

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | 1.3 Ersatz des Begriffes "gegenläufig" bei Verbindungsbeschreibung zw. Berlin und Zielona Góra | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Hinweise berücksichtigt |
| Verbundgebiet | generell | 1.3 Hinweis auf Fahrzeitreduzierung Berlin - Szczecin auf 40 min erst durch geplante Ausbaumaßnahmen in Zukunft | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Hinweise berücksichtigt |
| Verbundgebiet | generell | 1.3 Klarstellung Tarifintegration polnischer Streckenabschnitte in den VBB-Tarif: VBB-Anschlussstarif klar formulieren | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Hinweise berücksichtigt bei Tarif |
| Verbundgebiet | generell | 10'-Takt auf allen S-Bahn-Linien an allen Wochentagen | <ul style="list-style-type: none"> betriebliche Umsetzbarkeit eines 10'-Takts auf allen Außenästen Prüfung im Rahmen von i2030 |
| Verbundgebiet | generell | 15'-Takt auf Bahnhöfen im C-Bereich (ohne paralleles S-Bahn-Angebot), bis in die SVZ | <ul style="list-style-type: none"> Teilweise vorgesehen, z.B. ab 2022 4 Züge pro Stunde nach Falkensee; durch Mischbetrieb mit Fernverkehr mitunter kein gleichmäßiger Taktversatz umsetzbar |
| Verbundgebiet | generell | 2.2 Abb. 2-4 Korrektur Bildunterschrift (keine Vergabeverfahren, sondern Netze, die Untermengen bei den einzelnen Verfahren abbilden) | <ul style="list-style-type: none"> Bildunterschrift neu : "Vergabenetze mit Stand 2017" |
| Verbundgebiet | generell | 2.2 Ergänzung der Fahrradmitnahme bei Beschreibung einheitlicher Qualitätsstandards im SPNV (Seite 23, letzter Absatz) | <ul style="list-style-type: none"> Fahrradmitnahme ergänzt |
| Verbundgebiet | generell | 2.2 Tab. 2-2 Ergänzen der Netze Stadtbahn (STB) und Nord-Süd (NOS) | <ul style="list-style-type: none"> Vergaben außerhalb Berichtszeitraum |
| Verbundgebiet | generell | 2.3.3 Ergänzen, dass auf Pilotlinien RE3 und RE5 nicht nur besondere Fahrradbereiche, sondern ein spezieller, zusätzlicher 5. Wagen als "Fahrradwagen" eingesetzt wurde | <ul style="list-style-type: none"> extra Fahrradwagen RE3 und RE5 ergänzt |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | 2.5.1 Ersatz der Wörter "iPhone" und "iPad" (Modelle) durch "iOS" (Betriebssystem) | <ul style="list-style-type: none"> • auf iOS geändert |
| Verbundgebiet | generell | 30'-Takt, als Grundtakt in gesamter Hauptstadtregion | <ul style="list-style-type: none"> • 30'-Takt im ganzen Land Brandenburg aufgrund disparater Nachfrageströme nicht sachgerecht • Taktangebot wird streckenbezogen bedarfsgerecht ausgeregelt |
| Verbundgebiet | generell | 4.2.1 Erweiterung der Funktionspalette von Regional- und S-Bahn, da neben Regionalexpress auch die anderen Produkte Zubringerfunktion erfüllen | <ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Hinweise übernommen |
| Verbundgebiet | generell | 4.3.1 klare Differenzierung der Anforderungen der Qualitätsstandards nach Regionalverkehr und S-Bahn (vor allem für Fahrzeuge) | <ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Hinweise übernommen |
| Verbundgebiet | generell | 5.1.1 verständlichere Formulierung des ETC-Systems | <ul style="list-style-type: none"> • geprüft |
| Verbundgebiet | generell | 5.1.2 unklare Angaben; lediglich aktueller Zustand dargestellt, oder NE-Bahn-Abschnitte mit derzeit 40 km/h, die auf 80 km/h ausgebaut werden? | <ul style="list-style-type: none"> • geprüft |
| Verbundgebiet | generell | 5.3 Bitte um Prüfung einer Anpassung der Formulierungen, um möglichst einheitliche Standards mit dem Land Berlin zu erhalten | <ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Hinweise • Einhaltung TSI PRM wird aufgenommen |
| Verbundgebiet | generell | 6.2.1 erforderliche Kooperation der Länder Berlin und Brandenburg kaum erwähnt | <ul style="list-style-type: none"> • in Kapitel 1.1 angesprochen |
| Verbundgebiet | generell | 6.2.1 letzter Absatz Seite 84: Ersatz "RB-Linien" durch "RV-Linien", da auch RE-Linien den BER anfahren werden | <ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Hinweise übernommen |
| Verbundgebiet | generell | 6.2.1 Seite 84 Verweis auch auf Bahnsteig für Ostbahn nicht nur auf unteren Bahnsteig der Frankfurter Bahn | <ul style="list-style-type: none"> • geprüft |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|-----------|---|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | 6.2.1 Tab. 6-1 Hinweis auf Inbetriebnahme Eisenbahnüberführung Wiesenweg voraussichtlich vor Eröffnung des BER, somit Bedienkonzept FEX wahrscheinlich von Anfang an nach Tab. 6-3 | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Hinweise übernommen |
| Verbundgebiet | RB80 | 6.2.1, Aufnahme von: RB80...wird Jüterborg-Halle, dadurch 60'-Takt MO-Fr zur HVZ | <ul style="list-style-type: none"> HVZ nur Mo-Fr |
| Verbundgebiet | RB81/RB51 | 6.2.1, Aufnahme von: RB81 wird wieder zu RB51 Falkenberg <> Dessau/Lutherstadt Wittenberg Hbf. als Wagendurchlauf von/nach Bittefeld <> Leipzig S2 | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Hinweise übernommen |
| Verbundgebiet | generell | 6.2.4 Abb. 6-6: veränderte Abbildung in Farbe und unter Berücksichtigung Berlins als RV-Knoten gewünscht | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Hinweise übernommen durch Abb.6.7 |
| Verbundgebiet | generell | 6.2.4 Korridor PrignitzExpress/Velten: Befürchtung, dass Verfolgung der Umsetzung beider genannten Maßnahmen zu fehlender Wirtschaftlichkeit führt und somit keine Maßnahme umgesetzt wird. Zeitnahe Entscheidung gewünscht | <ul style="list-style-type: none"> Taktverdichtung auf 30'-Takt bis nach Neuruppin schnellstmöglich angestrebt; Planungen für Infrastrukturausbau sollen im Rahmen von i2030 beschleunigt werden Land Brandenburg plant zudem eine frühestmögliche Einbindung des RE6 über die Kremmener Bahn nach Berlin Gesundbrunnen sowie einen Ausbau der S-Bahn bis nach Velten; weitere Untersuchung der Rahmenbedingungen im Rahmen von i2030 |
| Verbundgebiet | generell | 6.3 Änderung der Bahnhofsbezeichnung "Flughafen BER (Terminal 2)" (2. Satz auf Seite 102) in bisherige Bezeichnung "Berlin-Schönefeld Flughafen (alt)" oder eine Erklärung des neuen Namens in Bezug auf den bisherigen Namen gewünscht | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Hinweise umgesetzt |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | 6.3 Aufnahme der Prüfung der U7-Verlängerung bis zum Bahnhof Schönefeld im Rahmen der Korridorentwicklung Rudow/Schönefeld/BER in den LNVP gewünscht | <ul style="list-style-type: none"> • Brandenburg und Berlin haben die Durchführung einer Machbarkeitsstudie verabredet (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | 6.3 keine Aussage in LNVP zu Busanbindung des BER; Aussage gewünscht, um Kongruenz zu Berliner NVP 2014-2018 (Kap. IV.6.1.5) zu erreichen | <ul style="list-style-type: none"> • keine Aufnahme aufgrund der Aufgabenträgertrennung gem. ÖPNVG-BB |
| Verbundgebiet | RB11 | 60'-Takt RB11, in Abbildung 6-6 fehlt diese Verbindung im Linienkonzept ab 2030 | <ul style="list-style-type: none"> • RB11 ist als Stundentakt in der Taktkarte bereits enthalten |
| Verbundgebiet | RE2 | 60'-Takt RE2 in der Prignitz nach Hamburg fehlt | <ul style="list-style-type: none"> • bestehende Verbindungen werden für die Relation als ausreichend bewertet • Zweistundentakt mit einzelnen Taktverdichtungen während der Hauptverkehrszeiten als schnelles Angebot zwischen Wittenberge und Hamburg durch DB Fernverkehr • zusätzlich zweistündliche Umsteigeverbindungen im Regionalverkehr via Schwerin |
| Verbundgebiet | generell | a) Weiterentwicklung des Schüler- und Auszubildenden-Tickets, b) Anpassung des Mobilitätstickets an den für Verkehr zur Verfügung stehenden Betrag für SGB-II-Empfänger | <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Ab 2019 alle Regionalisierungsmittel für SPNV | <ul style="list-style-type: none"> • langfristig vorgesehen |
| Verbundgebiet | generell | Abbildung 3-3 zweite Kostenkurve mit Gesamtkosten des ÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> • prognostizierte Gesamtkosten des ÖPNV-Systems sind dargestellt |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Abbildung 4-4: Lutherstadt Wittenberg als Anschlussknoten zu den Minuten 0 und 30 erklären, Aufnahme einer Fußnote mit dem Text: "Aktueller Anschlussknoten zur Minute 00, Prüfung eines Teilknotens zur Minute 30" | <ul style="list-style-type: none"> Taktknoten in Nachbarländern werden nicht mehr dargestellt |
| Verbundgebiet | RE2 | Abbildung 5-2 weist für die Bahnhöfe Bad Wilsnack und Glöwen unkorrekte Bahnsteighöhen vor | <ul style="list-style-type: none"> korrekte Darstellung; Bahnsteige in Bad Wilsnack und Glöwen aktuell noch nicht auf Zielhöhe |
| Verbundgebiet | RE6 | Abbildung 6-4 stellt nicht die Station Charlottenburg sondern die Station Jungfernheide als Endpunkt der RE6 dar | <ul style="list-style-type: none"> korrigiert |
| Verbundgebiet | generell | Abgleich zwischen Bedienstandards aus dem LEP und der Mobilitätsstrategie 2030 mit dem Ist-Zustand und Ziel-Zustand | <ul style="list-style-type: none"> Abgleich war Grundlage für die Erstellung des Landesnahverkehrsplans |
| Verbundgebiet | generell | Abkehr vom Territorialegoismus zum solidarischen Fahrgastbedürfnis und Fahrgastgewinn | <ul style="list-style-type: none"> Kooperationsgebot und integrierte Planung sind inkludiert, LNVP zielt expliziert auf Kundenorientierung |
| Verbundgebiet | generell | Abschnitt 1.4: der Vollständigkeit halber sollte ein Absatz zur Zusammenarbeit mit den angrenzenden SPNV-Bestellerorganisationen integriert werden | <ul style="list-style-type: none"> Abstimmung mit anderen Aufgabenträgern bei grenzüberschreitenden Verkehren ist angesprochen. |
| Verbundgebiet | generell | Abschnitt 2.2: Ergänzung der Fußnote zur Tabelle 2-2 um die Information, dass es sich um den jährlichen Leistungsumfang des jeweiligen Verkehrsvertrags im Land Brandenburg handelt | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Anpassung erfolgt |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Abschnitt 6.4.2.: das Kapitel in „Übersicht über Vertragslaufzeiten bestehender Verträge und anstehende Ausschreibungen“ umbenennen | <ul style="list-style-type: none"> keine redaktionelle Anpassung |
| Verbundgebiet | generell | Abschnitt 6.4.2.: in Tabelle 6-8 die Vertragslaufzeit des Vergabernetzes MDSB I korrigieren, da der Vertrag von Dezember 2013 bis Dezember 2025 läuft | <ul style="list-style-type: none"> redaktionelle Anpassung erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Abstimmung der aktuellen Pläne und Strategien (LEP HR, Mobiliätsstrategie u.a.) zwischen Landesnahverkehrsplanung und Landesplanung muss erfolgen und dokumentiert werden | <ul style="list-style-type: none"> ist erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Abwägungsentscheidung, welche Mitfälle realisiert werden, fehlt | <ul style="list-style-type: none"> Korridoruntersuchung war Grundlagenermittlung für den Planungsprozess |
