sowie 200 Hektar Gewerbeflächenpotenzial für 1.500 – 4.500 Arbeitskräften.; Weitere Anmerkung: Der Link zur Bevölkerungsvorausschau auf Seite 11 funktioniert nicht. Somit war auch keine Kontrolle der grundlegenden Zahlen möglich. Erfahrungsgemäß stimmen die Landesprognosen zur Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Brandenburg an der Havel mit der Realität nicht überein. Einem realen Wachstum stand bisher immer eine sinkende Prognose gegenüber. Pendlerbeziehungen werden nur nach Berlin berücksichtigt, Beziehungen im Ring (um Berlin), zwischen den Oberzentren oder nach außerhalb bis auf Polen sind nicht untersucht.	
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2169	Die Stärkung von bedeutenden (wichtigen) Entwicklungsachsen (SPNV-Strecken) ist für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region entscheidend, insbesondere wenn diese zu den benannten und ausgewiesenen Entwicklungsachsen zählen – treten diese in die Funktion „Motor der Region“ ; Den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 auf 60% zu steigern, geht nur durch ein Attraktiveren und Verbessern des bestehenden Verkehrsangebotes. Insbesondere für die Nutzergruppe der „Pendler:innen“ ist eine derartige Umsetzung sehr entscheidend. Auch wenn aus den meisten Städten verstärkt in Richtung der Metropole Berlin ausgependelt wird, gibt es hier auch Ausnahmen. Eine Ausrichtung nur in eine Richtung – zur Metropole, ist hierbei nicht zielführend. Andernfalls werden die Städte in der „zweiten Reihe“ zunehmend geschwächt. Hinsichtlich der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Mit den Angebotsmaßnahmen im SPNV bis 2027 wird eine stark angebotsorientierte Strategie verfolgt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Pendlerströme (-aufkommen) ist gesamt Brandenburg zu betrachten, nicht nur die Metropole Berlin.	
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2171	Der Ausbau des ÖPNV muss interkommunal, intermodal, überregional und länderübergreifend gedacht werden. Entsprechend ist die Vernetzung der Akteure zu stärken. [Anm. d. Red.: Kritik]Aktuell findet insbesondere eine Zusammenarbeit der DB und VBB mit der kommunalen Ebene fast nicht statt. [Anm. d. Red.: Forderung] Hier gilt es entsprechende Kommunikationen und Abstimmungskanäle aufzubauen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2 ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr liegt in der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.
ID: 2171	Maßgebend ist eine bedarfsorientierte Anpassung und Weiterentwicklung des üÖPNV, insbesondere auch des Stadtverkehrs, sowie der Tarifstrukturen im gesamten Verkehrsverbund. „Nur, wenn dem Fahrgast die Möglichkeit gegeben wird, direkt und günstig vom SPNV auf den üÖPNV umzusteigen, lässt dieser sein individuelles motorisiertes Fahrzeug zu Hause und nutzt den Umweltverbund“.; [Anm. d. Red.: Forderung] Nutzer:innen muss es zukünftig möglich sein, ohne „technische“ und physische Barrieren, d. h. „aus einer Hand“ und „für alle nutz- und erlebbar“, die Angebote des SPNV, ÖPNV sowie Sharing-Angeboten vor Ort zu nutzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2171	Die Optimierung von Linienwegen und Fahrzeiten im kÖPNV geht mit einer verstärkten Abstimmung im Gesamtsystem des öffentlichen Verkehrs einher, wofür gemeinsam mit dem Land integrierte Konzepte erstellt werden. Dies ist soweit richtig, [Anm. d. Red.: Forderung] sollte jedoch weiter geschärft werden – [Anm. d. Red.: Sonstiges] welche Konzepte sind/werden bearbeitet bzw. sind geplant und welche Schwerpunkte haben diese?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2 ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr liegt in der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2170	Verschiedene SPNV – Verbindungen werden aufgrund der regionalen Attraktivität, den unmittelbar gelegenen Naherholungsgebieten oder touristische Highlights verstärkt, insbesondere an Wochenenden, nachgefragt. Damit einhergehend sind die Aspekte der Fahrradmitnahme, die Integration bestehender Fahrradverleihsysteme bzw. die Förderung zur Umsetzung von Sharing-Angeboten zukünftig mitzudenken bzw. zu berücksichtigen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird. Es werden im gesamten Regionalverkehr die Kapazitäten für Fahrgäste Schritt für Schritt erhöht: einerseits durch dichtere Takte, andererseits durch längere Züge. Da die Stellplatzanzahl für Fahrräder mit der Sitzplatzanzahl verknüpft ist, werden somit auch die Fahrradkapazitäten erhöht. Zusätzlich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		werden durch den Abbau von Klappsitzen in den Mehrzweckbereichen an den Zugenden prioritäre Mehrzweckbereiche für Fahrräder geschaffen. Die Prüfung der Verzahnung von Tarifen für andere Mobilitätsangebote mit dem VBB-Tarif wird im LNVP in Kapitel 4.9.1 genannt.
ID: 2170	Nachdem die Einführung einer Gästecard Spreewald eher kommunalpolitisch gescheitert ist, wurde auch über eine „Brandenburg Card“ mit regionalen Zusatzmodulen gesprochen. Beides kommt im LNVP nicht vor und hier sollte zumindest eine Positionierung des Landes dahingehend erfolgen, ob dies Landespolitisch gewollt ist und welche Rolle dies spielen könnte. Diese Aussagen könnte die Kommunalpolitik auch in positiver Entscheidungsrichtung beeinflussen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Es werden derzeit regionale Lösungen überlegt. Es stehen dennoch andere tarifliche Weiterentwicklungen, die vor dem Hintergrund eines großen übergeordneten Wandels den aktuellen verkehrlichen Herausforderungen begegnen und für die eine Finanzierung gesichert sein muss, stärker im Fokus.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2173	Da die Verantwortung für einen sicheren Betrieb, den Ausbau und die Instandhaltung einer Schieneninfrastruktur grundsätzlich beim Betreiber der Schienenwege liegt, ist das Land Brandenburg nicht direkt zuständig. Demzufolge sollte geprüft werden, wie sich das Land Brandenburg durch Förderung finanziell an den Maßnahmen beteiligen kann, um eine entsprechende Steuerungsmöglichkeit ausüben zu können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im Kapitel 4.2.1 ist bereits erwähnt, dass die Finanzierung von Infrastrukturausbauten aus Mitteln des Bundes, des Landes Brandenburg oder anteilig aus beiden Quellen erfolgt. Bei Landesfinanzierung ist dementsprechend eine Steuerungsmöglichkeit vorhanden.
ID: 2173	Die Geschwindigkeit im SPNV ist gemäß DB-Netze Infrastrukturregister auch im elektrifizierten Bereich oft im Bereich von nur 100km/h, dies betrifft z.B. die Streckenabschnitte Lübbenau - Calau - Senftenberg, Bahnsdorf - Ruhland, Hoyerswerda - Ruhland - Elsterwerda - Falkenberg, Ruhland - Priestewitz, darüber hinaus ist die Verbindung Cottbus - Bahnsdorf / Priestewitz - Dresden als auch die Verbindung Cottbus - Falkenberg - Leipzig nur auf 120 km/h ausgelegt. Daher wäre es wünschenswert, wenn diese zwei für die Lausitz und Südbrandenburg wichtigen Projekte zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit (CB-Dresden + CB-Leipzig) aus dem Investitionsgesetz Kohleregionen auftauchen und auch mit einem Zeitrahmen ausgestattet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Relation Cottbus-Leipzig bereits im Netz Horizont 2030+ erwähnt wird. Die Relation Cottbus-Leipzig wird im Rahmen des InvKG vom Bund gefördert, es werden aktuell Planungen mit Ausbaugeschwindigkeiten bis zu 160km/h angestoßen. Die Relation Cottbus-Dresden ist nicht mehr vom InvKG abgedeckt.; Es bestehen aktuell keine konkreten Planungen des Landes Brandenburg zum weiteren Ausbau der Strecke.
ID: 2173	Weitere Anmerkung: Fehlerhafte Karte 2, Seite 27: Die Strecke Rathenow- Brandenburg an der Havel ist nicht elektrifiziert sondern es ist bis 2034 geplant diese zu elektrifizieren (Karte 26, Seite 176).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Kartendarstellung korrekt ist.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2164	Im Abschnitt Betriebsaufnahmen sind auffällig viele Maßnahmen bei der Berliner S-Bahn enthalten, dies ist der Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg. Es bleibt offen, wie sich Berlin hier beteiligt bzw. verhält.; ;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2160	Es ist grundsätzlich richtig, die strategischen Rahmenbedingungen der Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg aufzugreifen und den LNVP mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Maßnahmen zu untersetzten. Da sich die Mobilitätsstrategie gerade ebenfalls in der Fortschreibung befindet, fehlen im vorliegenden Entwurf bereits entsprechende Vorgaben.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da da die parallelen Arbeiten von LNVP und Mobilitätsstrategie eng abgestimmt waren.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2161	Die Vorgabe zur Kapitelbezogenen Stellungnahme bedeutet für die öffentliche Verwaltung teilweise ein Mehraufwand, da im politischen Raum eine Gesamtstellungnahme gefordert wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eingegangene Gesamtstellungnahmen wurden gesichtet und gleichwertig ausgewertet.
ID: 2161	Die Abgabe von Stellungnahmen ausschließlich digital mag zwar eine effiziente Auswertung ermöglichen, barrierefrei ist sie nicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Alle insgesamt 57 nicht über die Plattform eingegangenen Stellungnahmen (dies sind rund 4% aller eingegangen Stellungnahmen) wurden ebenfalls berücksichtigt und gleichwertig ausgewertet.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2158	In den Online-Beratungen zur Fortschreibung der Mobilitätsstrategie 2030 wurde das Ziel, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split auf 60 % zu erhöhen, von vielen Teilnehmern als nicht ambitioniert genug kritisiert, um die verkehrs- und energie- und klimapolitischen Ziele zu erreichen.; Begrüßt wird das Ziel „Zügiger Ausbau der Infrastrukturkapazitäten durch das Projekt i2030 und weitere Infrastrukturprojekte ...“.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2158	[...]. Es wird die Auffassung geteilt, dass i2030 nicht ausreichend ist, um die politischen Ziele zu erreichen und dass weitere, darüber hinausgehende Infrastrukturprojekte zwingend erforderlich sind. In diesem Zusammenhang ist eine Fortschreibung/Weiterentwicklung und die Untersetzung mit geeigneten finanziellen Mittel unabdingbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Mit dem Projekt i2030 reagiert das Land Brandenburg mit den Partnern auf Engpässe im Schienennetz für deren Ausbau es bislang keine Förderoptionen gab. Parallel dazu werden weitere Infrastrukturprojekte verfolgt, die u.a. direkt in Kooperation mit dem Bund umgesetzt werden sollen. Hier finden also parallel Fortschreibungen und Weiterentwicklungen statt.
ID: 2158	[...]. Neben der „Prüfung der Sinnhaftigkeit der Reaktivierung weiterer Strecken und Halte“ sollten auch neue, zusätzliche Halte sowie Streckenverlängerungen geprüft werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da mit dem Kapitel 4.2.2 neu ein eigenes Kapitel für den bedarfsorientierten Stationsneubau in den LNVP aufgenommen wurde und somit ein Regelprozess zur Identifikation von Potenzialen neuer SPNV-Stationen definiert wurde.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2158	[...]; Es ist grundsätzlich richtig, die strategischen Rahmenbedingungen der Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg aufzugreifen und den LNVP mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Maßnahmen zu untersetzten. Da sich die Mobilitätsstrategie gerade ebenfalls in der Fortschreibung befindet, fehlen im vorliegenden Entwurf bereits entsprechende Vorgaben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da da die parallelen Arbeiten von LNVP und Mobilitätsstrategie eng abgestimmt waren.
ID: 2158	[...]; Ergänzend sollten die Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern erweitert werden – dies sollte als konkretes Ziel/als Meilenstein verankert werden (aktuell ist dies nur unter Tourismus (Seite 19) aufgeführt. Die bloße Erwähnung als Mitnahmekomfort unter Kap. 4.3.5 ist nicht ausreichend)	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird; Mit dem Konzept „Rad im Regio“ sieht das LandBrandenburg bereits hochwertige Standards sowohl für die Anzahl derFahrradstellplätze je Zug sowie auch für die Qualität dieser Stellplätze vor.
ID: 2158	Aktuell wird in diesem Kapitel der Fokus nur auf den Plus-Bus gelegt – die Flächenerschließung wird vernachlässigt. – Alternative Konzepte wie z. B. Rufbus sind zwar erwähnt aber nicht konkret untersetzt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
Institution: Städtekranz Berlin Brandenburg; ID: 2156	Die einleitenden Worte zeigen ein grundsätzliches Missverständnis bezüglich der Rolle des öffentlichen Personennahverkehrs bei der Entwicklung des Landes Brandenburg. Der Landesnahverkehrsplan darf nicht auf Datenlagen und Prognosen reagieren und daraus die Anforderungen an sich selbst ableiten, sondern muss sich als vorausschauendes Steuerungsinstrument für die zukünftige Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung begreifen, die den Flächenverbrauch reduziert und wesentliche Voraussetzungen für die Bewältigung der Herausforderungen der Klima-, Energie- und Verkehrswende darstellt. Grundlage für die Ermittlung des Bedarfs sind die verkehrspolitischen Ziele der Bundesregierung und des Landes Brandenburg. Dazu gehört die Verdopplung des Personennahverkehrs bis 2030 und die Erhöhung des Anteils des Güterschienenverkehrs auf 25 %.; Der Landesnahverkehrsplan bildet eine wichtige Basis für die Realisierung entsprechender Maßnahmen der Verkehrspolitik in Brandenburg, d.h. Mobilität zu organisieren, finanzieren und zu gestalten. Bis zum heutigen Zeitpunkt konnten verschiedene	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da wie ausgeführt sowohl die Datenlage als auch politische Zielstellungen (Verkehrswende) Grundlage der Planungen sind.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Maßnahmen und Handlungsempfehlungen in die Tat umgesetzt werden. Letztendlich bleibt aber festzuhalten, dass weiterhin ein Nachhole- bzw. Anpassungsbedarf besteht.	
Institution: Unternehmervereinigung Nord Oberhavel e.V. ID: 1531	**Stellungnahme der Unternehmervereinigung Nord Oberhavel e.V. zum Landesnahverkehrsplan 2023-2027** Wir sehen es als wirtschaftliche und soziale Verpflichtung der Landesplanung und -Regierung an, mit regelmäßigen, schnellen und kostengünstigen Verkehrsverbindungen auch den Bewohnern und Beschäftigten der Randkreise des Landes Brandenburg die Beteiligung am sozialen und kulturellen Leben der Hauptstadt Berlin sowie der Landeshauptstadt Potsdam zu ermöglichen. Auch aus dem nördlichsten Teil Oberhavels pendeln viele Bewohner täglich zur Arbeit nach Berlin und zurück. Viele Berliner zieht es vermehrt zum Wohnen und Arbeiten bis in den Norden des Landkreises und die Uckermark. Während Beschäftigte unserer einheimischen Unternehmen in den Metropolstädten einen Ausgleich zum "Landleben" suchen - durch Einkauf und den Besuch von Kulturveranstaltungen, Museen und dgl. einen Beitrag für die Wirtschaft Berlins und Potsdams leisten- verbringen die Großstädter ihre Freizeit gerne in den ländlich geprägten Regionen Oberhavels. Damit haben auch sie einen erheblichen Anteil an der Wirtschaftskraft vieler hiesiger Unternehmen. Die Funktion dieser wirtschaftlichen und sozialen Symbiose steht und fällt zukünftig noch stärker mit dem Angebot an einem gut entwickelten und bezahlbarem ÖPNV. Das "gut entwickelt" und "bezahlbar" keinen Widerspruch darstellen beweist die Nachfrage nach dem gerade angebotenen 9,- € - Ticket. Auch wenn mit diesen Preis natürlich kein wirtschaftlicher Betrieb des Nahverkehrs möglich sein wird, zeigt sich gerade deutlich das ein großer Teil der Bevölkerung bereit ist aufs Auto zu verzichten, wenn in der Region ein attraktives Nahverkehrsangebot vorhanden ist. Die damit verbundene Verringerung des Individualverkehrs, haben weniger Staus, Abgase, Kosten, Energieverbrauch, also eine deutliche Reduzierung von Umweltbelastungen zur Folge. Dadurch verringert sich auch der soziale Stress für alle Betroffenen. Gesteigerte Lebensqualität und Zufriedenheit reduzieren soziale Ungleichheit und Spannungen, steigern die soziale und politische Stabilität im Land. Kurze Fahrzeiten und attraktive Möglichkeiten zur Freizeitgestaltung führen zu zufriedeneren und produktiveren Mitarbeitern. Im besten Falle erwirtschaften die Unternehmen höhere Erträge und Steuereinnahmen für Kommunen und Land. Es muss endlich Schluss sein mit Debatten über die Finanzierbarkeit des Nahverkehrs. An erster Stelle müssen die Menschen der Region stehen, egal ob im sogenannten Speckgürtel oder an der Peripherie des Landes. Die Mitglieder der Unternehmervereinigung Nord Oberhavel e.V. unterstützen daher vollumfänglich die Vorschläge und Forderungen, welche die Städte und Gemeinden Zehdenick, Templin und Löwenberger Land in ihrer "Gemeinsamen Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan 2023-2027: RB 12" formuliert haben. Wir erwarten das deren	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Anregungen und Forderungen im Landesnahverkehrsplan entsprechend berücksichtigt werden.	
Institution: Umweltbahn-hof Dannen-walde UBD e.V.; ID: M2440	Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe jetzt gelinde gesagt die Nase voll von Ihrem System der Bürgermitwirkung, nach 7 Mails mit immer neuen Passwörtern, die dann wieder nicht zum Ziel führen. [..]'	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die VBB GmbH steht in regelmäßigem Austausch mit dem Anbieter der Beteiligungsplattform, der DEMOS E-Partizipation GmbH. Es wurde in diesem Rahmen mehrfach darauf hingewiesen, dass der Registrierungsprozess der Plattform Optimierungspotenziale bietet.
ID: M2440	Stellungnahme: '; 1. Das Beteiligungsverfahren ist unakzeptabel kompliziert und ausschließlich auf online ausgerichtet und steht damit in dieser Form auch heute noch nicht allen Bevölkerungskreisen zur Verfügung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die VBB GmbH steht in regelmäßigem Austausch mit dem Anbieter der Beteiligungsplattform, der DEMOS E-Partizipation GmbH. Es wurde in diesem Rahmen mehrfach auch darauf hingewiesen, dass die Bedienung der Plattform Optimierungspotenziale bietet.; Alle insgesamt 57 nicht über die Plattform eingegangenen Stellungnahmen (dies sind rund 4% aller eingegangen Stellungnahmen) wurden ebenfalls berücksichtigt und gleichwertig ausgewertet.
ID: M2440	2. Mit den angegebenen Maßnahmen ist das Ziel der Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Personenverkehr bis zum Jahr 2030 nicht erreichbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: M2440	3. Eine Potenzieluntersuchung muss die Entwicklungspotenziale im Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehr einbeziehen, dies ist nicht erfolgt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die mittelfristige Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung sowie die Tourismus-Potenziale über die Berechnungsmethodik betrachtet wurde.
ID: M2440	4. Auf der Strecke RE5 muss eine deutliche Kapazitätserweiterung so schnell wie überhaupt möglich erfolgen. Dabei sind die Spitzenzeiten des Berufs- und des Freizeitverkehrs zu analysieren und deutlich mehr Zusatzzüge einzusetzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt ist, da derartige Angebotserweiterungen mit dem Netz Nord-Süd ab Ende 2026 vorgesehen sind. Neben der allgemeinen Erhöhung der Platzkapazität von derzeit 420 bzw. im Sommer 480Sitzplätzen auf über 500 Sitzplätze wird in den Spitzenzeiten ein zusätzliches Zugpaar von und nach Berlin eingesetzt werden.
ID: M2440	5. Alle Bahnhöfe dieser Strecke müssen möglichst ab nächsten Fahrplanwechsel im 1-Stunden-Takt bedient werden, so wie das in der Koalitionsvereinbarung festgelegt wurde. Wo sonst ist die Umsetzung dieser politischen Aussage so dringend wie hier? Hierzu gibt es Unterstützungserklärungen von annähernd 100 Ortsbeiräten, Bürgermeistern, der ortsansässigen Wirtschaft, des Tourismus, etc. allein auf den Bahnhof Dannenwalde	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine stündliche Bedienung aller Halte durch alle Züge der nördlichen Linie RE5 derzeit betrieblich nichtmöglich ist. Sie ist gleichwohl und entsprechend sowohl der Koalitionsvereinbarung als auch der Mobilitätsstrategie Ziel der Landesplanung.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	(Gransee) bezogen, die im Rahmen dieses Beteiligungsverfahrens leider nicht eingebracht werden können.	