| Verbundgebiet | RE1 | Adäquate Entwicklung des SPNV in Hinblick auf die Pendlerentwicklung wird gefordert | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg strebt Stärkung des SPNV im Sinne der Pendlerentwicklung an und setzt dies mit der Landesnahverkehrsplanung um Pendlerentwicklung wurde in zugrundeliegende Korridoruntersuchung einbezogen |
| Verbundgebiet | generell | aktivere und langfristige Formulierung und Umsetzung der Interessen des Landes Brandenburg | <ul style="list-style-type: none"> siehe zB i2030 |
| Verbundgebiet | generell | alle Teilräume der Planungsregion sollen eine möglichst direkte Anbindung an den BER erhalten. Entsprechende Anbindungsqualitäten sind neben dem RB32 auch für RE-Angebote in der Region sicherzustellen. Es soll allen Bürgern der Region möglich sein mit maximal einmal Umsteigen zum BER zu gelangen | <ul style="list-style-type: none"> Flughafen BER wird von einem sehr großen Teil der Stationen direkt oder mit max. einem Umstieg erreichbar sein von einigen wenigen Stationen werden zwei Umstiege erforderlich, was aufgrund infrastruktureller und verkehrlicher Rahmenbedingungen unvermeidbar ist |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Als Vorteil bei e-Ticket wird gesehen, dass damit eher eine Nutzergerechtigkeit erzielt werden kann. Erreichung einer km-abhängige Tarifierung auch unter Beibehaltung verschiedener Rabattierungen (Monatskarten, 9-Uhr-Karten usw.) | <ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des Tarifentwicklungsverfahrens ist die Fortschreibung und Modernisierung des VBB-Tarifs vorgesehen. Dabei werden auch Aspekte des digitalen oder elektronischen Tarifs berücksichtigt. Eine Komplettabbildung des VBB-Tarifs in digitaler Form ist im Zeitraum der Gültigkeit dieses Landesnahverkehrsplans nicht absehbar. |
| Verbundgebiet | generell | alternative Bedienung für ländliche Strukturen, konkrete Umsetzungsschritte bleiben offen, Land als Genehmigungsbehörde selbst Hemmschuh. | <ul style="list-style-type: none"> Aus der Formulierung im LNVP leitet sich auch ab, die Genehmigungspraxis im Land Brandenburg einer kritischen Prüfung zu unterziehen mit dem Ziel flexiblen Angebotsformen größere Spielräume zu ermöglichen. |
| Verbundgebiet | generell | Ambitionierteres Ziel der Modal Split Verschiebung anstreben | <ul style="list-style-type: none"> Verweis auf Mobilitätsstrategie 2030; Ziel dort enthalten; LNVP setzt Mobilitätsstrategie um |
| Verbundgebiet | generell | Anbindung an Berliner Zentrum ohne komplizierte Umstiege mit Wartezeiten | <ul style="list-style-type: none"> aufgrund des nachfrage- und energieverorgungsabhängigen Fahrzeugeinsatzes keine Direktverbindung umsetzbar Planungsziel sind gute Anschlüsse in den wichtigen Umsteigebahnhöfen; durch fahrplanseitige Reglementierungen ergeben sich mitunter Einschränkungen |
| Verbundgebiet | generell | Anbindung BER verbessern | <ul style="list-style-type: none"> Flughafen BER wird von einem sehr großen Teil der Stationen direkt oder mit max. einem Umstieg erreichbar sein von einigen wenigen Stationen werden zwei Umstiege erforderlich, was aufgrund infrastruktureller und verkehrlicher Rahmenbedingungen unvermeidbar ist |
| Verbundgebiet | generell | Andere Produktbezeichnung für Vorortzüge | <ul style="list-style-type: none"> Imagegewinn durch Produktumbenennung nicht erkennbar |
| Verbundgebiet | generell | Änderung der Vertragsgestaltung mit Bahnunternehmen dahingehend, dass diese vom Fahrgastzuwachs profitieren | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverträge sind Brutto-Anreizverträge; Ziel ist inkludiert |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Angaben über erforderliche Maßnahmen, zeitl. Vorgaben, Kosteneinschätzung und Finanzplanung zur Schaffung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit werden gefordert | <ul style="list-style-type: none"> Zuständigkeit liegt beim SPNV bei der DB AG, nach dem PBefG bei den kommunalen Aufgabenträgern; Land unterstützt diese dabei. |
| Verbundgebiet | generell | Angebote zur Zusammenarbeit mit Landkreisen und anderen Institutionen wurden abgelehnt | <ul style="list-style-type: none"> LNVP-Entwurf wurde in einem breit angelegten Dialogprozess unter Einbezug der kommunalen Aufgabenträger diskutiert |
| Verbundgebiet | generell | Angebotsverbesserung zum BER, in der SVZ | <ul style="list-style-type: none"> Betriebszeiten in Abhängigkeit von Nachfrage und Betriebskonzept (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Angepasste Liniennetzgrafiken hinzufügen: 2018 (mit Sofortmaßnahmen u.a. zw. Spandau und Havelland), 2022 (gemäß Ausschreibung Netz Elbe-Spree), 2025 (gemäß Inbetriebnahme Dresdner Bahn), 2030 (nach Realisierung der Maßnahmen) | <ul style="list-style-type: none"> Linienkonzepte und Liniennetze werden für den formellen Planungszeitraum des LNVP aufgezeigt, über diesen Zeitraum hinausgehende Angebotsmaßnahmen werden perspektivisch avisiert |
| Verbundgebiet | generell | angewandte Methodik zur Fortschreibung des LNVP ist gemäß ÖPNVG § 7, Abs. 3 zu hinterfragen | <ul style="list-style-type: none"> Belange des § 7 Abs 3 sind berücksichtigt |
| Verbundgebiet | generell | Anhörungen im Ausschuss für Infrastruktur und Landesplanung zum Entwurf des LNVP sollten erst zum Ende der Bewertungsfrist durchgeführt werden | <ul style="list-style-type: none"> der Landtagsausschuss bestimmt seine Termine |
| Verbundgebiet | generell | Anpassung der Tarifzonengrenzen (Wunsch: Lösen des Tarifs von politischen Grenzen bezogen auf die Landkreise) | <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs (inkl. zeitliche und räumliche Gültigkeiten) im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Anschlussoptimierung SPNV <-> SPfV | <ul style="list-style-type: none"> Planungsziel sind gute Anschlüsse in den wichtigen Umsteigebahnhöfen; durch fahrplanseitige Reglementierungen |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | | ergeben sich mitunter Einschränkungen |
| Verbundgebiet | generell | auf Liniendurchbindung bis zur Stettiner Bahn oder Kremmener Bahn bei der Untersuchung der Potsdamer Stammbahn achten | <ul style="list-style-type: none"> • Linienkonzpte und Liniennetze werden für den formellen Planungszeitraum des LNVP aufgezeigt, über diesen Zeitraum hinausgehende Angebotsmaßnahmen werden perspektivisch avisiert • Prüfung im Rahmen von i2030 |
| Verbundgebiet | generell | aufgrund der Novellierung der VO EG 1370/2007 durch die VO EU 2016/2338 ist es notwendig, alle Rahmenbedingungen für wettbewerbliche Vergaben in die politischen Strategiepapiere zum ÖPNV hineinzuschreiben | <ul style="list-style-type: none"> • die EU Verordnungen wirken seit dem 1.1.2018 unmittelbar |
| Verbundgebiet | IC | Aufnahme der neuen IC-Linie Rostock-Berlin-BER als bedeutsames Fernverkehrsangebot in den LNVP wird gefordert | <ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen um zusätzliche Fernverkehrsverbindungen; Einrichtung liegt jedoch in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Aufnahme der Straßenbahn als nachhaltiger Verkehrsträger | <ul style="list-style-type: none"> • wird durch ÖPNVG und ÖPNVFV geregelt |
| Verbundgebiet | RB51 | Aufnahme des Hinweises: "zusätzliche Verdichterzüge Mo-Fr in HVZ" in Tabelle 6-1 für RB 51 ST | <ul style="list-style-type: none"> • erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Aufnahme von: zusätzlicher Verbrauch von Zug-km und Fahrgastgewinne für einzelne Szenarien und Liniennetze | <ul style="list-style-type: none"> • Inhalte wurden bzw. werden im Rahmen von "ÖPNV-Konzept 2030" und "i2030" betrachtet |
| Verbundgebiet | generell | Aufstellung der verbliebenden Infrastruktur-Defizite bei der S-Bahn, um konträre Darstellung aufzulösen; Planung der Beseitigung der Defizite durch das EIU | <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung im Rahmen von i2030 |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | RE1 | Aufzeigen von Linienkonzepten nach Infrastrukturmaßnahmen im Horizont 2030 | <ul style="list-style-type: none"> • Linienkonzepte werden für den formellen Planungszeitraum des LNVP aufgezeigt, über diesen Zeitraum hinausgehende Angebotsmaßnahmen werden perspektivisch avisiert |
| Verbundgebiet | RB55 | Aufzeigen von Zugkilometern | <ul style="list-style-type: none"> • Angabe der Zugkilometer im Rahmen der Verkehrsverträge |
| Verbundgebiet | generell | Ausarbeitung integrierter Verkehrs-Konzepte des Landes Brandenburg mit den Kreisen und Kommunen | <ul style="list-style-type: none"> • Organisation und Finanzierung Busverkehr erfolgt in Zuständigkeit der Landkreise und kreisfreien Städte. • Kooperationspflicht nach ÖPNVG gegeben |
| Verbundgebiet | generell | Ausbau der Anbindungen von Mittel- und Oberzentren an Landeshauptstadt | <ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg strebt eine gute Anbindung aller Mittel- und Oberzentren an Potsdam an • einige Mittelzentren verfügen über Direktverbindungen nach Potsdam • Direktanbindung aller Mittel- und Oberzentren an Potsdam ist aufgrund infrastruktureller, betrieblicher und finanzieller Rahmenbedingungen nicht möglich und aufgrund der Verkehrsbeziehungen auch nicht zielführend • alle Oberzentren und der Großteil der Mittelzentren verfügt über eine schnelle Direktverbindung in die Berliner Innenstadt, von wo aus kurze Umstiegsmöglichkeiten in Richtung Potsdam bestehen |
| Verbundgebiet | generell | Ausbau der Anerkennung der VBB-Tarife im SPFV, ggf. durch Ausweitung der Nutzung der Verbundgebiet-Mobilitätskarte in Kombination mit der BahnCard fördern | <ul style="list-style-type: none"> • Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg gibt es auf zwei Relationen (Berlin - Prenzlau sowie Potsdam - Cottbus) eine Tarifierkennung von VBB-Fahrausweisen in den Zügen der DB Fernverkehr AG. Diese beiden Relationen wurden bewusst ausgewählt, da auf der Strecke nach Prenzlau ansatzweise mit den IC/ICE sowie dem RE3 ein Stundentakt angeboten werden kann und auf der Strecke nach Cottbus in der Früh-HVZ sowie nachmittags jeweils ein zusätzlicher IC als Entlastung zum RE2 genutzt werden kann. |
| Verbundgebiet | generell | Ausbau der Bahnhöfe für E-Bikes, Car-Sharing | <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung Kommune über Rili ÖPNV-Invest möglich |