ID: M2440	6. Die Verlängerung der Bahnsteige in Löwenberg und Dannenwalde müssen umgehend in die Finanzplanung aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur der Betreiber DB Station&Service AG verantwortlich ist, welcher dafür vorzugsweise Bundesmittel einzusetzen hat. Dem Land sind diesbezüglich keine Planungen des Betreibers bekannt.;
ID: M2440	7. Ein zusätzlicher Halt in Birkenwerder ist unerlässlich und muss möglichst kurzfristig realisiert werden..	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für zukünftige Halte der RB12 in Birkenwerder muss die Infrastruktur am Bahnhof zuerst angepasst werden. Im Projekt i2030 wird separater Bahnsteig für RB12, RB20 und RB32 vorgesehen, um die Regionalverkehrshalte zu ermöglichen. Derzeit befindet sich das Projekt in der Grundlagenermittlung.
ID: M2440	8. Ziel muss ein 30-Minuten-Takt auf dieser wichtigen Strecke mindestens bis Neustrelitz sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine derartige Angebotserweiterung mit dem Perspektivnetz bereits vorgesehen ist.
ID: M2440	9. Alle Bahnhöfe an dieser Strecke müssen überdachte Fahrradabstellanlagen erhalten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Zuständigkeit für den Bau von Fahrradabstellanlagen bei den Kommunen liegt. Das Land Brandenburg unterstützt diese u.a. über die Richtlinie ÖPNV-Invest mit Fördermitteln. In der Förderrichtlinie sowie im zugehörigen Leitfaden 'Parken am Bahnhof' werden bestimmte Qualitätskriterien festgelegt, zu denen zählt u.a. auch die Voraussetzung, dass zu fördernde Anlagen überdacht sein müssen, andernfalls sind diese nicht förderfähig. Falls Kommunen jedoch darüber hinaus Fahrradabstellanlagen aus Eigenmitteln oder über andere (Bundes-)Förderprogramme errichten, so hat das Land Brandenburg hier keinen Einfluss auf die Qualität der Anlagen.
ID: M2440	10. Der IC 17, der ja als Schnellverkehrsverbindung zur Entlastung des Regionalverkehrs gedacht ist, muss voll in das Tarifsystem integriert werden und benötigt einen zusätzlichen Halt am Bahnhof Fürstenberg.“	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fernverkehr wird in Deutschlandeigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an. Gleichwohl bestünde auch

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		bei einem zusätzlichen Halt der Intercity-Linie 17 in Fürstenberg kein unmittelbares verkehrliches Erfordernis einer Tarifanerkennung.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2568	Kapitel 4.7.1 Autoverkehr: Park+Ride (P+R) und Kiss+Ride (K+R), Seite 193 Das Optimierungsziel für die Ausschilderung sollte nicht nur für P+R-Parkplätze, sondern für Bahnhöfe generell gelten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die berücksichtigt wird. Der Passus wird angepasst.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2560	SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023 Das Ende des Probebetriebs bzw. die Abbestellungen auf den Linien • RB63 Joachimsthal – Templin • RB73 Kyritz – Pritzwalk • RB74 Pritzwalk – Meyenburg sind kontraproduktiv. Diese Linien stellen, trotz vorhandener Defizite, wichtige Verbindungen im ländlichen Brandenburg dar und tragen wesentlich zur Attraktivität des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Raum bei. Statt das Verkehrsangebot einzustellen, sollten im LNVP Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität dieser Linien getroffen werden. Bei der RB63 sind hier vorrangig eine Ertüchtigung der Infrastruktur für höhere Fahrtgeschwindigkeiten und kürzere Reisezeiten sowie eine Umsetzung des Mindestbedienstandards anzustreben. Darüber hinaus ist eine sinnvolle Ein- und Anbindung an den kommunalen ÖPNV sicherzustellen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte.; Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: M2560	Die RB73 und RB74 sollten zu einer Linie zusammengeführt und diese im Stundentakt (= Mindeststandard) von Neustadt/Dosse bis Meyenburg durchgebunden werden. In Kooperation mit dem Nachbarland Mecklenburg-Vorpommern ist anzustreben, die Linie über die Landesgrenze nach Norden (mindestens bis Karow) zu verlängern. Wird das „Karower Kreuz“ zukünftig als Null-Knoten entwickelt, könnten Fahrgäste aus Parchim und Schwerin, Güstrow und Rostock sowie Pritzwalk und Neustadt/Dosse dort stündlich in alle Richtungen umsteigen. Denkbar wäre darüber hinaus ein durchgehendes SPNV-Angebot auf der Relation Berlin – Nauen – Neustadt/Dosse – Kyritz – Pritzwalk – Meyenburg – Plau am See – Karow – Krakow am See – Güstrow – Rostock. Ein solches würde nicht	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	nur die Attraktivität der ländlichen Region und des SPNV im nördlichen Brandenburg und südlichen Mecklenburg-Vorpommern erheblich steigern, sondern obendrein den RE5 als schon heute oft überlastete Zubringerstrecke zur Ostsee entlasten. Der LNVP-Entwurf weist eine Reihe von Strecken aus, auf denen ein stagnierendes oder sogar abnehmendes Fahrgastaufkommen erwartet wird. Um die Attraktivität dieser Linien zu steigern und eine Abbestellungswelle mit dem LNVP 2028 ff. zu verhindern, sollte für diese Relationen frühzeitig eine Analyse erfolgen, wie die Nutzung durch Infrastrukturanpassungen, Fahrplanveränderungen, bessere Zubringerverkehre u.a.m. gesteigert werden kann.	Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2571		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP in allgemeiner Form in Hinblick auf Maßnahmen zur Reduzierung der Komplexität (Tarifvereinfachung) und damit Senkung von Zugangsbarrieren berücksichtigt wurde. Weiterhin enthält das Kapitel 4.9 einen Ausblick zur Fortführung zielgruppenspezifischer Angebote, dazu zählen auch die Angebote für Schüerinnen und Schüler und das Mobilitätsticket. Die veränderten Mobilitätsbedürfnisse im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie sind ausführlich in Kapitel 2.9. dargestellt, ergänzend dazu enthält das Kapitel 4.9 eine Empfehlung zur Überprüfung der bestehenden Tarifangebote in Bezug auf das durch die Pandemie bedingte veränderte Mobilitätsverhalten.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2564	Kapitel 4.2.4 Projekt i2030, Seite 165, Tabelle 39 (Nummerierung stimmt hier nicht!!) Für die Infrastruktur-Ertüchtigungsmaßnahmen zwischen Frohnau und Oranienburg (S1), um einen 10- Minuten-Takt möglich zu machen, haben noch nicht einmal die Planungsmaßnahmen begonnen. Folglich gibt es auch kein Zieljahr für die Inbetriebnahme. Gleiches gilt für die S-Bahn nach Bernau. Der Nahverkehrsplan sollte verbindliche Aussagen zum Beginn der Planungen treffen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. In Tabelle 39 des LNVP wird der zum Redaktionsschluss bekannte Planungsstand veröffentlicht. Zum Zeitpunkt der Beantwortung Ihrer Stellungnahme laufen die Verhandlungen für die Finanzierungvereinbarung zur 3. Tranche S-Bahn.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2570	Kapitel 4.8.2 Weiterentwicklung der digitalen Angebote und Services - Flexible ÖPNV-Angebote als sinnvolle Alternative zum klassischen Linienverkehr, Seite 199 Die Probleme des autonomen Fahrens sowie bei der Abdeckung im Mobilfunknetz werden bis 2027 weitgehend gelöst sein. Damit wäre es möglich, auch autonome On-Demand-Verkehre als Zubringer zum Liniengebunden ÖPNV mitzudenken. Um ein sinnvolles Miteinander von On-Demand-Verkehren und Linienverkehren durch Bus und Bahn zu erreichen, sind rechtzeitig Kriterien zu entwickeln, die eine gegenseitige Verdrängung und Kannibalisierung vermeiden.;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. ; Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2572	Kapitel 4.10 Mobilitätsregion Lausitz, Seite205 „Ausstieg aus der Kohleverstromung“ Ergänzung um „Posen (Poznań)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die berücksichtigt wird. Der Text wird entsprechend angepasst.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2567	4.6 Kommunaler ÖPNV, S. 187 Das Land unterstützt die kommunalen Aufgabenträger durch die VBB GmbH bei der Weiterentwicklung der Angebote. Der LNVP trifft keinerlei Aussagen dazu, wie das Land die Kommunen und Kreise beim ÖPNV unterstützen wird. Es bleibt offen, wie die in 4.6. formulierten Erkenntnisse und Vorgaben umgesetzt werden sollen. Eine Unterstützung anzukündigen, ohne deren Ausgestaltung zu beschreiben, ist wohlfeil, aber nicht zielführend.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2 ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr liegt in der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2554		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da sich das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt“ auf die Erarbeitung eines Konzeptes eines landesweiten Netzes für den ÖPNV verständigt hat. Dieses wird Empfehlungscharakter haben, da die Umsetzung der Verkehre im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten obliegt. Durch dieses Zielnetz werden für wichtige Relationen auch im Busverkehr Mindestbedienstandards festgelegt, da mögliche PlusBus-Relationen und weitere Taktverkehre empfohlen werden.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2550		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: M2550		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP berücksichtigt wird, da sich das Ministerium für Infrastrukturund Landesplanung im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative „VerkehrswendeBrandenburg Jetzt“ auf die Erarbeitung eines Konzeptes eines landesweiten Netzesfür den ÖPNV verständigt hat. Dieses wird Empfehlungscharakter haben, da die Umsetzungder Verkehre im Rahmen der Verantwortung über dengesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. denLandkreisen und kreisfreien Städten obliegt.; Weiterhin werden die PlusBus-Verkehreauf der Grundlage der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisungvon Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus)zusätzlich zu den pauschalierten Zuweisungen für kommunale Aufgabenträger gemäßÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg (ÖPNV-G BB) finanziell gewürdigt.; Mit derVerabschiedung des Haushaltsgesetzes 2023/ 2024 am 16. Dezember 2022 hat derLandtag der Bereitstellung der finanziellen Mittel für die PlusBus-Verkehre in2023 und 2024 zugestimmt. Die Verlängerung der VV PlusBus über 2022 hinaus wirdnunmehr umgesetzt.
ID: M2550	Das Gutachten zur Mobilitätsstrategie empfiehlt außerdem, ergänzend zu den bestehenden folgende zusätzliche Qualitätskriterien für PlusBusse aufzunehmen, um die Angebotsqualität dem SPNV anzunähern: ; hohe Reisegeschwindigkeit und Pünktlichkeit (Sicherstellung ggf. durch Busspuren und Bevorrechtigungen an Lichtsignalanlagen), auch durch gestreckte Linienführung ; Fahrradmitnahme bzw. verbesserte Verknüpfung von ÖPNV und Rad, um die Einzugsbereiche des ÖPNV in der Fläche zu vergrößern ; WLAN im Fahrzeug und an Haltestellen für durchgängiges Arbeiten von Tür zu Tür ; Toiletten zumindest an wichtigen Knotenpunkten (Rambøll-Gutachten, Seite 61). ; [Anm. d. Red.: Forderung] Diese Punkt sollten im LNVP ergänzt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt wird, da die PlusBus-Kriterien Grundlage für den Erfolg desPlusBus-Konzeptes sind und daher das einfache und einheitliche Angebot erstermöglichen. Hauptaufgabe der PlusBus-Verkehre ist die Verbindung der Zentren – gerade im ländlichen Raum – und Herstellung von attraktiven, schnellenTaktverbindungen auf den Hauptachsen. Damit wird ein Großteil der Einwohnererreicht und kann von den Vorteilen des PlusBusses profitieren. Das Berücksichtigenvon Stichfahrten oder Umwegen sowie Taktabweichungen würde den Systemansatz desPlusBus-Konzeptes entgegenstehen, wodurch sich die Attraktivität diesesMobilitätsangebotes deutlich verschlechtern würde. Das Land Brandenburg und dieVBB GmbH erachten die geltenden Kriterien als sinnvoll und adäquat, weshalbeine Anpassung der PlusBus-Kriterien nicht vorgesehen ist.
ID: M2550	Für Brandenburg ist es nicht nur wichtig, die Relationen von/nach Berlin zu optimieren, sondern auch die Verbindung der Brandenburger Städte untereinander zu verbessern, z.B. durch Tangentialverbindungen und wichtige Zubringerlinien zum SPNV. [Anm. d. Red: Forderung] Diese Anforderungen sind gemeinsam mit der Planung für Streckenreaktivierung und der Planung von PlusBus-Linien in einer landesweiten Zielnetzplanung für den öffentlichen Nahverkehr zu berücksichtigen, um Synergien der Teilmaßnahmen voll ausschöpfen zu können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, dadie Entscheidung zur Einrichtungneuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung desregionalen Busangebotes imRahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalenAufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. UnterBerücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangeneinzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr)

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		und der Daseinsvorsorge sowieandererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen –ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständigerAbwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt.; Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlichden Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mitdem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: M2550		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, dadie Entscheidung zur Einrichtungneuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung desregionalen Busangebotes imRahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalenAufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. UnterBerücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangeneinzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowieandererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen –ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständigerAbwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt.; Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlichden Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mitdem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2562	Kapitel 4.1.5 Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+, Seite 141ff. Maßnahmen der Priorität 1 im Perspektivnetz beschreiben vordringlich umzusetzende Maßnahmen, die in künftigen Planungsprozessen zu berücksichtigen sind. Mitunter ist für die Umsetzung zunächst ein Ausbau der Infrastruktur erforderlich. Darüber hinaus bedarf es der Bereitstellung zusätzlicher zukünftiger Haushaltsmittel mit langfristiger Sicherheit, um die Verkehrsbestellung zu finanzieren. Die Übersicht der geplanten Maßnahmen beschreibt Tabelle 31. [Anm. d. Red.: Forderung] Um die Klimaneutralität bis 2045 zu erreichen, muss das Land Brandenburg mit der Planung der Maßnahmen der Priorität 1 in Vorleistung gehen. Nur so kann eine schnelle Realisierung gewährleistet werden und Gelder vom Bund effizient und schnell abgerufen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da für die Aufnahme der Maßnahmen im Rahmen des Perspektivnetzes 2030+ bereits detaillierte Untersuchungen im Vorfeld der Erstellung des LNVPs durchgeführt wurden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt vorbehaltlich des Vorhandenseins der entsprechenden finanziellen Mittel.
ID: M2562	Tabelle 31, Seite 144 Aufnahme: Elektrifizierung Guben – Grenze D/PL in Richtung Czerwieńsk Aufnahme: Ausbau Berlin – Görlitz (–Zittau-Grenze D/PL) auf 160 km/h incl. Elektrifizierung Aufnahme: Neubau Nord-Ost-Kurve am Kreuz Horka Aufnahme: Ausbau Cottbus – Dresden auf 160 km/h Maßnahmen im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes (StStG) Tabelle 36, Seite 152	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Tabelle 31 keineInfrastrukturmaßnahmen enthält, sondern optionale Angebotsmaßnahmen welche zumTeil einen Infrastrukturausbau erfordern. Zum Teil sind bereits mögliche Angebotsmaßnahmennach Realisierung der StStG-Infrastrukturmaßnahmen enthalten, z.B. auf derStrecke Cottbus –

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Forst. Tabelle 36 auf S.152 enthält nur diejenigen Maßnahmen,welche vom Bund-Länder-Koordinierungsgremium (BLK) beschlossen wurden (vgl.S.151). Dies ist nicht für alle Maßnahmen der Anlage 4, Abschnitt 2, Tabelle,lfd.-Nr. 2-17, 19, 22 des InvKG der Fall.
ID: M2562	Laut Auskunft der DB wird für die Strecke Berlin – Görlitz inzwischen 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 zweiten 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 Kurve bei Horka oder über Görlitz. Die auf Karte 16 dargestellte Relation über Forst – Żary – Żagan wäre dann nicht mehr erforderlich, zumal ein Ausbau der Strecke über Żagan hinaus aus wirtschaftlichen Erwägungen äußerst unwahrscheinlich ist. Die Relation „Cottbus Hbf - Weißwasser - Görlitz“ um „– Zittau – Grenze D/PL“ zu ergänzen wäre die Voraussetzung für den Anschluss der Lausitz an den TEN-V-Korridor „Orient/östliches Mittelmeer“	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da originäre Aussagen zurzeitlichen Einordung des Streckenausbaus dem Betreiber bzw. dem Bund obliegen.Das Land hat hierauf keine Einfluss und hat im vorliegenden LNVP die bekanntenAngaben des Betreibers übernommen. Auch der Streckenausbau auf 160 km/h samtElektrifizierung erfordert eine umfangreichen Planungs- undGenehmigungsaufwand, welcher nach Einschätzung des Landes nicht in 7-8 Jahrenmachbar ist. Die Einstufung einer Strecke als TEN-V-Korridor obliegt nicht demLand Brandenburg.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2563		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, da nur der Betreiber der Stationen DBStation&Service und nicht das Land konkrete zeitliche Angaben zu einembarrierefreien Ausbau treffen können. Diese liegen dem Land nicht für alleausstehenden Stationen vor.
ID: M2563	Kapitel 4.2.4, Seite 160, Karte 25: Etliche Bahnsteige im Landkreis Oberhavel sind von der Bahnsteighöhe anzupassen, um einen barrierefreien Einstieg in die Züge zu ermöglichen. Während der Laufzeit des Nahverkehrsplans ist nicht eine einzige Maßnahme zur Verbesserung geplant. Das ist nicht zufriedenstellend.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine Anpassung der Bahnsteighöhenist im Rahmen der LNVP-Laufzeit vsl. nur in Vogelsang (Kreis Oberhavel)vorgesehen, da die Stationen im Landkreis Oberhavel überwiegend eine baulicheBarrierefreieheit aufweisen.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2551	Kapitel 4 Ausblick: Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems – im Fokus SPNV Seite 91ff. Als Antwort auf die sich stellenden Herausforderungen wird das Land Brandenburg die Entwicklung des künftigen SPNV-Angebotes sowohl nachfragegerecht als auch angebotsoffensiv angehen. Konkrete Maßnahmen und Ziele sind dem nachfolgenden Kapitel zu entnehmen. Als wesentliche Aspekte sind hier zu nennen: • Neue einheitliche Bedienstandards ermöglichen ein verlässliches Angebot hinsichtlich Taktdichten und Bedienzeiträumen (vgl. Kapitel 4.1.2) • Vielfältige Angebotsausweitungen und -veränderungen werden bis zum Jahr 2027 umgesetzt, um auf die künftigen Nachfragesteigerungen bedarfsgerecht zu reagieren (vgl. Kapitel 4.1.5) Es ist nicht zu erkennen, wie das hier formulierte Ziel der Angebotsoffensive umgesetzt wird. die	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die ab Umsetzung der Netze Elbe-Spree und Lausitz im Dezember 2022 vorgesehenen Angebotsmaßnahmen im SPNV betreffen alle Landesteile Brandenburgs und sind Ausdruck einer stark angebotsorientierten Strategie. Bessere Verbindungen zwischen den brandenburgischen Städten werden verkehrsträgerübergreifend z.B. durch die PlusBus-Förderung gezielt beanreizt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	beschriebenen Maßnahmen sichern, wie in Spiegelstrich zwei selbst formuliert, lediglich die prognostizierte Nachfrage. Eine angebotsorientierte Planung müsste neue Zielgruppen erschließen. Zum Beispiel durch eine bessere Anbindung des ländlichen Raumes und durch die bessere Verbindung der brandenburgischen Städte untereinander (Tangentialverbindungen). Hierzu sind keine Maßnahmen erkennbar. Wie setzt der LNVP das Ziel der Angebotsplanung konkret um? Welche Effekte auf den Modal Split und die Steigerung der Fahrgastzahlen werden durch die vorgesehenen Maßnahmen erwartet? Wie wird das Angebot im ländlichen Raum konkret verbessert? Diese Fragen bleiben im LNVP-Entwurf unbeantwortet.	