| Verbundgebiet | generell | Ausbau des Berliner Außenrings | <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur des Bundes/DB Netz AG |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | aufnehmen | <ul style="list-style-type: none"> • Aus SPNV-Sicht zur Zeit kein Handlungsbedarf erkennbar |
| Verbundgebiet | RB36 | Ausbau KW: Die Maßnahme wird im Entwurf des LNVP einerseits als zu erwartende Infrastrukturmaßnahme bis 2022 aufgeführt (S. 90), andererseits für den Zeithorizont 2025 und 2030 als umzusetzende Maßnahme benannt (S.97 bzw. S. 98). Hier fehlt eine klare Positionierung | <ul style="list-style-type: none"> • Wendegleis ist Voraussetzung für NES ab Dezember 2022 • Engpassbeseitigung Nordkopf ist für Fahrplanstabilität und Verdichtungsoptionen baldmöglichst umzusetzen |
| Verbundgebiet | generell | Ausbau P+R und B+R | <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung Kommune über Rili ÖPNV-Invest möglich |
| Verbundgebiet | generell | Ausbau überregionaler Verflechtungen über Bundeslandgrenzen hinaus | <ul style="list-style-type: none"> • ländergrenzenübergreifende Verkehre wurden in Koordination mit den angrenzenden Aufgabenträgern betrachtet und bei entsprechendem Bedarf ausgeweitet • abschließende Festlegungen zu Verkehren in anderen Bundesländern können nur die dortig zuständigen Aufgabenträger treffen |
| Verbundgebiet | generell | Ausbau und Attraktivierung der Bahnhöfe und Bahnhofsumfelder in der Region Uckermark-Barnim | <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung Kommune über Rili ÖPNV-Invest möglich |
| Verbundgebiet | generell | Ausbau von tangentialen Busverbindungen zwischen den Mittel- und Grundzentren | <ul style="list-style-type: none"> • Das Land ist nicht Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV. Das System PlusBus wird durch das Land unterstützt. |
| Verbundgebiet | generell | Ausführung der Formulierung "abhängig vom Fahrgastaufkommen" 4.1 | <ul style="list-style-type: none"> • Formulierung wird an dieser Stelle als ausreichend erachtet |
| Verbundgebiet | generell | Auslassung zentraler Orte unterhalb der Mittelzentren (keine Entwicklungsoptionen mehr und zukünftig keine Gewährleistung der Daseinsvorsorge) | <ul style="list-style-type: none"> • regelt Landesentwicklungsplanung |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Aussagen über die konkrete Bestellung von Verkehrsleistungen stehen teilweise in Widerspruch zu den Zusagen, dass keine SPNV-Strecken abbestellt werden | <ul style="list-style-type: none"> kein Widerspruch erkennbar; alle Strecken sollen weiterhin bedient werden |
| Verbundgebiet | generell | Aussagen zu Bahnhofsumfeld, wie dort Misstände beseitigt werden sollen. | <ul style="list-style-type: none"> Verweis auf Broschüre Bahnhof und Stadt und Kompetenzstelle Bahnhof |
| Verbundgebiet | generell | Aussagen zu Gefäßgrößen und Bedienzeiten fehlen völlig | <ul style="list-style-type: none"> Spielraum für Ausregelung konkreter Gefäßgrößen und Bedienzeiten im Rahmen der Verkehrsverträge |
| Verbundgebiet | generell | Aussagen zu Informationsangeboten fehlen | <ul style="list-style-type: none"> Das Anschlussmanagement zwischen Zu- und Abbringern in Echtzeit über RBL wird heute schon praktiziert. Die Hintergrundsysteme der VBB-Fahrinfo liefern hier bereits wesentliche Vernetzungsfunktionen zwischen den Akteuren. Diese Systeme und Prozesse weiter auszubauen, wird Aufgabe des VBB und der Verkehrsunternehmen sein. |
| Verbundgebiet | generell | Aussagen zu landesbedeutsamen Linien auf der Grundlage von § 7 Abs. 1 ÖPNVG und Abgrenzung zum PlusBus fehlen gänzlich, PlusBus stellt eine dem ÖPNV Gesetz widersprechende Verschiebung der Verantwortung zu den AT dar. Aussagen zur Finanzierung PlusBus fehlen. Organisation Schülerverkehr versus PlusBus | <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich bekennt sich das Land Brandenburg zum PlusBus. Das Land Brandenburg wird den Ausbau der PlusBusse forcieren"; Eine Finanzierungsverordnung dazu liegt vor . Die genaue Umsetzung der PlusBus Verkehre bleibt, wie alle Verkehre des üÖPNV, in der kommunalen Aufgabenträgerschaft. Eine Einbindung der Schülerverkehre in die PlusBus-Linien ist erwünscht und soll bei der Umsetzung vor Ort geprüft werden.. |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Aussagen zu Landesbedeutsamen Linien aufnehmen | <ul style="list-style-type: none"> Im Plan sind keine landesbedeutsamen Buslinien vorgesehen. |
| Verbundgebiet | generell | Aussagen zur (Mit-)Finanzierung des Landes in die Fuhrparks der kommunalen Verkehrsbetriebe müssen aufgenommen werden; Verstetigung/Erhöhung der Zuschüsse an die Verkehrsbetriebe muss | <ul style="list-style-type: none"> ÖPNVG |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | festgeschrieben werden | |
| Verbundgebiet | generell | Aussagen, wie vorliegende Missstände (Fahrplanabstimmung, Fahrplanstabilität, Information, zeitlicher Vorlauf) an Schnittstellen zusammen mit den betreffenden Akteuren verbessert werden können. | <ul style="list-style-type: none"> • Prozessbeschreibung für die Fahrplanabstimmung gibt es (Kommunikationsfahrplan) • VBB gibt Empfehlungen zu Zielvorgaben Anschlussknoten Bus und entsprechende Kriterien; verbindliche Festlegungen kann aber nur der LK als AT für den Busverkehr definieren; beim PlusBus gibt es diese Kriterien geknüpft an die Markenrechte. • Bahn-Bus Verknüpfungskriterien kann jeder LK übernehmen, auch wenn eine Linie nicht alle PlusBus Standards erfüllt • Verweis auf Kapitel 6.1.1 |
| Verbundgebiet | generell | Ausweitung des ÖPNV Angebotes in Ostbrandenburg | <ul style="list-style-type: none"> • Organisation und Finanzierung des kommunalen ÖPNV erfolgt im Auftrag der Landkreise und kreisfreien Städte. |
| Verbundgebiet | generell | Bahninfrastruktur für den Deutschland-Takt ausbauen | <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur des Bundes/DB Netz, Anforderung im LNVP berücksichtigt |
| Verbundgebiet | generell | Bahnsteighöhe von 76cm für alle Bahnsteige Richtung Berlin | <ul style="list-style-type: none"> • Klärung im Rahmen der aktuellen Verhandlungen mit Bund/DB Station und Service |
| Verbundgebiet | generell | Bahnsteighöhen generell auf 55 cm festlegen | <ul style="list-style-type: none"> • Klärung im Rahmen der aktuellen Verhandlungen mit Bund/DB Station und Service |
| Verbundgebiet | generell | Bahnsteiglänge von 155 m statt 140 m auf elektrifizierten Stecken | <ul style="list-style-type: none"> • aktuelles Bahnsteiglängen- und Höhenkonzept im LNVP sieht in Abhängigkeit des Bedarfs teilweise auch längere Bahnsteige vor |
| Verbundgebiet | generell | Bahnsteigverlängerungen aufwandsabhängig vornehmen, zukünftig einplanen | <ul style="list-style-type: none"> • aktuelles Bahnsteiglängen- und Höhenkonzept im LNVP sieht Bahnsteigverlängerungen in Abhängigkeit des Bedarfs vor |
| Verbundgebiet | generell | Barrierefreier Ausbau Bhf Eisenhüttenstadt | <ul style="list-style-type: none"> • barrierefreier Zugang zum Bahnhof Eisenhüttenstadt wird aktuell durch DB Station und Service geplant |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Barrierefreier Umbau aller Verknüpfungspunkten vom SPNV zum üÖPNV bis 2022 | <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur des Bundes/DB Station und Service, • Grundsätzliche Anforderung wird mitgetragen, • PBefG gilt nicht für SPNV |
| Verbundgebiet | generell | Barrierefreier Umbau aller Züge und ausreichend Platz für Fahrräder, Gehilfen etc. schaffen | <ul style="list-style-type: none"> • Anforderung wird durch das Land mitgetragen und sukzessive in den Verkehrsverträgen umgesetzt |
| Verbundgebiet | generell | Baustellenersatzverkehr langfristiger und mit weniger Fahrgastverlusten planen | <ul style="list-style-type: none"> • frühzeitige Planung wird angestrebt; betrifft Verantwortlichkeit Verkehrsunternehmen und Eisenbahninfrastrukturunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | Bedarfsgerechte Überprüfung der Angebote unter Ausschöpfung bestehender Potentiale bei Ausdünnungen von Strecken notwendig | <ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg verfolgt die Zielstellung des Erhalts aller SPNV-Strecken und Weiterbedienung aller Halte in ganz Brandenburg, mindestens im aktuell bestehenden Umfang |
| Verbundgebiet | generell | Befürwortung der Aussage, dass die Anschlüsse Bus <> Bahn im Taktverkehr optimiert werden; Ausbau der PlusBusse unterstützt wird | <ul style="list-style-type: none"> • Bestätigung der Position zum Ausbau der Anschlussbeziehungen. Beschriebener Weg wird weiter verfolgt und das PlusBus-System wird zusätzlich unterstützt. |
| Verbundgebiet | generell | Begriff der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNVG soll durch das MIL definiert werden, Bestimmung landesspezifischer Abweichungen nach §62 Absatz 2 PBefG | <ul style="list-style-type: none"> • Betrifft Inhalte des PBefG (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Begriff Orientierungswert ersetzen durch konkrete Nennung der Anbindungszeiten | <ul style="list-style-type: none"> • betrifft Inhalt Landesentwicklungsplan |
| Verbundgebiet | S1 | bei Tabelle 6-1: Aufnahme der S 1 Mittelbe in der Spalte „Takt Mo-Fr“ einen 60'-Takt mit der Bemerkung „einzelne Taktlücken“ | <ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Hinweis umgesetzt |
| Verbundgebiet | generell | Beibehaltung der Anerkennung von VBB-Tickets im Fernverkehr | <ul style="list-style-type: none"> • Auf den Relationen Berlin - Prenzlau sowie Potsdam - Cottbus werden in den Zügen der DB Fernverkehr AG alle Fahrausweise des VBB-Tarifs anerkannt. Die Anerkennung des VBB-Tarifs im Fernverkehr wird zukünftig im Wettbewerb ausgeschrieben. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Beim deutschlandweiten Tarifverbund fehlt eine Option im Bereich fahrkartenloser ÖPNV/Bürgerticket/Nahverkehrsabgabe; Prüfung unterschiedlicher Ausgestaltungsmöglichkeiten ist wünschenswert | <ul style="list-style-type: none"> Hierzu sind vorerst noch keine Aussagen möglich |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Bekanntnis zur Stadt-Umland-Verkehren mit Bussen gewünscht. Nachrichtliche Ergänzung der konkreten Maßnahmen für Stadt-Umland-Verkehre im LNVP gewünscht, nicht nur in den kommunalen NVP | <ul style="list-style-type: none"> Primäre Zuständigkeit der Landkreise und kreisfreien Städten für Stadt-Umland-Verkehre. Land kann und wird über den VBB unterstützen, kann jedoch keine Vorgaben machen. Darstellung der Thematik in den kommunalen NVP zu uneinheitlich, um diese nachrichtlich in den LNVP zu übernehmen |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Benennung von notwendigen PlusBus-Korridoren im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes 2030 | <ul style="list-style-type: none"> Land wird sich wegen Trennung Aufgabenträgerschaft nicht mit der Busplanung befassen. Mitfinanzierung PlusBus erfolgt. |
| Verbundgebiet | generell | Bereithaltung Fuhrpark durch das Land Brandenburg zur Vermeidung von Fahrzeugmangel | <ul style="list-style-type: none"> Reservehaltung ist Aufgabe des jeweiligen EVU Reserve-Fahrzeugpool des Landes ist unwirtschaftlich aufgrund der Vielzahl der vorzuhaltenden Fahrzeuge und Fahrzeugtypen |
| Verbundgebiet | generell | Bereitstellung von Mitteln, um geforderten gleichen Fahrgastinformationsgehalt von üÖPNV-Unternehmen, wie von SPNV-Unternehmen zu erhalten | <ul style="list-style-type: none"> Digitale Informationskanäle sind heutzutage aus Nutzersicht elementare Abgebotsbestandteile im ÖPNV (SPNV und üÖPNV). Das Land stellt über den VBB zentrale Komponenten für solche Dienste bereit. Es findet kontinuierlich eine Weiterentwicklung dieser Informationskanäle statt. |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Bereitstellung zusätzlicher Mittel zur Förderung PlusBus-Linien; geforderte Kopplung von Taktverkehren mit den Vorgaben der Schülerbeförderung ist kaum realisierbar | <ul style="list-style-type: none"> Verbesserung der Pünktlichkeit ist auch aus Sicht des Landes sehr wichtig, aber eine langfristige Aufgabe. Förderung des Plusbus-Systems ist etabliert. |
| Verbundgebiet | generell | Berücksichtigung der Entwicklungspotentiale der Städte in der Korridoruntersuchung | <ul style="list-style-type: none"> Entwicklungspotenziale wurden sowohl quantitativ als auch qualitativ in die Korridoruntersuchung einbezogen |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Berücksichtigung zweisprachiger Ortsbezeichnungen bei den Beschilderungen in den Fahrplanmedien, Liniennetzen, Zugzielanzeigen und automatischen Ansagen | <ul style="list-style-type: none"> in Kapitel 4.4 erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Beschleunigung durch Prüfung von Bahnübergängen (speziell bei Taktverdichtung); ggf. niveaufreie Querungsmöglichkeiten | <ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur des Bundes/DB Netz AG, ggf. mit Förderung des Landes |
| Verbundgebiet | generell | Beschleunigung im Regionalexpressverkehr | <ul style="list-style-type: none"> Zielkonflikt zwischen Anbindung der Zwischenhalte und schnellerer Verbindung, soweit möglich Differenzierung zwischen RB und RE |
| Verbundgebiet | generell | Beseitigung aller Eingleisigkeiten im S-Bahnnetz; falls nicht möglich, Schaffung von Begegnungsstellen | <ul style="list-style-type: none"> Prüfung im Rahmen i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Bessere Einbindung einflussgebender Faktoren, wie den Inhalten der LEP B-B/LEP HR, Siedlungsflächenentwicklung, Entwicklung des Arbeitsmarktes und der Pendlerbeziehungen, dem Motorisierungsgrad und anderer | <ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen zwischen LEP HR und LNVP wurden als einflussgebender Faktor in die Nahverkehrsplanung einbezogen |
| Verbundgebiet | generell | Bessere Kommunikation zwischen Deutschland und Polen um Fehlinfrastrukturmaßnahmen zu vermeiden | <ul style="list-style-type: none"> Verweis auf Gemeinsame Infrastrukturgruppe der DB Netz AG und der PKP PLK S.A. sowie auf die politischen Gespräche des Polenbeauftragten der Bundesregierung |
| Verbundgebiet | generell | bestehende Vertragsbindungen der Konzessionsverträge der Ausschreibung vom 22.11.2017 behindern bzw. verhindern geänderte geplante Maßnahmen bis 2022 | <ul style="list-style-type: none"> Verkehrsverträge enthalten Regelungen zur kurzfristigen Nachsteuerung |
| Verbundgebiet | generell | Beteiligte sollten bei der Abstimmung des Verkehrsangebotes bei | <ul style="list-style-type: none"> Ausregelung von Ersatzverkehren liegt in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen; Abstimmungen werden angestrebt |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | Baumaßnahmen grundsätzlich mit einbezogen werden | |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Betrachtung und Entwicklung grenzüberschreitender Mobilitätsbedürfnisse zwischen Landkreisen, kreisfreien Städten und Berlin im üÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> §3 der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV) hält die Aufgabenträger dazu an, verkehrlich zu kooperieren, also in diesem Sinne auch verkehrlich sinnvolle kreisgrenzenüberschreitende Linien zu entwickeln. |
| Verbundgebiet | generell | Betrachtung und Entwicklung grenzüberschreitender Verkehre (national, international) | <ul style="list-style-type: none"> ländergrenzenübergreifende Verkehre wurden in Koordination mit den angrenzenden Aufgabenträgern betrachtet |
| Verbundgebiet | generell | Betrachtung und Gestaltung von Wechselwirkungen und Entwicklungsmöglichkeiten von ÖV und IV mit Ziel der Verkehrswende zum Umweltverbund | <ul style="list-style-type: none"> ist inkludiert, Mehrverkehre und i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Bewerbung von Falträdern durch den VBB und ggf. Förderung der Anschaffung um eine Entspannung in den Zügen zu ermöglichen | <ul style="list-style-type: none"> Hinweis auf RadimRegio |
| Verbundgebiet | generell | Bewertung der Ergebnisse der Voruntersuchungen hinzufügen | <ul style="list-style-type: none"> Empfehlungen zur prioritären Weiterverfolgung (Abb. 3-7) entsprechen einer Bewertung der untersuchten Mitfälle |
| Verbundgebiet | generell | Bindung der Förderung von B+R/P+R-Anlagen an die Schaffung einer bestimmten Anzahl an Ladestationen für E-Bikes und E-Autos | <ul style="list-style-type: none"> Regelung über Förderung |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Buslinien dürfen nicht an Kreisgrenzen enden, besser Organisation über diese Grenzen hinweg wird durch bessere Abstimmung der Auftraggeber gefordert; Land Brandenburg soll besser auf diese einwirken | <ul style="list-style-type: none"> §3 der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVfV) hält die Aufgabenträger des üÖPNV dazu an, verkehrlich zu kooperieren, also in diesem Sinne auch verkehrlich sinnvolle kreisgrenzenüberschreitende Linien zu entwickeln. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg soll einen solchen Prozess auf Verlangen der Landkreise unterstützen. |
| Verbundgebiet | generell | Chancen kleiner Halte bei Fahrzeugen mit hoher Beschleunigung | <ul style="list-style-type: none"> Umsetzung Haltekonzepte in Abhängigkeit von strukturellen und betrieblichen Rahmenbedingungen (keine Festlegung durch LNVP) bei fahrplantechnischen Prüfungen im Rahmen von Neuausschreibungen wird der Einsatz moderner, beschleunigungsstarker Triebfahrzeuge stets berücksichtigt |
| Verbundgebiet | generell | Darstellungen zum Bestand und zur Entwicklung des SPfV werde nicht behandelt; insbesondere auf den Radialen nach Berlin überlagern sich jedoch Regional- und Fernverkehrsangebote. | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen um zusätzliche Fernverkehrsverbindungen; Einrichtung liegt jedoch in eigenwirtschaftlicher Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrplantechnische und tarifliche Integration wird angestrebt, insofern eine Attraktivitätssteigerung für das Nahverkehrsnetz erkennbar ist |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Das Land Brandenburg soll seine Haltung gegenüber den PlusBus-Linien und der fehlenden Zuweisung als landesbedeutsame Linie überdenken | <ul style="list-style-type: none"> Das PlusBus-System wird vom Land finanziell unterstützt. |
| Verbundgebiet | generell | Deckblatt gibt festgelegten Gültigkeitszeitraum nicht wieder; Verbindlichkeit des Planes wird nicht deutlich | <ul style="list-style-type: none"> Titel ist politische Botschaft, die Gestaltungskraft des LNVP geht bewusst über die fünf Jahre hinaus |
| Verbundgebiet | generell | Definition von Landesbedeutsamen Buslinien in der Regie des VBB | <ul style="list-style-type: none"> Im LNVP sind keine landesbedeutsamen Buslinien vorgesehen. |
| Verbundgebiet | generell | der barrierefrei gestaltete Bahnhof Pritzwalk fehlt in der Auflistung (redaktionell) | <ul style="list-style-type: none"> zwar neue Bahnsteige, aber Barrierefreiheit noch nicht hergestellt (Fußgängertunnel nicht stufenfrei) |
| Verbundgebiet | generell | Der Landesnahverkehrsplan enthält bisher keine Lösungsansätze, wie die beiden künftig betriebenen Flughäfen | <ul style="list-style-type: none"> Verbindung zwischen Terminal 1 und Terminal 5 (Schönefeld) wird durch S-Bahn hergestellt Beide Terminals werden ab Inbetriebnahme BER auch von |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | Schönefeld alt (T1) und der Flughafen BER (T2) schienenseitig miteinander verknüpft werden sollen; beide Standorte müssen künftig zwingend aus Brandenburg und aus Berlin per Zug erreichbar sein | Regionalverkehrslinien bedient |
| Verbundgebiet | generell | detaillierte Zielstellungen zur zukünftigen Netz- und Linienentwicklung fehlen weitestgehend | <ul style="list-style-type: none"> • Netzkarten und Bedienkonzepte sind für die Horizonte 2018, 2022 und 2030 enthalten |
| Verbundgebiet | generell | deutlich weitere Ausbreitung des ÖPNV in der Fläche des Landes Brandenburg ist erforderlich | <ul style="list-style-type: none"> • Organisation und Finanzierung Busverkehr erfolgt in Zuständigkeit der kommunalen Aufgabenträger • Bedienung der Fläche soll auch mit innovativen Bedienformen erfolgen |
| Verbundgebiet | generell | deutliche Trennung von RE und RB ist empfehlenswert | <ul style="list-style-type: none"> • Klare Produktstrukturierung wird angestrebt • Aufgrund langlaufender RE-Linien mit teilweise schwach nachgefragten Außenästen, die keinen Parallelbetrieb von RE- und RB-Linien rechtfertigen, müssen RE-Linien mitunter ersatzweise auch aufkommensschwache Stationen bedienen |
| Verbundgebiet | generell | Dezierte Aussagen zur Umsetzung der Barrierefreiheit bis 2022 fehlen bislang im Entwurf des LNVP | <ul style="list-style-type: none"> • Für den SPNV ist ein zügige Weiterentwicklung der Barrierefreiheit vorsehen. |
| Verbundgebiet | generell | Die geplante Arbeit mit Echtzeitdaten kann im ländlichen/grenznahen Bereich wegen mangelnder Netzabdeckung und fehlender technischer Ausgestaltung nicht sukzessive durch Verkehrsunternehmen verbessert werden | <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf Digitalisierungsstrategie der Landesregierung und 5G Netzentwicklung |