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2561	Kapitel 4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+ | SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023 Seite 124: Bei der RB20 sollte der Stundentakt auch am Wochenende gelten, da sonst große Umwege zu fahren sind. ; Kapitel 4.1.5, SPNV-Angebot ab dem Jahr 2027 Seite 136: Bei der RB20 sollte der Stundentakt auch am Wochenende gelten, da sonst große Umwege zu fahren sind. Da in Potsdam-Krampnitz ein neues Wohngebiet mit perspektivisch 10.000 Einwohnern entsteht, sollte die RB21 ab 2027 im Halbstundentakt verkehren. Der Bahnhof Marquardt wird dann eine wichtige Verbindungsfunktion für das Quartier übernehmen. Der Halbstundentakt unterstützt das Ziel, Krampnitz als autoarmes Quartier zu entwickeln.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der Linie RB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von der Linie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrs bedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Für eine Bedienung der vorrangig im universitären, Schüler- und Berufspendlerverkehr Linie auch am Wochenende besteht derzeit kein erkennbarer Bedarf.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2555	Karte 13, Seite 101 Auf der Karte 13 sind die Halte wie Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch als Regionalbahn, ersatzweise durch Regionalexpress markiert. Eine Erläuterung fehlt hierzu. Nachdem vor einigen Jahren der Halt in diesen Orten wegen regelmäßiger Verspätungen gestrichen wurde, konnten hier Verbesserungen bei der Pünktlichkeit festgestellt werden. Mit der erneuten Festlegung des Halts an diesen Punkten ist wieder mit erhöhtem Verspätungsanfall zu rechnen. Darüber hinaus bedeutet der Halt an diesen Orten, dass Pendler nach Berlin (1275) und aus Berlin (869) täglich rund 20 Minuten Zeit verlieren würden (Zahlen gemäß NVP Cottbus 2019-2023). Eine abwechselnde Fahrt mit Halt als Regionalbahn und eine durchgehende Fahrt als Regionalexpress scheint deshalb zielführend. Der Anschluss der genannten Orte zu den durchfahrenden Zügen sollte über einen Zubringerbus (zumindest on demand) gewährleistet sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Ab Ende 2025 verkehrt mit der Linie RE20 zusätzlich zum RE2 ein beschleunigtes Produkt im Stundentaktzwischen Cottbus und Berlin mit Halt nur an den aufkommensstarken Zentren.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2546	Kapitel 2.6.3 Nationale Infrastrukturplanung, Seite 35ff. Die Einbindung von Brandenburg an der Havel, Cottbus und der Landeshauptstadt Potsdam in das Fernverkehrsnetz, Die Berücksichtigung ausreichender Kapazitäten für den Güterverkehr, insbesondere auch der Verkehre von und nach Polen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fernverkehr wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2557	4.1.4 Potenziale für Reaktivierungen, Seite 111ff. Die Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung stillgelegter Eisenbahnstrecken reicht für eine valide und ganzheitliche Bewertung nicht aus.; Dafür wäre neben dem zu erwartenden Fahrgastpotenzial und den zu erwartenden Kosten mindestens auch die potenzielle Netzwirkung (als Lückenschluss, Querverbindung oder Ausweichstrecke für andere Linien) sowie das Potenzial für den Schienengüterverkehr (unmittelbarer Anschluss relevanter Standorte an der Strecke und Potenzial als Transit- und Ausweichkorridor) zu berücksichtigen.; Diese Kriterien wurden jedoch nicht überprüft. Karte 17 zeigt, dass Tangentialverbindungen, die die Erreichbarkeit der Brandenburgischen Städte untereinander verbessern und die Hauptstrecken der Sternachsen entlasten könnten, nicht ausreichend im Hinblick auf ihre Verbindungsfunktion gewürdigt wurden.; Außerdem erschließt sich die Unterscheidung in Paket 1 und 2 nicht. Was den Unterschied zwischen den Paketen 1 und 2 begründet und was mit Paket 2 geschieht, wenn sich das Verfahren für Paket 1 als nicht nachhaltig herausstellt, wird nicht beantwortet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird, da die "Netzwirkung" mit den genannten Teilkriterien bereits Untersuchungsbestandteil der Potenzialanalyse war (siehe veröffentlichter Abschlussbericht). Der Schienengüterverkehr wurde in der Potenzialanalyse nicht mit untersucht, da das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung, Referat 43 ÖPNV, Eisenbahn nicht für Schienengüterverkehr zuständig ist. Die Einteiliung der Streckenpakete erfolgte gemäß der raumordnerischen Relevanz der Strecken.
ID: M2557	Das tatsächliche Potenzial für Streckenreaktivierungen sollte deshalb im Rahmen der Umsetzung des LNVP ganzheitlich bewertet und in die Planung eines Landesnetzes eingepasst werden. Darüber fehlt im LNVP-Entwurf ein Zeitplan für die nächsten Schritte bei der Bearbeitung der Reaktivierungen. Ferner sollten Redundanzen vermieden und auch vorhandene oder zu erstellende Machbarkeitsstudien kommunaler Akteure als Grundlage für die weiteren Planungsschritte anerkannt werden. Den kommunalen Akteuren könnte dafür ein Kriterienkatalog zur Verfügung gestellt werden. Angesichts der Tatsache, dass der Bund in absehbarer Zeit mehr Gelder für die Verkehrswende zur Verfügung stellen muss, wenn die Klimaziele, die im Klimaschutzgesetz festgeschrieben wurden, erreicht werden sollen, sollte Brandenburg zumindest mit den Planungen in Vorleistung gehen, um diese Gelder dann auch zügig ausgeben zu können. Dieselben Überlegungen wie für die Streckenreaktivierungen gelten auch für die Potenzialuntersuchung für Halte.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt ist, da für die Strecken der Kategorien A und B sowie für die Stationen der Kategorie A im nächsten Schritt Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt werden. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.; Das Land Brandenburg arbeitet derzeit an der Entwicklung eines landesweiten Zielnetzes für Buslinien. Eine Integration von Reaktivierungsstrecken in diese und weitere Liniennetze kann erfolgen, sobald die Ergebnisse von Machbarkeitsstudien und ggf. weitergehenden Untersuchen vorliegen.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2566		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.; Eine mögliche kommunale Pflichtaufgabe im üÖPNV wurde im Zuge der Reform 2005 umfassend diskutiert und letztlich verworfen, weil damit der Nahverkehr zentral nach landesweiten Standards geplant werden müsste und letztlich das Land die Kosten und die sinnvollste Umsetzung dieser Standards vollständig verantworten müsste. Damit würde die Gestaltungshoheit und örtliche Zielrichtung des Nahverkehrs weitgehend beschnitten und ein Finanzierungsschlüssel könnte kaum noch entsprechende Anreize setzen bzw. die Anreize müssten sich auf eine Übererfüllung der Mindeststandards beziehen. In Brandenburg würde die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Neuregelung der Pflichtaufgabe anstelle der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe das strenge Konnexitätsprinzip nach Art. 97 Abs. 3BbgVerf mit den entsprechenden Kostenfolgen auslösen. Grundlegend dazu ist das Urteil des Verfassungsgerichts des Landes Brandenburg aus dem Jahr 2002.; Die Einführung einer dritten Finanzierungssäule ist derzeit weiterhin nicht vorgesehen. Dennoch erfolgen hierzu kontinuierliche Prüfungen.; Der Bund hat den Länderndie Aufgabe zur Bereitstellung des SPNV übertragen. Dafür stellt er den Ländernüber das Regionalisierungsgesetz Mittel aus dem Steueraufkommen des Bundes zur Verfügung. Diese sollen insbesondere für den SPNV eingesetzt werden. Das Land Brandenburg hat im Regionalverkehr ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 erhebliche Mehrleistungen vertraglich vereinbart. Aufgrund der Energiekrisewerden die zur Verfügung stehenden Bundesmittel insgesamt nicht ausreichen. Deshalb hat das Land Brandenburg gemeinsam mit den anderen Bundesländern mit zahlreichen Verkehrsministerkonferenzbeschlüssen den Bund aufgefordert eine auskömmliche Finanzierung für die Übertragung der Aufgabe sicherzustellen.