| Verbundgebiet | generell | die Nahverkehrspläne Berlin und Brandenburg weisen unterschiedl. Zeiträume und regionale Abgrenzungen auf | <ul style="list-style-type: none"> • dies ist den unterschiedlichen Planungsträgern und -verfahren geschuldet, die inhaltliche Abstimmung ist gewährleistet |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Direktverbindungen zwischen den Oberzentren und dem BER | <ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg strebt eine gute Anbindung aller Oberzentren an den Flughafen BER an • Potsdam erhält ab Inbetriebnahme des BER eine Direktverbindung zum Flughafen BER • Cottbus erhält mittelfristig eine schnelle Direktverbindung zum Flughafen BER • Frankfurt (Oder) wird mittels einer guten Anschlussverbindung an den Flughafen BER angebunden sein • Direktanbindung von Frankfurt (Oder) an den Flughafen BER ist aufgrund infrastruktureller, betrieblicher und finanzieller Rahmenbedingungen nicht möglich und aufgrund der Verkehrsbeziehungen auch nicht zielführend (Hauptnachfragestrom im SPNV wird nach vorliegenden Prognosen weiterhin direkt von und nach Berlin führen) |
| Verbundgebiet | RB26 | Durchbindung der RB 26 vom derzeitigen Endbahnhof Berlin-Lichtenberg bis zur Stadtbahn (Berlin-Ostkreuz) wird im Entwurf des LNVP auf das Jahr 2022 verschoben. Hier wird eine Begründung eingefordert, da mit der Inbetriebnahme des unteren Regionalbahnsteigs am Berliner Ostkreuz sowie dem Begegnungsabschnitt zwischen Strausberg und Rehfelde alle nötigen Voraussetzungen für eine zeitnahe Umsetzung gegeben sind | <ul style="list-style-type: none"> • RB26 verkehrt bereits ab Dezember 2018 von/nach Berlin Ostkreuz (nicht als Planungshorizont im LNVP benannt) |
| Verbundgebiet | generell | Dynamisierung der Landesmittel um dem quantitativen und qualitativen Bedarf an üÖPNV-Leistungen in den nächsten Jahren gerecht zu werden | <ul style="list-style-type: none"> • wird über das ÖPNVG und ÖPNVFVO geregelt |
| Verbundgebiet | generell | Einführung einer Tarifzone D | <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs (inkl. zeitliche und räumliche Gültigkeiten) im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Einführung eines einheitlichen Stadttarifs für alle Ortsteile | <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich ist die politische Zuordnung eines Ortsteiles oder einer Gemeinde nicht ausschlaggebend für die Zuordnung in bestimmte Tarifbereiche und Waben. Darüber hinaus besteht jedoch die Möglichkeit eine Veränderung innerhalb des Tarifgefüges vorzunehmen. Dazu werden die Alt-Einnahmen ermittelt und zukünftigen Einnahmen nach der Verschiebung des betreffenden Ortsteils prognostiziert. Anschließend wird die Differenz (Mindereinnahmen) berechnet. Diese Differenz muss der Initiator dieser Verschiebung (Kommune oder Landkreis) tragen und den Verkehrsunternehmen finanziell ausgleichen. Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Einheitliche Tarife in allen Ortsteilen (Tarifgebiet C), um vermeidbare Anreisen mit PKW zu verringern | <ul style="list-style-type: none"> Im Tarifteilbereich C gibt es bereits ausschließlich einheitliche Tarife. Für Fahrten nach Berlin können Fahrausweise für Berlin BC oder ABC erworben werden. Bei Start in Berlin C ist der Preis jeweils der gleiche. Binnenfahrten im Tarifteilbereich Berlin C werden im Lokaltarif abgebildet. Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Einige Städte des "Städtekranz Berlin-Brandenburg" werden nicht ausreichend an BER angebunden | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg strebt eine gute Anbindung an den Flughafen BER an Potsdam erhält ab Inbetriebnahme des BER eine Direktverbindung zum Flughafen BER Cottbus und Eberswalde erhalten mittelfristig eine schnelle Direktverbindung zum Flughafen BER Frankfurt (Oder), Luckenwalde und Jüterbog wird mittels einer guten Anschlussverbindung an den Flughafen BER angebunden sein |
| Verbundgebiet | generell | Einige Städte des "Städtekranz Berlin-Brandenburg" werden nicht ausreichend an Berlin und Potsdam angebunden | <ul style="list-style-type: none"> Großteil der Städtekranzstädte verfügt über eine schnelle Direktverbindung in die Berliner Innenstadt, von wo aus kurze Umstiegsmöglichkeiten in Richtung Potsdam bestehen |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Einsatz des Landes Brandenburg beim Bund und der DB Fernverkehr AG einen deutlichen Ausbau der Verbindungen nach Osteuropa zu schaffen, wird gefordert | <ul style="list-style-type: none"> Land setzt sich intensiv für den Ausbau der Fernverkehrsangebote an und steht dazu im Austausch mit DB Fernverkehr und den zuständigen polnischen Institutionen. Für den Ausbau der Infrastruktur, z.B. zweigleisige Elektrifizierung nach Stettin stehen die Länder Berlin und Brandenburg in konkreten Verhandlungen. |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Einsatz von Elektro-Bussen | <ul style="list-style-type: none"> Organisation und Finanzierung Busverkehr erfolgt in Zuständigkeit des Landkreises Anschlusssicherung ist technisch grundsätzlich möglich; auch hier liegt die Umsetzung in der Zuständigkeit des LK bzw. des Verkehrsunternehmens Unterstützung Landkreis über EFRE Rili Mobilität möglich |
| Verbundgebiet | generell | Elektrifizierung | <ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur des Bundes/DB Netz AG, Brandenburg unterstützt die Elektrifizierungsoffensive des Bundes. |
| Verbundgebiet | OE65 | Elektrifizierung der Schienenverbindung Cottbus-Horka-Görlitz | <ul style="list-style-type: none"> Betreiberaufgabe; potenzieller Bedarf BVWP 2030, Land hat dies zum BVWP angemeldet |
| Verbundgebiet | RE6 | Elektrifizierung der Strecke des RE6 ab 2030 | <ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur des Bundes/DB Netz AG, derzeit nicht vorgesehen, perspektivisch bimodulare Fahrzeuge |
| Verbundgebiet | RB26 | Elektrifizierung und zweigleisiger Streckenausbau der RB26, früher Umsetzen | <ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur des Bundes/DB Netz AG; Land Brandenburg setzt sich für Ausbau ein |
| Verbundgebiet | generell | Entflechtung zwischen RE und Vorortverkehr; streckenspezifische Systementscheidung zwischen "klassische" S-Bahn oder Vorortzügen auf Wechselstromgleisen | <ul style="list-style-type: none"> entsprechend der infrastrukturellen Möglichkeiten wird Entflechtung bereits umgesetzt Prüfung für weitere Korridore im Rahmen von i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Entwicklung der Verknüpfung mit dem ÖSPV von/nach Polen | <ul style="list-style-type: none"> wird bereits in Kapitel 1.3 beschrieben |
| Verbundgebiet | generell | Entwicklung SPNV zwischen Berlin <> Zielona Gora und Berlin <> Gorzów Wkp. | <ul style="list-style-type: none"> wird bereits in Kapitel 1.3 beschrieben |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Entwicklung zusätzlicher Angebote des SPFV von/nach Polen | <ul style="list-style-type: none"> • wird teilweise bereits in Kapitel 1.3 beschrieben • Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen um zusätzliche Fernverkehre; Einrichtung liegt jedoch in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | Ergänzende Angaben zur Finanzierung und Realisierung des Zielnetz 2022 werden erwartet | <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung ist über RegG gesichert • Realisierung im Rahmen von Verkehrsverträgen |
| Verbundgebiet | generell | Ergänzende Untersuchungen zur Korridoruntersuchung sind durchzuführen | <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung im Rahmen von i2030 |
| Verbundgebiet | RE3/RE4 | Ergänzung der geänderten Linienführung des RE3/RE4 um den Fußnotenkommentar"Vorbehaltlich einer Abstimmung mit dem Land Sachsen-Anhalt zur Fahrplanlage ab 2022" im Abschnitt 6.2.3, Unterkapitel Verkehrsangebot und in Tabelle 6-3 | <ul style="list-style-type: none"> • erfolgt |
| Verbundgebiet | RB51 | Ergänzung der Linie RB51 im Netz MDSB II in Tabelle 6-7 | <ul style="list-style-type: none"> • erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Ergänzung um Maßnahmen zur Verbesserung der Bahnhöfe und des Bahnhofumfeldes; Bereitstellung eines Bahnhofspasses | <ul style="list-style-type: none"> • VBB Qualitätsanalyse Stationen |
| Verbundgebiet | generell | Erlössichernde ÖPNV-Tarife konzipieren | <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Ermäßigte Tickets für Schüler und Schülerschein als Voraussetzung für Erwerb von Freizeittickets | <ul style="list-style-type: none"> • Das VBB-Freizeit-Ticket ist ein Zusatzticket. Es wurde nicht als Einzelfahrausweis kalkuliert. Es kommt den Auszubildenden und Schüler innen zugute, die als Stammkunden mit Zeitkarten (Monatskarten, Abonnements und Jahreskarten) unterwegs sind und sich damit den räumlichen Geltungsbereich auf das VBB-Gesamtnetz erweitern können. Für einzelne, gelegentliche Fahrten wird dieses Zusatzticket nicht angeboten. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Erneute Aufnahme der Bereitstellung eigener Mittel seitens des Landes Brandenburgs wird gefordert; auch für Umsetzung der Mobilitätsstrategie und Verbesserung der Verkehrsangebote | <ul style="list-style-type: none"> • langfristig angestrebt, nur nach Maßgabe des Haushaltsplans möglich • Einsatz von Landesmittel bis zum Haushaltsjahr 2020 gesichert |
| Verbundgebiet | generell | Erwähnung der geplanten Losteilung im Netz Elbe-Spree | <ul style="list-style-type: none"> • Fußnote eingefügt |
| Verbundgebiet | generell | Erweitertes Konzept für Rad im Regio wird eingefordert | <ul style="list-style-type: none"> • Analyse bezüglich weiterer auszustattender Linien wurde durchgeführt; zur vorzeitigen Umsetzung (vor Auslaufen der Verkehrsverträge) an weiteren Fahrzeugen zeigte sich, dass Kosten den Nutzen übersteigen • Grundsätzlich keine vorzeitige Umsetzung auf allen Linien, dennoch Gespräche mit Betreibern und Versuche teilweise frühzeitige Ausweitung umzusetzen • generelle Umsetzung im Rahmen der Neuvergabe von Verkehrsverträgen, u.a. im Netz Elbe-Spree |
| Verbundgebiet | generell | es ist nicht ersichtlich inwiefern alle relevanten Möglichkeiten bei der Mitfall-Betrachtung berücksichtigt wurden | <ul style="list-style-type: none"> • betrifft Inhalte der Korridoruntersuchung; diese sind unter https://www.VBB.de/unsere-themen/planen-fr-die-zukunft/i2030-und-oepnv-konzept-2030 abrufbar |
| Verbundgebiet | generell | es wird nicht deutlich, ob die Infrastrukturmaßnahmen bis 2022 fertiggestellt sind oder dann die Planungen beginnen | <ul style="list-style-type: none"> • ist dargestellt |
| Verbundgebiet | generell | es wird nicht deutlich, welche Mitfälle untersucht worden sind | <ul style="list-style-type: none"> • betrifft Inhalte der Korridoruntersuchung; diese sind unter https://www.VBB.de/unsere-themen/planen-fr-die-zukunft/i2030-und-oepnv-konzept-2030 abrufbar |
| Verbundgebiet | generell | Fahrgastkomfort (Überdachung, Toiletten, Sitzmöglichkeiten) verbessern | <ul style="list-style-type: none"> • Betreiberaufgabe, • über Regelangebot des Betreibers hinausgehende Anforderungen können unter Beachtung RiLi ÖPNV-Invest des Landes BB ggf. gefördert werden |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | fahrplantechnische und tarifliche Integration des SPFV zur Erhöhung der Taktdichte | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen um zusätzliche Fernverkehrsverbindungen; Einrichtung liegt jedoch in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrplantechnische und tarifliche Integration wird angestrebt, insofern eine Attraktivitätssteigerung für das Nahverkehrsnetz erkennbar ist |
| Verbundgebiet | generell | Fahrradmitnahme in Bahn und Bus verbessern | <ul style="list-style-type: none"> Die Mitnahme in den Bussen ist aus Platzgründen sehr begrenzt und kann daher nur die Ausnahme bleiben. Mit dem Piloten RadimRegio sind viele Verbesserungen umgesetzt. |
| Verbundgebiet | generell | Fahrradmitnahme in Bussen des SEV ermöglichen; mit Zeitplanung | <ul style="list-style-type: none"> Fahrradmitnahme in SEV-Bussen bereits heute vertraglich verpflichtend vorgeschrieben |
| Verbundgebiet | generell | Fahrradmitnahme von April bis Oktober erweitern | <ul style="list-style-type: none"> Fahrradwagen mit 72 Stellplätzen wird auf RE3 von April bis Oktober bereitgestellt Kapazität zur Fahrradmitnahme wird als ausreichend betrachtet |
| Verbundgebiet | generell | Fahrzeugstandards anpassen (Elektrifizierung) | <ul style="list-style-type: none"> Einsatz von Fahrzeugen entsprechend den infrastrukturellen Voraussetzungen, ggf. auch Einsatz innovativer Antriebe |
| Verbundgebiet | generell | Fahrzeugstandards anpassen (Elektrifizierung, Gefäßgröße) | <ul style="list-style-type: none"> wird dargestellt |
| Verbundgebiet | generell | Fahrzeugstandards anpassen, insbesondere hinsichtlich Fahrradmitnahme mit Festlegung von Standards in Fahrzeugen und an Abstellanlagen einschließl. finanzieller Unterstützungen der Kommunen werden gefordert | <ul style="list-style-type: none"> Analyse bezüglich weiterer auszustattender Linien wurde durchgeführt; zur vorzeitigen Umsetzung (vor Auslaufen der Verkehrsverträge) an weiteren Fahrzeugen zeigte sich, dass Kosten den Nutzen übersteigen Grundsätzlich keine vorzeitige Umsetzung auf allen Linien, dennoch Gespräche mit Betreibern und Versuche teilweise frühzeitige Ausweitung umzusetzen (u.a. RE6) generelle Umsetzung im Rahmen der Neuvergabe von Verkehrsverträgen, u.a. im Netz Elbe-Spree |
| Verbundgebiet | generell | Fehlen einer langfristigen Strategie über 2022 bzw. 2030 hinaus | <ul style="list-style-type: none"> siehe Zielkonzepte/ i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Fehlende Angaben zur Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren außerhalb von Brandenburg | <ul style="list-style-type: none"> Konzepte sind länderübergreifend, die Erreichbarkeit gegeben |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | fehlende Aussagen zur Barrierefreiheit, fast ausschließliche Wiedergabe der gesetzlichen Vorgaben | <ul style="list-style-type: none"> Ziele sind benannt; Umsetzung durch Infrastrukturbetreiber |
| Verbundgebiet | generell | fehlende Maßnahmen für aktuelle Belastungen der Pendler | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg strebt kurzfristige Taktverdichtung an und befindet sich dazu derzeit in Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | Fehlende Vorgaben für die Entwicklung von Mobilitätsstationen | <ul style="list-style-type: none"> Kompetenzstelle Bahnhof ist etabliert |
| Verbundgebiet | generell | fehlender Nachweis für die Erforderlichkeit eines verbundweiten Schüler und Auszubildentickets | <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Fernzüge mit Halt an Brandenburger Bahnhöfen mit VBB-Ticket nutzbar | <ul style="list-style-type: none"> Im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg gibt es auf zwei Relationen (Berlin - Prenzlau sowie Potsdam - Cottbus) eine Tarifierkennung von VBB-Fahrausweisen in den Zügen der DB Fernverkehr AG. Diese beiden Relation wurden bewusst ausgewählt, da auf der Strecke nach Prenzlau ansatzweise mit den IC/ICE sowie dem RE3 ein Stundentakt angeboten werden kann und auf der Strecke nach Cottbus in der Früh-HVZ sowie nachmittags jeweils ein zusätzlicher IC als Entlastung zum RE2 genutzt werden kann. |
| Verbundgebiet | generell | Festlegung maximaler Fahrtzeiten zwischen den zentralen Orten, Potsdam und Berlin | <ul style="list-style-type: none"> betrifft Inhalt Landesentwicklungsplan |
| Verbundgebiet | generell | Finanzielle Unterstützung bei der barrierefreien Gestaltung und bei der Verbesserung der Infrastruktur von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern durch das Land Brandenburg wird gefordert. Kommunale Ideen und Konzepte sollen hinsichtl. Machbarkeit und zeitnahe Realisierung unterstützt und begleitet werden | <ul style="list-style-type: none"> die Förderung des Landes ist darauf ausgerichtet |
| Verbundgebiet | generell | Finanzierung mehrere Aspekte | <ul style="list-style-type: none"> Regelung gem. ÖPNVG / ÖPNVFVO siehe Novelle vom Dezember 2017 |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Flächendeckendes W-LAN in Zügen | <ul style="list-style-type: none"> • flächendeckendes WLAN für Fahrgäste in den Zügen ist in den Folgeverträgen (nach wettbewerblicher Vergabe) grundsätzlich vorgesehen, zB. im Netz Elbe-Spree zu Dezember 2022 • zeitnähere Umsetzung für einzelne Linien in Prüfung |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Flexible Gestaltung alternativer Bedienformen ist notwendig (z.B. voll flexible Rufbusse) | <ul style="list-style-type: none"> • Aus der Formulierung im LNVP leitet sich auch ab, die Genehmigungspraxis im Land Brandenburg einer kritischen Prüfung zu unterziehen mit dem Ziel flexiblen Angebotsformen größere Spielräume zu ermöglichen. |
| Verbundgebiet | generell | Flexibles Reagieren in der Angebotsgestaltung ist nicht möglich | <ul style="list-style-type: none"> • Nachsteuerungsmöglichkeiten im Rahmen der Verkehrsverträge angestrebt |
| Verbundgebiet | generell | Förderung eines Facharbeiterabschluss (IHK) als Kundenbetreuer im Nahverkehr zur qualitativ guten Betreuung Reisender im SPNV (auch subjektiv empfunden) | <ul style="list-style-type: none"> • siehe VBB Qualitätskriterien |
| Verbundgebiet | generell | Förderung von B+R Stationen und Ladestationen für E-Bikes | <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung Kommune über Rili ÖPNV-Invest möglich |
| Verbundgebiet | generell | Förderung von Initiativen zur Optimierung zwischen Bahnhöfen und Start-/Zielorten in der Region, um die Attraktivität des SPNV zu steigern | <ul style="list-style-type: none"> • obliegt kommunalen Gebietskörperschaften; wird vom Land begrüßt |
| Verbundgebiet | generell | Fortführung zweckgebundener Entflechtungsmittel ermöglichen | <ul style="list-style-type: none"> • ist vorgesehen |
| Verbundgebiet | generell | Früherer Einsatz von Landesmittel für den SPNV und für den üÖPNV dringend notwendig | <ul style="list-style-type: none"> • langfristig angestrebt, nur nach Maßgabe des Haushaltsplans möglich |
| Verbundgebiet | generell | geforderte Initiativen mit Berlin zur Stärkung des Umweltverbundes sind nicht enthalten | <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf Mobilitätsstrategie 2030 |
| Verbundgebiet | generell | gegenseitige Anerkennung von VBB- und polnischen Regionalfahrausweisen | <ul style="list-style-type: none"> • Hierzu bedarf es gesonderter Vereinbarungen zwischen den Ländern |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Gemeinsamer LNVP Berlin Brandenburg ist notwendig | <ul style="list-style-type: none"> dies ist den unterschiedlichen Planungsträgern und -verfahren geschuldet, die inhaltliche Abstimmung ist gewährleistet |
| Verbundgebiet | generell | Generelle Angebotserweiterung, zu Tagesrandzeiten | <ul style="list-style-type: none"> Generelle Angebotserweiterung nicht sachgerecht Betriebszeiten in Abhängigkeit von Nachfrage und Betriebskonzept (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Generelle Einrichtung weiterer Radstationen am oder im Bahnhof | <ul style="list-style-type: none"> Unterstützung Kommune über Rili ÖPNV-Invest möglich/Kompetenzstelle Bahnhof |
| Verbundgebiet | generell | Generelle Kapazitätserweiterung, durch Bahnsteigverlängerungen vorbereiten | <ul style="list-style-type: none"> aktuelles Bahnsteiglängen- und Höhenkonzept im LNVP sieht in Abhängigkeit des Bedarfs teilweise Verlängerung der Bahnsteige vor |
| Verbundgebiet | generell | Generelle Kapazitätserweiterung, Fahrradmitnahme verbessern | <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugkapazitäten in Abhängigkeit von Nachfrage und Infrastruktur (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Generelle Kapazitätserweiterung, kurz- und mittelfristig, Nennung konkreter Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg strebt kurzfristige Taktverdichtung an und befindet sich dazu derzeit in Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | Generelle Umstiegsoptimierung SPNV <> ÖPNV Fahrplanstabilität, Pünktlichkeit SPNV. Zunehmende Verkehrsdichte auf den Straßen, damit auch Pünktlichkeitsprobleme beim Bus. | <ul style="list-style-type: none"> Die Pünktlichkeit der Bahn ist eine elementare Voraussetzung für das im LNVP geforderte integrierte ÖPNV System. Die zunehmende Verkehrsdichte auf der Straße und damit Behinderungen im Busverkehr ist fast im gesamten Berliner Umland eine Herausforderung. Separate Busspuren und LSA-Bevorrechtigung sind in Brandenburg (bis auf wenige Ausnahmen) leider noch kein beachtetes Thema. |
| Verbundgebiet | generell | Generelle Umstiegsoptimierung SPNV <> ÖPNV, einheitliche Standards zur besseren Fahrgastkommunikation. Garantierung über RBL-Anschlüsse umsetzen | <ul style="list-style-type: none"> Einheitliche Standards sind auch im Interesse des VBB. Dadurch, das die Organisation des Busverkehrs in der Verantwortung der LK liegt, sind landesweite Standards im bisherigen System nicht durchzusetzen. Für das System PlusBus sind die maximalen definierten Übergangszeiten Bahn-Bus Kernforderung. Auch wenn Buslinien nicht die Standards der Bedienungshäufigkeit entsprechen, sollte sich an den Anschlussstandards im Sinne der Fahrgäste orientiert werden. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Generelle Umstiegsoptimierung, regulärer Linienverkehr <> Schülerverkehr <> Rufbusse <> SPNV verbessern Systematisierung des Busnetzes in Hauptlinien und Ergänzungslinien, Straffung des Schülerverkehrs, Einrichtung von Schülersammelpunkten | <ul style="list-style-type: none"> • Organisation und Finanzierung Busverkehr und damit auch der Anschlussgestaltung zur Bahn erfolgt im Auftrag der kommunalen Aufgabenträger • Zur Netzhierarchisierung soll die Marke PlusBus beitragen, die als Hauptlinien die Aufkommensschwerpunkte verbinden. • Die Straffung des Schülerverkehrs wäre im Sinne der anderen Fahrgäste, aber auch der Mehrzahl der Schüler selbst von Vorteil. Jedoch gibt es bei Umsetzungen viele Einwände von in der Gesamtanzahl wenigen Schülern (und Eltern) die nicht von der Straffung profitieren. • Die Versuche mit Sammelpunkten sind bisher in Brandenburg leider gescheitert |