ID: M2566	Im LNVP-Entwurf fehlt die im Rambøll-Gutachten empfohlene Einführung eines StadtBus-Programms für Mittelzentren sowie Grundfunktionale Schwerpunkte mit mehr als 10.000 Einwohnerinnen und Einwohnern. Diese Förderkomponente wird jedoch als notwendige Bedingung zum Erreichen des 60- Prozent-Ziels der Koalition angesehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich hier um eine Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger handelt
ID: M2566	Kapitel 4.5.5 Zukünftiger Finanzmittelbedarf im SPNV, Seite 185, Abbildung 23: VV ist als Kürzel nicht erläutert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Abkürzung wird erläutert.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2535	Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans „#BrandenburgBewegen - Landesnahverkehrsplan 2023- 2027“ mit Stand 10. Mai 2022 liefert für das Bundesland Brandenburg einen fachlich fundierten Überblick über den aktuellen Stand, die Planungen und die Zusammenhänge im Schienenpersonen(nah)verkehr. Der VCD Brandenburg und das Bündnis Verkehrswende Brandenburg bedanken sich für die Möglichkeit der institutionellen Beteiligung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: M2535	Gerne machen wir von dieser Möglichkeit Gebrauch und nehmen wie folgt zu dem Entwurf des Landesnahverkehrsplans Stellung: Zusammenfassende Gesamteinschätzung In der Gesamtbewertung weist der Entwurf des neuen Landesnahverkehrsplans (LNVP) eine treffende Analyse bestehender Defizite und zukünftiger Herausforderungen auf. Gemessen am Ziel einer Verkehrswende, welche notwendigerweise die erhebliche	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Es wird im Einzelnen geantwortet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Verlagerung von Verkehrsaufkommen vom motorisierten Individualverkehr auf die öffentlichen Verkehrsmittel beinhaltet, ist das Plandokument aus unserer Sicht unzureichend. Der LNVP-Entwurf enthält vielerorts Lücken, wo im Anschluss an eine zutreffende Bestandsaufnahme die Definition notwendiger Maßnahmen (inkl. Zeitplänen) offen bleibt. Als problematisch wird neben der veralteten Datengrundlage für die Berechnung der Nachfrageprognosen insbesondere die einseitig nachfrageorientierte Planung des SPNV-Angebots gesehen. Wie nachfolgend erläutert wird, wird ein solcher Planungsansatz nach unserer Einschätzung den ökologischen und sozialen Anforderungen einer nachhaltigen Nahverkehrsplanung nicht gerecht. Eine Fortsetzung dieser Planungspolitik nach dem Prinzip „wer hat, dem wird gegeben“ wird mittelfristig zu einer noch stärkeren Segregation des Nahverkehrsangebots in Brandenburg führen – zum Nachteil der weniger dicht besiedelten, ländlichen Regionen. Darüber versäumt es auch dieser LNVP, den Tunnelblick auf die SPNV-Planung zu Gunsten einer verkehrs- und aufgabenträgerübergreifenden Landesnetzplanung aufzugeben. Nicht nur in dieser Hinsicht werden die Empfehlungen des vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) beauftragten Gutachtens der Firma Rambøll ignoriert, welche das Koalitionsziel untersetzen, den Verkehrsanteil des Umweltverbund bis 2030 auf mindestens 60 Prozent der Wege zu erhöhen. Mithin wird der LNVP in seiner gegenwärtigen Konfiguration keinen Beitrag dazu leisten können, dieses Ziel tatsächlich zu erreichen. Auch den übrigen verkehrspolitischen Zielen der Landesregierung, wie sie im Koalitionsvertrag fixiert sind, wird der Entwurf des LNVP in mehrerlei Hinsicht nicht gerecht – zuweilen ergeben sich sogar eklatante Widersprüche. Entgegen anderslautender Vereinbarungen zwischen den Regierungsparteien plant der LNVP-Entwurf die Abbestellung von SPNV-Leistungen (RB73 und RB74) bzw. die Einstellung des bislang einzigen Reaktivierungsvorhabens im Land Brandenburg nach dem Ende des Probebetriebs (RB63). Dies hat nicht nur einen kaum zu unterschätzenden Symbolgehalt für die Ernsthaftigkeit, mit der die Verkehrswende von der Landesregierung verfolgt wird. Für die betroffenen Regionen bedeuten diese Maßnahmen, im Falle ihrer Realisierung, empfindliche Einschnitte und Nachteile für die zukünftige regionale Entwicklung. Auch beim versprochenen „Reaktivierungsprogramm“ für stillgelegte Bahnstrecken, bei der Weiterentwicklung von Fahrpreisen und Tarifmodellen, bei der Planungsbeschleunigung von „i2030“ und weitere Vorhaben sowie bei der Erschließung „dritter“ Finanzierungsquellen für den öffentlichen Nahverkehr bleibt der LNVP-Entwurf hinter den von der Koalition geweckten Erwartungen deutlich zurück. Im Ergebnis stellt der LNVP im vorliegenden Entwurfsstadium keinen ausreichenden Beitrag zur Verkehrswende dar, sondern fällt hinter diesen Anspruch teils sogar deutlich zurück. Von einer Inkraftsetzung des LNVP in dieser Form als Planungsgrundlage für die kommenden fünf Jahre müssen wir deshalb dringend abraten. Stattdessen ist eine grundsätzliche Überarbeitung	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	angezeigt. Im Folgenden formulieren wir unsere Kritikpunkte und Anregungen dafür im Einzelnen	
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2536	Unsere Stellungnahme im Einzelnen ; Kapitel 1 - Einleitung: Verkehr nachhaltig gestalten – mehr Bahn & Bus für Brandenburg, ; Seite 6 Die Planungen des LNVP basieren auf Prognosen zur zukünftigen Entwicklung der Fahrgastzahlen. Das heißt, es wird nachfrageorientiert geplant. Dieser Ansatz widerspricht dem Erfordernis einer Verkehrswende, die eine deutliche Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen (Nah-) Verkehr zum Ziel haben muss. Dies wiederum dient dem Erreichen der Klimaziele im Sektor Verkehr. ; Hinzu kommt die Funktion des öffentlichen Nahverkehrs als Infrastruktur der sozialen Daseinsvorsorge. Insbesondere im ländlichen Raum spielt das bei weiteren Strecken zwischen Wohn- und Zielorten sowie im Zusammenhang mit einer alternden Bevölkerung eine besondere Rolle. Eine ausschließlich nachfrageorientierte Nahverkehrsplanung widerspricht diesen ökologischen und sozialen Zielstellungen, weil das SPNV-Angebot sich auf diejenigen Landesteile konzentriert, die ohnehin schon eine höhere Nachfrage aufweisen. Alle anderen erfahren deutlich schlechtere Nahverkehrsangebote bis hin zur Einstellung von Linien beim Unterschreiten eines bestimmten Fahrgastaufkommens. ; Damit entsteht ein „Teufelskreis“, in dem ein immer schlechteres Angebot die Nachfrage weiter absinken lässt. Das Ziel der Regierungskoalition, den Verkehrsanteil (Modal Split) des Umweltverbunds bis zum Jahr 2030 auf mindestens 60 Prozent der Wege anzuheben, wird auf diese Weise nicht erreicht werden können. ; Für eine ökologisch und sozial ausgerichtete Verkehrswende ist ein Paradigmenwechsel hin zu einer angebotsorientierten Nahverkehrsplanung mit einer Mobilitätsgarantie und Mindestbedienstandards in allen Landesteilen erforderlich. Ergänzt werden kann dieser Ansatz dann durch eine Nachfragekomponente, um eine adäquate Bedienung besonders stark nachgefragter Relationen zu ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da zwar als Basis der SPNV-Angebotsplanung weiterhin Nachfrageprognosen erstellt werden (müssen gemäß ÖPNVG BB), jedoch mithilfe des Perspektivnetzes sowie den neuen Verkehrsnetzen Elbe-Spree, Lausitz, Berlin-Stettin und Ostbrandenburg mehrere über die aktuelle Nachfrage hinausgehende Maßnahmen geplant werden. Zudem wird das Perspektivnetz im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung noch einmal an mehreren Stellen um Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergänzt.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2541	Kapitel 2.2.2 Regionale Wirtschaftsförderung Abbildung 4, Seite 16 Aus unserer Sicht ist es nicht ausreichend, nur die Berlin-berührenden Entwicklungsachsen darzustellen. 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. Diese Entwicklungsachse sollte deshalb ebenfalls berücksichtigt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Karte sowie die Regionalentwicklungsstrategie RES durch die Staatskanzlei des Landes Brandenburg verantwortet wird.
Institution: VCD	Kapitel 2.8.3 Ausblick zur Klimabilanz des ÖPNV Abbildung 8, Seite 48 Die Begriffe in der Grafik sind nicht im Abkürzungsverzeichnis definiert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Das Verzeichnis wird aktualisiert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Brandenburg; ID: M2548		
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2558	Kapitel 4.1.4, Seite 114, erster Absatz rechte Spalte Erst auf der Grundlage der aus dem Probebetrieb vorliegenden Ergebnisse über die weitere Verfahrensweise der reaktivierten Strecke Joachimsthal – Templin (RB 63) zu entscheiden, ist nicht zielführend. Eine einmal reaktivierte Strecke – und sei es probeweise - wieder stillzulegen, passt nicht in unsere Zeit. Bundesweit waren alle Streckenreaktivierungen der jüngeren Vergangenheit ein Erfolg. Vor diesem Hintergrund wäre kritisch zu überprüfen, warum die Fahrgastzahlen auf der RB63 bislang hinter den Erwartungen zurückbleiben. Die Corona-Pandemie ist ein, aber nicht der einzige Grund. Die lange Reisezeit auf Grund unterdurchschnittlicher Fahrgeschwindigkeiten liegen in technischen Mängeln der Infrastruktur begründet, die behoben werden sollten. Darüber hinaus erfüllt die Strecke den Mindestbedienstandard von einer Fahrt pro Stunde und Richtung aktuell nicht	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte.; Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2540	Kapitel 2.1 Bevölkerungsstruktur und Mobilitätsverhalten, Seite 12 Im LNVP-Entwurf ist nicht erkennbar, inwieweit bei der Abschätzung der Bevölkerungsentwicklung aktuelle Trends der vergangenen drei Jahre berücksichtigt worden sind. So ist im Zusammenhang mit der Corona-Pandemie eine deutliche Abschwächung bisheriger Urbanisierungstendenzen zu beobachten. Die Etablierung des Homeoffice ermöglicht es deutlich mehr Menschen als vor der Pandemie, größere Distanzen zwischen Wohn- und Arbeitsort in Kauf zu nehmen. Dies bildet sich in einer erhöhten Nachfrage nach Immobilien im ländlichen Raum ab. Dieser neue Trend erhöht ggf. die Nachfrage nach öffentlichen Verkehrsangeboten. Das betrifft nicht nur das Berliner Umland, sondern ebenso den weiteren Metropolenraum. Mit guten Verkehrsverbindungen kann dieser Trend für Brandenburg sinnvoll genutzt und stimuliert werden, um negative demographische Entwicklungen abzubremsen und den ländlichen Raum gezielt klima- und sozialverträglich zu entwickeln. Das auf Seite S. 13 formulierte Fazit zu den Herausforderungen ist richtig, spiegelt sich aber nicht im Entwurf wieder. Es wird nicht	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Daten der amtlichen Statistik Berlin-Brandenburg sowie des Landesamts für Bauen und Verkehr bilden die einheitliche, vergleichbare Grundlage für Aussagen zu Bevölkerungsstand und -entwicklung. Eine Ergänzung zu Städten der zweiten Reihe wurde im Text ergänzt.; Im Umsetzungszeitraum des LNVP sind Angebotsausweitungen von rund 27 Prozent gegenüber dem Stand von 2022 geplant. Die Erweiterungen umfassen sowohl die Verbindung von Mittel- und Oberzentren an die Metropole Berlin (siehe RE1- und RE2-Taktverdichtung) als auch weitreichende Verbesserungen des ÖPNV im ländlichen Raum. So werden u.a. im Netz Ostbrandenburg ab Ende 2024 und bereits zu Dezember 2022 im Netz Lausitz wesentliche Betriebszeitausweitungen vorgenommen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	deutlich, welche Maßnahmen im LNVP gezielt zur Stärkung der öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum getroffen werden	
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2553		Vielen Dankfür Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Nachfrageprognoseberücksichtigt neben den geplanten Angebotsmaßnahmen auch Veränderungen in derRaumstruktur und im Rahmen wissenschaftlicher Erhebungen identifizierterMobilitätstrends (z.B. Erhebung Mobilität in Deutschland). Sie basiert damitauf einheitlichen, überprüfbaren und amtlichen Daten zur künftigen Entwicklungzentraler Mobilitätskennwerte. Nicht berücksichtigt werden externe Impulse imRahmen z.B. von Push- und Pull-Maßnahmen, die deutlich auf das individuelleMobilitätsverhalten im Sinne der Verkehrsmittelwahl und damit auch derÖPNV-Nachfrage einwirken können. Die Nachfrageprognose bildet somit eines dermöglichen Entwicklungsszenarien für den Fall ab, dass keine externen Effekteauf den SPNV einwirken, die über das bestehende Maß hinausgehen. Gleichwohlbildet die Nachfrageprognose neben u.a. den einheitlichen Bedienstandards nurein Teil der strategischen Angebotsplanung im SPNV ab.“
ID: M2553	Darüber hinaus weisen wir erneut darauf hin, dass aus unserer Sicht ein Paradigmenwechsel von einer nachfrage- zu einer angebotsorientierten Planung erfolgen sollte, um die ökologischen und sozialen Anforderungen zu erfüllen, mit denen der öffentliche Nahverkehr bis zum Ende des Jahrzehnts (und darüber hinaus) konfrontiert ist. Attraktive Nahverkehrsangebote sind in der Lage, auch zusätzliche, über die „organische“ hinausreichende Nachfrage zu induzieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die bis 2027 und darüber hinaus geplanten Angebotsmaßnahmen weisen einen deutlich angebotsorientierten Charakter auf.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2565	Kapitel 4.4.2 Vergabestrategie, Seite 174 Das Ziel künftiger Vergaben, für jede „Dieselstrecke“ eine Alternative umzusetzen, wird vom VCD begrüßt. Allerdings sollte der Fokus auf bewährter Technik, nämlich der (Teil-) Elektrifizierung via Oberleitung liegen. Der Einsatz von Wasserstofftechnologie ist im Sinne der gesamtgesellschaftlichen Energiewende auf diejenigen Bereiche zu konzentrieren, in denen es zum Wasserstoff keine effiziente Alternative gibt. Das ist beim Schienenverkehr nicht der Fall.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das Land Brandenburg und die VBB GmbH weiterhin grundsätzlich technologieoffen an zukünftige Vergaben herangehen werden. Hierbei wird die weitere Entwicklung der deutschen Energieversorgung sowie die technologische Weiterentwicklung im Bereich alternative Antriebe im Blick behalten. Gleichwohl ist aktuell für Strecken mit (noch) fehlender Oberleitung eine Tendenz zu batterieelektrischen Lösungen vorhanden.
ID: M2565	Kapitel 4.4.2, Seite 175: Das Ziel, den Ökostrom-Anteil im SPNV von heute 50 Prozent auf 100 Prozent zu erhöhen, wird begrüßt. Allerdings fehlt die Aussage, bis wann und auf welchem Wege die LandesregierungK dieses Ziel erreichen will.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Erhöhung des Ökostromanteils im Rahmen der Dekarbonisierung des SPNV im Land Brandenburg in einem stetigen Umsetzungsprozess befindet. Eine weitere Steigerung des Anteils wird mit jeder

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Neuausschreibung von Verkehrsnetzen angestrebt. Daher ist es aber auch nicht möglich ein exaktes Zieldatum zu nennen.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2539	Kapitel 1.4 Geplante Meilensteine bis zum Jahr 2027, Seite 8f. Die geplanten Maßnahmen sind nicht umfassend genug und dauern zu lange. Mit den dargestellten Meilensteinen lässt sich das Ziel der Landesregierung, den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 auf 60 Prozent der Wege zu erhöhen, nicht erreichen. Um die Effekte der Maßnahmen des LNVP auf das 60-Prozent-Ziel abrechenbar zu machen, sind die Auswirkungen der Maßnahmen auf den Modal Split bzw. auf die zu erwartende Steigerung der Fahrgastzahlen zu berechnen.; ; [...]; ; Kapitel 4, Seite 91, Abbildung 16: Das prognostizierte Wachstum liegt deutlich unter dem in der Koalitionsvereinbarung vereinbarten Ziel, die Verkehrsleistung im Personenverkehr bis 2030 zu verdoppeln. Hier wäre eine Einordnung der Landesvorhaben im Verhältnis zum Bundesziel angebracht. Es ist in Frage zu stellen, ob die Nahverkehrsplanung des Landes ambitioniert genug sind, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Es sei angemerkt, dass der Infrastrukturausbau ein lang andauernder, da von vielen Beteiligten geprägter, Prozess ist. Die Weichen für einen Ausbau des Schienennetzes bis in die 2030er-Jahre werden im Rahmen des Projektes i2030, den darüberhinausgehenden Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Perspektivnetz 2030+ sowie den weiteren Untersuchungen zur Reaktivierung von Bahnstrecken gestellt. Den strategischen Rahmen für den LNVP bildet die Mobilitätsstrategie. Weiterhin baut er auf dem LNVP 2018 auf und beinhaltet eine entsprechende strategische Weiterentwicklung. Hierauf begründen sich die dargestellten Meilensteine.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2544	2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen, Seite 28 Obwohl die Vereinbarung, die bauliche Barrierefreiheit nur an Stationen mit mehr als 1.000 Reisenden täglich umzusetzen, mittel- und langfristig unhaltbar ist, stellt sie momentan eine sinnvolle Priorisierung dar. Unverständlich ist aber, dass der Bahnhof Fürstenberg/Havel als einer der wenigen Bahnhöfe in Brandenburg mit mehr als 1.000 Reisenden täglich, immer noch keine Priorität für den barrierefreien Umbau erhält. Gehbehinderte Reisende, Eltern mit kleinen Kindern und zahlreiche Fahrradtourist:innen, die Richtung Süden reisen, müssen derzeitig ihre Fahrräder mit Gepäck und Anhänger über die Treppen tragen. Seit Juni 2021 hält der RE5 in Richtung Norden wieder barrierefrei auf Bahnsteig 1. In Richtung Süden halten nur zwei Züge am Tag (um 8:14 Uhr und um 16:14) barrierefrei auf Bahnsteig 1. [...]; [...]; Kapitel 4.2.1 Infrastrukturentwicklung, Seite 154 Die barrierefreie Erschließung des Bahnhofs Fürstenberg/Havel voraussichtlich 2028 dauert angesichts der jahrelangen Vorgeschichte zu lang. Die VCD-Kreisgruppe Oberhavel appelliert an die Landesregierung, die Fertigstellung in die Laufzeit des kommenden Landesnahverkehrsplans zu verlegen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der barrierefreie Ausbau des Bf Fürstenberg (Havel) erst im Zusammenhang mit dem in diesem Abschnitt ab 2027 geplanten Streckenausbau Rostock – Berlin erfolgen kann, bei dem eine Anhebung der Streckengeschwindigkeit erfolgen soll. Die zeitliche Einordnung der erforderlichen Baumaßnahmen obliegt dem Streckenbetreiber (DB Netz AG) und kann vom Land nicht beeinflusst werden.
ID: M2544	Wir fordern, dass das Land sich mit der Bahn darauf verständigt, dass barrierefreie Halte zumindest auf Bestellung außerfahrplanmäßig möglich gemacht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da derartige Regelungen bereits heute bei den Verkehrsunternehmen und Infrastrukturbetreibern vorhanden sind: Bei Anmeldung zum Aus- oder Einstieg einer mobilitätseingeschränkten Personen an einem Verkehrshalt ohne barrierefreie Zuwegung können entsprechend dem Betriebsablauf operative Änderungen der Gleisbelegung im Bahnhof erfolgen.;

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2574	Kapitel 5 Ganzheitlicher Blick: Herausforderungen und Lösungswege in der Verkehrswende, Seite 208 Das „Vertrauen“ der Menschen in die öffentlichen Verkehrsmittel ist nicht gesunken, sondern die Fahrgastzahlen sind durch die Covid-19-Pandemie zeitweise verringert worden. Aktuell volle Busse und Bahnen (9-Euro-Ticket) legen nicht den Schluss nahe, dass das „Vertrauen“ gesunken ist. Bitte statt „Vertrauen“ eine neutrale Formulierung verwenden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Der Text wird angepasst.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2537		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da gemäß der Mobilitätsstrategie der Anteil des ÖPNV am Modal Split bis zum Jahr 2030 auf 15 Prozent erhöht werden soll und dieses Ziel im finalen LNVP aufgenommen wird. Die SPNV-Angebotskonzepte 2023, 2027 und 2030+ im LNVP sind darauf auslegt, zu dieser Zielerreichung beizutragen.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2545	Kapitel 2.5.3, Seite 32, Karte 4: Bei dem Streckenabschnitt der „Hamburger Bahn“ von Spandau, über Nauen, Neustadt/Dosse, Wittenberge handelt es sich um ein Teilstück des „TEN-Korridors Nordsee - Ostsee“. Dass dieser Streckenabschnitt bei einer LZB-Abkündigung bis 2030 ohne aktuelle ETCS-Planung ist, verwundert. Eine Erläuterung zu diesem Sachverhalt fehlt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da durch den Betreiber DB Netz zwischenzeitlich ein Umsetzungszeitraum für die Ausstattung der Strecke Berlin – Hamburg mit ETCS Level 2 genannt wurde. Dies wird mit voraussichtlich 2025 angegeben. Eine redaktionelle Anpassung der Karte 4 wird vorgenommen.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2542	Kapitel 2.3.2 Touristische Verkehre, Seite 18f. Urlaub im Inland wird beliebter. Die Corona-Pandemie und das wachsende Nachhaltigkeitsbewusstsein der Bevölkerung verstärken diesen Trend zusätzlich. Neben der starken Zunahme sowohl bei den Tagestourist:innen als auch bei den Übernachtungsgästen, ist der Brandenburg SPNV auch als Transit zur Ostsee stark beansprucht. Die auf Seite 18 beschriebenen Erweiterungsangebote reichen nicht aus, um den Verkehr an Sommerwochenenden aufnehmen zu können. Die Fahrradmitnahme im Zug ist vor allem auf den touristischen Linien, aber auch im Pendlerverkehr oft nicht möglich. Im Maßnahmenteil des LNVP ist nicht erkennbar, wie auf dieses Problem reagiert wird. Um den Umweltverbund auf der gesamten Wegekette zu stärken, ist jedoch insbesondere die Kombination Fahrrad/Bahn ein entscheidender Schlüssel.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Entlastende Zusatzzüge im Ausflugsverkehr entlang der Linie RE3 werden anlassbezogen bereits heute und auch künftig eingerichtet. Zudem werden die Fahrradkapazitäten in den kommenden Jahren durch die Kopplung an die steigenden Sitzplatzkapazitäten weiter ausgebaut.;
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2538	Kapitel 1.2 Aufgabe und Funktion des Landesnahverkehrsplans, Seite 7 Die Aufstellung eines Landesnahverkehrsplan ergibt sich aus § 7 ÖPNVG BB. Im Auftrag der Landesregierung befindet sich das MIL derzeit in einem intensiven Dialog mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“ über ein Mobilitätsgesetz, in dem auch Änderungen des ÖPNV-Gesetzes vorgesehen sind. Die Planung des LNVP muss an diesen Prozess angepasst werden. Es kann nicht sein, dass die Entwicklung des öffentlichen Verkehrs in Brandenburg bis 2027 und darüber hinaus auf einer Basis festgeschrieben wird, die gerade kritisch diskutiert und überarbeitet wird. Mindestens ist in	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da hierzu im Dialogverfahren mit der VI „Verkehrswende jetzt“ der Entwurf des LNVP diskutiert wurde und Konsens darüber besteht, dass ein zukünftiges Mobilitätsgesetz eine stärkere Rechtswirkung als der LNVP hat.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	den LNVP eine Anpassungsklausel aufzunehmen, um die Planungen anhand neuer Anforderungen aus dem Mobilitätsgesetz zu überarbeiten, sobald dieses in Kraft getreten sein wird.	