| Verbundgebiet | generell | Genereller Abbau von anlagen- und mangelbedingten Geschwindigkeitseinbrüche | <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur des Bundes/DB Netz AG |
| Verbundgebiet | generell | Genereller Ausbau des ÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> • ist in den Zielen inkludiert |
| Verbundgebiet | generell | Genereller Ausbau von B+R an aufkommensstarken Pendlerbahnhöfen (Radstationen /Fahrradparkhäuser) | <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung Kommune über Rili ÖPNV-Invest möglich |
| Verbundgebiet | generell | Genereller Ausbau von B+R an Bahnhöfen | <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung Kommune über Rili ÖPNV-Invest möglich |
| Verbundgebiet | generell | Genereller barrierefreier Umbau aller Bahnhöfe/Bahnhofsumfelder (Zuwege und Zugänge barrierefrei) | <ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktur des Bundes/DB Station und Service, • Grundsätzliche Anforderung wird mitgetragen, • Umfeld kommunale Aufgabe, Land unterstützt auf Antrag im Rahmen RiLi ÖPNV-Invest |
| Verbundgebiet | generell | Geplante Kapazitätserhöhung besonders in der HVZ umsetzen; Hinweise und Inhalte in den Nahverkehrsplänen der drei Landkreise mit Priorität berücksichtigen | <ul style="list-style-type: none"> • Angebotsverdichtungen werden in der Hauptverkehrszeit angestrebt |
| Verbundgebiet | generell | grafische Darstellung der Betriebs- und Investitionskosten über die Laufzeit des | <ul style="list-style-type: none"> • nicht präzise darstellbar (Preisermittlung im Wettbewerb) |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | LNVP wird gefordert | |
| Verbundgebiet | generell | Grundzentren wurden nicht in den LNVP aufgenommen | <ul style="list-style-type: none"> • betrifft Landesplanung |
| Verbundgebiet | generell | Hinwirkung auf eine Senkung der Stationsentgelte bei Bund und DB Station und Service | <ul style="list-style-type: none"> • bundesgesetzliche Regelung nach ERegG |
| Verbundgebiet | generell | Höhenkonzept nicht sachgerecht | <ul style="list-style-type: none"> • wird angepasst |
| Verbundgebiet | generell | Hp Werbig ist barrierefrei ausgebaut, Darstellung in Abb. 2-5 ist zu ergänzen | <ul style="list-style-type: none"> • redaktioneller Hinweis |
| Verbundgebiet | generell | ICE-Halte für RWK, insbesondere an der Anhalter Bahn, in Luckenwalde und in Jüterbog | <ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg unterstützt zusätzliche Fernverkehrshalte; Einrichtung liegt jedoch in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | im Anhang in Abb. 6-10 den Fernverkehrszugang in Stendal wegen seiner Bedeutung für die Planungsregion zu ergänzen | <ul style="list-style-type: none"> • in den betroffenen Abbildungen findet keine Darstellung von Strecken und Halten außerhalb des Landes Brandenburgs statt |
| Verbundgebiet | generell | Im LNVP ist die Zusammenarbeit, ggf. erreichte Ergebnisse und Ziele mit Berlin nicht erkennbar | <ul style="list-style-type: none"> • siehe zB i2030 oder die Vergabe NES |
| Verbundgebiet | generell | im LNVP soll hinzugefügt werden, dass die Genehmigung von Rufbussen nach Urteil des BVerwG flexibler ausgelegt wird | <ul style="list-style-type: none"> • Aus der Formulierung im LNVP leitet sich auch ab, die Genehmigungspraxis im Land Brandenburg einer kritischen Prüfung zu unterziehen mit dem Ziel flexiblen Angebotsformen größere Spielräume zu ermöglichen. |
| Verbundgebiet | generell | Im Sinne §7 Absatz 4 ÖPNV-Gesetz besteht Bedarf, die vorliegenden Mindestangaben zu ergänzen | <ul style="list-style-type: none"> • die Aussagen des LNVP erfüllen den § 7 Absatz 4 |
| Verbundgebiet | generell | im Zeitraum 2018-2022 finden nur sehr marginale Veränderungen statt, was den bestehenden Erfordernissen nicht gerecht wird | <ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg strebt kurzfristige Taktverdichtung an und befindet sich dazu derzeit in Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Image- und Produktverbesserung mit "Stadtexpress" oder "Metropol Express" | <ul style="list-style-type: none"> Imagegewinn durch Produktumbenennung nicht nachvollziehbar |
| Verbundgebiet | generell | In Ausschreibung ausreichende Fahrzeugreserven verlangen | <ul style="list-style-type: none"> Mindestanforderungen werden im Rahmen der Verkehrsverträge gestellt; darüber hinaus wirken im Verkehrsvertrag weitere Regelungen (u.a. Anreize und Minderungen), so dass die Eisenbahnverkehrsunternehmen motiviert sind, ausreichende Reserven vorzuhalten |
| Verbundgebiet | generell | Inbetriebnahme Lichtenberg-Ostkreuz schon ab 2018 nicht 2022? | <ul style="list-style-type: none"> Ist für Fahrplanjahr 2019 vorgesehen, daher Planungshorizont 2022 zugeordnet |
| Verbundgebiet | generell | Infrastrukturausbau, Erhöhung Zuglänge, selektive Türsteuerung | <ul style="list-style-type: none"> Bahnsteiglängen und -höhenkonzept berücksichtigt bereits Ausbau für 6 Wagen |
| Verbundgebiet | generell | Inhaltliche Ergänzung des LNVP um die Fernverkehrsstrategie 2030 der DB Fernverkehr | <ul style="list-style-type: none"> Einrichtung von Fernverkehrsangeboten liegt in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | Insgesamte Verbesserung der Aufenthaltsqualität an Stationen | <ul style="list-style-type: none"> VBB Qualitätsanalyse Stationen |
| Verbundgebiet | generell | Integration einer gemeinsamen Betrachtung des Regionalnetzes mit dem Fernverkehr; Zugänglichkeit des SPFV durch Tarifänderungen gewährleisten | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen um zusätzliche Fernverkehrsverbindungen; Einrichtung liegt jedoch in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen Fahrplantechnische und tarifliche Integration wird angestrebt, insofern eine Attraktivitätssteigerung für das Nahverkehrsnetz erkennbar ist |
| Verbundgebiet | generell | Kapazitätserhöhung durch längere Züge vorbereiten | <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugkapazitäten in Abhängigkeit von Nachfrage und Infrastruktur (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Kapazitätserweiterung Fahrzeugkapazität | <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugkapazitäten in Abhängigkeit von Nachfrage und Infrastruktur (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Kapazitätserweiterung Fahrzeugkapazität RB26 | <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugkapazitäten in Abhängigkeit von Nachfrage und Infrastruktur (keine Festlegung durch LNVP) Taktverdichtung auf einen 30-Min-Takt bis Müncheberg wird angestrebt |
| Verbundgebiet | generell | Kapazitätserweiterung für Fahrrad- und Kinderwagenmitnahme | <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugkapazitäten in Abhängigkeit von Nachfrage und Infrastruktur (keine Festlegung durch LNVP) |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | RE1 | Kapazitätserweiterung RE1, Sitzplätze und Fahrradmitnahme | <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugkapazitäten in Abhängigkeit von Nachfrage und Infrastruktur (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Kauf von ca. 20 zusätzlichen Viertelzügen der Baureihe 483; Erneuerung der Baureihe 480 mit Betrieb bis Ende 2020 | <ul style="list-style-type: none"> Fahrzeugkapazitäten in Abhängigkeit von Nachfrage und Infrastruktur (keine Festlegung durch LNVP); Fahrzeubeschaffung erfolgt durch Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | kaum noch personenbedienter Service oder Vertrieb an Bahnhöfen | <ul style="list-style-type: none"> durch Begleitung aller Züge durch Kundenbetreuer wird Vertrieb neben weiteren Vertriebswegen sichergestellt |
| Verbundgebiet | generell | kein Aufgreifen der Strategie "Sprung in die 2. Reihe" | <ul style="list-style-type: none"> vorgesehene Angebotsverbesserungen dienen auch dieser Strategie |
| Verbundgebiet | RE15 | Kein Hinweis auf die Möglichkeit, die Strecke Cottbus - Senftenberg - Hoyerswerda zu realisieren (Abschluss der Elektrifizierung 2018/2019) sind | <ul style="list-style-type: none"> in Kapitel 1.3 enthalten |
| Verbundgebiet | generell | kein Hinweis auf Fahrzeuge des üÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> kommunaler ÖPNV – keine Festlegung durch LNVP |
| Verbundgebiet | generell | kein langfristiger Entwicklungsplan für den Zeitraum 2030 bis 2040 | <ul style="list-style-type: none"> Perspektive 2030 wird aufgezeigt |
| Verbundgebiet | generell | Keine Aussage darüber, welche Kapazitäten kurzfristig erhöht werden sollen; Arbeitsauftrag ist sehr unverbindlich | <ul style="list-style-type: none"> in Kapitel 6.2.2 |
| Verbundgebiet | generell | keine Bekenntnis zu vertiefter Zusammenarbeit mit Land Berlin über einen gemeinsamen LNVP | <ul style="list-style-type: none"> ist gegeben; Abstimmung der Pläne erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | keine Betrachtung der wirtschaftlichen Fragen des stetigen Zuwachses --> Kostenentwicklung, Entwicklung des Kostenabdeckungsgrades | <ul style="list-style-type: none"> ist thematisiert |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | keine Darstellung der Finanzmittel für die Bestellung der Verkehre des SPNV im Zeitraum 2018 - 2022 (trotz Revision der Regionalisierungsmittel); Spielraum für zusätzliche Verkehre ist nicht erkennbar | <ul style="list-style-type: none"> • ist dargestellt |
| Verbundgebiet | generell | Keine Diskussion der Kapazitätsauslastung der Infrastruktur, vorhandenen Trassenkonflikten zwischen Fern- und Güterverkehr, dadurch entstehender Probleme | <ul style="list-style-type: none"> • enthalten in Diskussion zu Deutschlandtakt und i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Keine Dokumentation im LNVP der Arbeitsschritte Berechnung der Kosten, Gegenüberstellung Nachfrage- und Kostenänderung sowie Bewertung und Priorisierung der Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> • betrifft Inhalte der Korridoruntersuchung; diese sind unter www.VBB.de abrufbar |
| Verbundgebiet | generell | keine länderübergreifende Betrachtung bzw. Berücksichtigung erkennbar | <ul style="list-style-type: none"> • ländergrenzenübergreifende Verkehre wurden in Koordination mit den angrenzenden Aufgabenträgern betrachtet und bei entsprechendem Bedarf ausgeweitet • abschließende Festlegungen zu Verkehren in anderen Bundesländern können nur die dortig zuständigen Aufgabenträger treffen |