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2556	-	[Anm. d. Red.: Diese Einwendung wurde bei der Einarbeitung nicht-digital eingegangener Einwendungen doppelt angelegt, daher enthält sie keinen Stellungnahmetext und keine Antwort]
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2569	[...]	[Anm. d. Red.: Diese Einwendung wurde bei der Einarbeitung nicht-digital eingegangener Einwendungen doppelt angelegt, daher enthält sie keinen Stellungnahmetext und keine Antwort]
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2549	Kapitel 3.2.5, Seite 69, Fazit: Mit Bezugnahme auf den Passus „Außerdem wurde insbesondere im Bereich der Stationen vorhandene Infrastruktur ersatzlos zurückgebaut. Zum Beispiel wurden die Bahnsteignutzlängen an fast allen in den letzten Jahren grunderneuerten Stationen im Zuge der Maßnahmen an den aktuell verkehrsvertraglich nachweisbaren Bedarf durch Einkürzungen der Bahnsteiganlagen angepasst.“ heißt es zurecht „Diesen Entwicklungen ist in Zukunft aus Sicht des Landes Brandenburg entgegenzuwirken.“ Diese Zielstellung wird unsererseits unterstützt. Im LNVP-Entwurf fehlen allerdings Aussagen dazu, wie die Umsetzung erfolgen soll.; [...]; Kapitel 4.2.4 Bahnsteiglängen- und -höhenkonzept, Seite 156 f. Der VCD Brandenburg und das Bündnis Verkehrswende Brandenburg begrüßen das Bahnsteiglängenkonzept des Landes. Allerdings sind die Vorhaben unter der Überschrift „Langfristige Zielstellung“ kurzfristig umzusetzen, so dass die Überschrift „Dringliche Zielstellung“ heißen müsste (siehe auch unsere Kommentierung zum Kapitel 3.2.5, Seite 69, Fazit).;	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Betreiber für die bedarfsgerechte Gestaltung der verfügbaren Infrastruktur zuständig ist. Das Land ist strukturell für die Bestellung von Verkehrsleistungen im SPNV zuständig und kann den Betreiber im Rahmen der insbesondere finanziell eingeschränkten Möglichkeiten in Einzelfällen und bei Vorlage eines besonderen und im Landesinteresse liegenden Grundes im Rahmen von Fördermaßnahmenunterstützen.; Das Land wird zukünftig geplanten Einkürzungen von Bahnsteiganlagen durch ein Verwehren der Zustimmung im planungsrechtlichen Genehmigungsverfahren bei erkennbaren SPNV-Bedarf entgegenwirken.; Da eine Verlängerung von Bahnsteigen im Regelfall nicht kurzfristig möglich ist und einen langjährigen Planungsvorlauf des Betreibers erfordert, wurde der erkennbare SPNV-Bedarf aus den bisher absehbaren Ausschreibungen der Verkehrsverträge für die Bahnsteiglängen im fortgeschriebenen Bahnsteigkonzept auf S.156ff zusammengefasst.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2552		Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Nachfrageprognose berücksichtigt neben den geplanten Angebotsmaßnahmen auch Veränderungen in der Raumstruktur und im Rahmen wissenschaftlicher Erhebungen identifizierter Mobilitätstrends (z.B. Erhebung Mobilität in Deutschland). Sie basiert damit auf einheitlichen, überprüfbaren und amtlichen Daten zur künftigen Entwicklung zentraler Mobilitätskennwerte. Nicht berücksichtigt werden externe Impulse im Rahmen z.B. von Push- und Pull-Maßnahmen, die deutlich auf das individuelle Mobilitätsverhalten im Sinne der Verkehrsmittelwahl und damit

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		auch der ÖPNV-Nachfrage einwirken können. Die Nachfrageprognose bildet somit eines der möglichen Entwicklungsszenarien für den Fall ab, dass keine externen Effekte auf den SPNV einwirken, die über das bestehende Maß hinausgehen. Gleichwohlbildet die Nachfrageprognose neben u.a. den einheitlichen Bedienstandards nur ein Teil der strategischen Angebotsplanung im SPNV ab.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2573	„Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur in der Lausitz“, Seite 206 „Zu diesem Zweck definiert § 21 des Strukturstärkungsgesetzes zahlreiche Ausbaumaßnahmen an Schieneninfrastrukturen wie beispielsweise der zweigleisige Ausbau des Abschnitts Lübbenau (Spreewald) – Cottbus Hbf oder die Elektrifizierung der Strecke von Cottbus Hbf nach Görlitz“ ergänzen um „und Zittau“. Zusatz: Mit dem Abschluss der Ausbaumaßnahmen Szczecin-Berlin und Cottbus-Lübbenau in 2027 kann die Fernverbindung FR1 (Szczecin-Cottbus) lt. 3. Entwurf Deutschlandtakt aktiviert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Abschnitt Görlitz – Zittau im StStG Bestandteil der Lfd. Nr.20. “Strecke Dresden – Bautzen – Görlitz – Grenze Deutschland/Polen (– Zittau)” ist. Der LNVP des Landes Brandenburg enthält keine Maßnahmen, welche nur das Land Sachsen betreffen. Für Angebote des Fernverkehrs ist das Land nicht zuständig.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2559	4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+ Das Angebotskonzept basiert nur auf den bisher bestehenden Linien des SPNV. Streckenreaktivierungen sollen zwar geprüft werden, sind aber im Zielnetz noch nicht enthalten und es werden sogar, entgegen der im Koalitionsvertrages der Regierungsfraktionen erklärten Absicht, Abbestellungen vorgenommen. Damit entspricht die Planung nicht den Erfordernissen der dringend notwendigen Verkehrswende in Brandenburg und berücksichtigt auch nicht die Empfehlungen des Rambøll-Gutachtens zur Mobilitätsstrategie, das die Planung eines landesweiten Zielnetzes aus SPNV und ergänzenden anderen Verkehrsmitteln vorsieht. Auf Seite 62 empfehlen die Gutachter:innen: ; "Das Zielnetz mit diesen Korridoren sollte zunächst verkehrsträgerunabhängig entwickelt werden. In einem nächsten Schritt kann im Einzelfall geprüft werden, auf welchen Relationen Nachfragesteigerungen in Größenordnungen möglich sind, die eine Umstellung auf SPNV-Betrieb wirtschaftlich sinnvoll erscheinen lassen. "; Dies betrifft gemäß den LEP HR u.a. folgende Korridore: • Neustadt (Dosse) – Neuruppin • Templin – Joachimsthal • Templin – Prenzlau • Fürstenberg – Templin • Wittstock – Mirow • Neuruppin – Herzberg • Treuenbrietzen – Belzig – Brandenburg Hbf • Werneuchen – Wriezen – Gryfino • Weißwasser – Forst, • Falkenberg – Beeskow • Cottbus – Hoyerswerda – Bautzen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da sich das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt“ auf die Erarbeitung eines Konzeptes eines landesweiten Netzes für den ÖPNV verständigt hat. Dieses wird Empfehlungscharakter haben, da die Umsetzung der Verkehre im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten obliegt.; Eine Einbindung von Reaktivierungsstrecken in das Perspektivnetz des Brandenburger SPNV bzw. dann weiter folgend, sofern verkehrsvertraglich gebunden, in die Angebotskonzepte, erfolgt nach Abschluss der weiteren Untersuchungen und Entscheidungen zur Umsetzung der Reaktivierung(en).
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2547	Kapitel 2.8.2 Möglichkeiten zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs, Seite 47, Thema CVD Den Brandenburgischen Verkehrsbetrieben sollte ein Leitfaden zur Auswahl der Neufahrzeuge zur Verfügung gestellt werden. Im Idealfall könnte ein landesweit verbindlicher „Quasi-Standard“ durch höhere Losgrößen die Kosten für Neufahrzeuge senken.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Umsetzung der Clean-Vehicle-Direktive durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzöffentliche Auftraggeber und Verkehrsunternehmen verpflichtet, nach Maßgabe der Bestimmungen im Gesetz bei der Beschaffung von Fahrzeugen und bei der Vergabe von Verkehren Mindestquoten von sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugantrieben

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		anzuwenden. Die Länder haben die Einhaltung der Mindestziele durch die öffentlichen Auftraggeber und Verkehrsunternehmen zu überwachen. ; Mit dem Ziel, gute Förderbedingungen für die kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu entwickeln, finden momentan Abstimmungen zwischen dem Land Brandenburg und den Aufgabenträgern statt. Der LNVP kann daher derzeitig hierzu keine Aussagen treffen, über die Entscheidungen hierzu wird daher auf anderem Wege informiert.
Institution: VCD Brandenburg; ID: M2543	2.4 Akteure und Organisation des ÖPNV, Seite 2ff. Durch die Vielzahl der beteiligten Akteur:innen kommt es immer wieder zu Problemen bei den Gemeinde- und Kreisgrenzen überschreitenden öffentlichen Verkehren. Es geht aus dem Entwurf nicht hervor, wie der LNVP auf ein landesweit integriertes Zielnetz verkehrs- und aufgabenträgerübergreifend hinwirkt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da sich das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung im Rahmen des Dialogprozesses mit der Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg Jetzt“ auf die Erarbeitung eines Konzeptes eines landesweiten Netzes für den ÖPNV verständigt hat. Dieses wird Empfehlungscharakter haben, da die Umsetzung der Verkehre im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten obliegt.
Institution: VCD Brandenburg; ID: 2410	[...] [Anm. d. Red.: Gesamtstellungnahme ist aufgeteilt in folgende Stellungnahmen M2535 bis M2574. Text und Antworten sind dort zu sehen]	[Anm. d. Red.: Gesamtstellungnahme ist aufgeteilt in folgende Stellungnahmen M2535 bis M2574. Text und Antworten sind dort zu sehen]