| Verbundgebiet | generell | keine Unterstützungen für die Fahrradmitnahme enthalten | <ul style="list-style-type: none"> • Das Land Brandenburg unterstützt die Fahrgäste bei der Fahrradmitnahme. Es werden mit NES gesonderte Bereiche im Zug geschaffen, die einzig der Fahrradmitnahme dienen. Bisher waren dies eher Mischbereiche, die zu Konflikten mit Fahrgästen ohne Fahrrad führten. |
| Verbundgebiet | generell | Keine Zusammenstellung von Zielen und Kenngrößen anderer Flächenländer und Ballungsräume zum Vergleich | <ul style="list-style-type: none"> • Verweis auf externe Quellen; z.B. BAG SPNV |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Klare Definition der Abstimmung der kommunalen Nahverkehrspläne für die Berlin-Brandenburg-Verkehre mit der VBB GmbH | <ul style="list-style-type: none"> Die Erstellung der Nahverkehrspläne erfolgt in der Zuständigkeit der Landkreise. Die Bandbreite der Einbindung des VBB ist sehr weit. Sie erfolgt von Null bis zu sehr intensiver Mit- und Zuarbeit. Einheitliche Standards zu Festlegungen und Definitionen gibt es leider nicht (z.B. Definition und Klassifizierung von Verknüpfungspunkten) |
| Verbundgebiet | generell | klare strategische Vorgaben zur Finanzierung des üÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> wird über das ÖPNVG und ÖPNVFVO geregelt |
| Verbundgebiet | RB11 | Klarstellung Bedienung RB 11 in 2030 | <ul style="list-style-type: none"> Entsprechend Taktkarte (Abb 6-6) ist im Horizont 2030 weiterhin ein 60-Min-Takt zwischen Frankfurt und Cottbus mit HVZ-Verdichtung auf 30-Min-Takt bis Eisenhüttenstadt vorgesehen |
| Verbundgebiet | generell | Klimapolitische Ziele stärker verfolgen | <ul style="list-style-type: none"> in Mobilitätsstrategie inkludiert |
| Verbundgebiet | generell | Konkrete Äußerungen, für welchen Zeithorizont die ausgesetzten Abbestellungen gelten, werden zwecks Planungssicherheit der Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger für den üÖPNV gefordert | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg verfolgt die Zielstellung des Erhalts aller SPNV-Strecken und Weiterbedienung aller Halte in ganz Brandenburg |
| Verbundgebiet | generell | Konkrete Terminierung von Mobilitätsverbesserungen hinzufügen | <ul style="list-style-type: none"> insofern konkrete Termine feststehen, werden diese benannt |
| Verbundgebiet | generell | Konkreter Masterplan, inkl. Finanzierungsansätzen, zum Infrastrukturausbau und zur Ausweitung des Angebots wird seitens der Landkreise gefordert. Darstellung der Regionalisierungsmittel, Aufgaben und Landesmittel | <ul style="list-style-type: none"> ist erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Konkreter Zeit- und Umsetzungsplan, wann welche Stationen entsprechend der Intermodalität ausgerüstet werden, wird gefordert | <ul style="list-style-type: none"> Verantwortung bei Kommune und Eisenbahninfrastrukturunternehmen Förderung durch Land Brandenburg möglich |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Konzepte zur Stärkung des SPNV gegenüber dem SPFV sollten rechtzeitig angedacht werden | <ul style="list-style-type: none"> wurde im Fall von bestehenden Kapazitätsengpässen entsprechend betrachtet, z.B. Spandau - Nauen weitere Betrachtung im Rahmen von "i2030" |
| Verbundgebiet | generell | Kopplung der Landeszuwendungen an die Kostenentwicklungen um dem Anpassungsdruck bei Tarifentwicklungen entgegen zu wirken | <ul style="list-style-type: none"> wird über das ÖPNVG und ÖPNVFVO geregelt |
| Verbundgebiet | generell | Kostenfreie Fahrradmitnahme außerhalb der HVZ | <ul style="list-style-type: none"> Fahrradmitnahme weist explizit im Ausflugsverkehr (also außerhalb der HVZ) eine große Nachfrage auf Strategie des Landes zielt auch darauf ab, dass Fahrräder vor Ort ausgeliehen werden; Verleih von Fahrrädern vor Ort würde durch kostenfreie Fahrradmitnahme noch unattraktiver |
| Verbundgebiet | generell | Kreative Gestaltung des VBB-Tarifsystems Berlin ABC mit ggf. D-Zone entsprechend Entwicklungen seit 1990 | <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | kritische Untersuchung der festgelegten Standards zu Stationen und ihr Schnittstellenangebot wird gefordert | <ul style="list-style-type: none"> Leitfäden werden bei Bedarf angepasst |
| Verbundgebiet | generell | Kurzfristige Kapazitätserweiterung, Nennung konkreter Maßnahmen | <ul style="list-style-type: none"> konkrete Maßnahmen in Kapitel 6.2.2 benannt |
| Verbundgebiet | generell | kurzfristige Umsetzung von Maßnahmen angesichts des Handlungsdrucks durch das wachsende Pendleraufkommen | <ul style="list-style-type: none"> einige Maßnahmen werden bereits kurzfristig umgesetzt (siehe Kapitel 6.2.2) |
| Verbundgebiet | generell | länderübergreifende Abstimmung (Dresden Leipzig, Sachsen-Anhalt, Niedersachsen, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern) wird gefordert | <ul style="list-style-type: none"> länderübergreifende Abstimmung findet im Rahmen der Erstellung und Umsetzung der Nahverkehrspläne sowie bei der Vergabe von Verkehrsleistungen statt |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Länderübergreifende Modellregionen für mehr Fahrgäste und mehr Umweltverbund erarbeiten; für Wachstumsregion Nordost und Problemregion Spandau-Havelland | <ul style="list-style-type: none"> • siehe i2030 |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Landesbedeutsame Buslinien aufnehmen als SPNV Ergänzung und als System von Tangentiallinien | <ul style="list-style-type: none"> • Es sind keine landesbedeutsamen Linien vorgesehen. |
| Verbundgebiet | generell | Landesweite Öffentlichkeitsarbeit zur Imagebildung des ÖV verbessern | <ul style="list-style-type: none"> • operatives Geschäft des VBB und der VU |
| Verbundgebiet | generell | Langfristige Anbindung von Regionen mit touristischen Zielen | <ul style="list-style-type: none"> • SPNV-Angebot berücksichtigt auch touristische Belange |
| Verbundgebiet | generell | Langfristige Planung des regionalen Radwegenetz durch die Vergabe von Förderinstrumenten an die kommunalen Akteure | <ul style="list-style-type: none"> • Der Radverkehr ist vorwiegend eine kommunale Aufgabe. Das Land wird diese Aufgabe auch künftig weiterhin durch Fördermittel unterstützen. |
| Verbundgebiet | üÖPNV | langfristige Verstetigung und Dynamisierung der zusätzlichen Landeszuweisungen, speziell für Straßenbahnen und O-Busse, um notwendige Entwicklungen zu gewährleisten | <ul style="list-style-type: none"> • siehe Novelle des ÖPNVG im Dezember 2017 |
| Verbundgebiet | generell | Laut ÖPNVGF § 7, Abs. 1 ist der LNVP "[...]für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des öffentlichen Personennahverkehrs" aufzustellen. Landesbedeutsame Verkehrslinien anderer Verkehrsträger werden jedoch nicht behandelt | <ul style="list-style-type: none"> • Es sind keine landesbedeutsamen Buslinien vorgesehen. |
| Verbundgebiet | generell | LNVP enthält keine konkreten Zielnetze | <ul style="list-style-type: none"> • Zielnetz 2018, 2022 und 2030 enthalten |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | LNVP ist der Plan des Landes für die Gestaltung des ÖPNV, nicht nur des SPNV; Umsetzung des ÖPNVG wird nicht wahrgenommen | <ul style="list-style-type: none"> • Hinweis auf § 7 ÖPNVG |
| Verbundgebiet | generell | LNVP muss Gesamtstrategie und Langzeitplanung darstellen | <ul style="list-style-type: none"> • Gesamtstrategie und Langfristplanung werden dargestellt |
| Verbundgebiet | generell | LNVP wurde nur für Hauptstadtregion und nicht für das ganze Land Brandenburg geschrieben | <ul style="list-style-type: none"> • Hauptstadtregion bezieht sich auf gesamtes Land Brandenburg und Berlin = Verbundgebiet |
| Verbundgebiet | generell | LNVP enthält kein detailliertes Finanzierungskonzept, es wird offen gelassen welche konkreten Finanzierungsansätze das Land in den Folgejahren plant | <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierungsgrundlagen sind dargestellt |
| Verbundgebiet | generell | LNVP enthält keine Angaben zum Investitionsbedarf, zur Entwicklung der Betriebskosten, Finanzierungskonzept. Es fehlen finanzielle Grundlagen für konzeptionelle Entwicklungsvorstellungen, mögliche Spielräume werden nicht klargestellt, Alternativen sind monetär nicht bewertbar | <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierungsgrundlagen sind dargestellt |
| Verbundgebiet | generell | LNVP konzentriert sich fast ausschließlich auf Berlin und Berliner Umland, keine Berücksichtigung und Verbesserung übriger Bereiche des Landes Brandenburg und Städte außerhalb des Berliner Umlands (z.B. Potsdam) | <ul style="list-style-type: none"> • Handlungsbedarfe ergeben sich insbesondere im Berliner Umland; auch im weiteren Metropolenraum werden Angebotsverbesserungen umgesetzt |
| Verbundgebiet | S5 | Maßnahmeziel des Begegnungsabschnitts Strausberg <> Hegermühle: 20'-Takt | <ul style="list-style-type: none"> • redaktionelle Hinweise übernommen |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|---------------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Mehr Fernverkehrshalte in Brandenburg initiieren | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg unterstützt zusätzliche Fernverkehrshalte; Einrichtung liegt jedoch in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Mehr Geld für den ÖPNV und überregionale Buslinien | <ul style="list-style-type: none"> Novelle ÖPNVG ist diesbzgl. Ende 2017 erfolgt |
| Verbundgebiet | Infrastruktur | mehr zielorientiertes Engagement bei Bahnsteiglängen gewünscht; speziell Prüfung Brandenburger Bahnsteige der RE1 und RE2 für längere Züge zur Vermeidung von Bestellentgelte für Verstärker | <ul style="list-style-type: none"> aktuelles Bahnsteiglängen- und Höhenkonzept im LNVP sieht in Abhängigkeit des Bedarfs teilweise Verlängerung der Bahnsteige vor, weitere Prüfungen im Rahmen i2030 |
| Verbundgebiet | generell | mit stetigen Zuwächsen einhergehende Probleme bei der Qualität der Leistungen und der Sicherheit durch die Überfüllung der Fahrzeuge werden nur am Rande behandelt | <ul style="list-style-type: none"> Angebotsnachsteuerung und i2030 greifen das Thema auf |
| Verbundgebiet | generell | Mittel- bis langfristig: Erreichbarkeit des BER mit max. einmaligem Umstieg aus Landkreis Oberhavel schaffen | <ul style="list-style-type: none"> Flughafen BER wird von einem sehr großen Teil der Stationen direkt oder mit max. einem Umstieg erreichbar sein von einigen wenigen Stationen werden zwei Umstiege erforderlich, was aufgrund infrastruktureller und verkehrlicher Rahmenbedingungen unvermeidbar ist |
| Verbundgebiet | generell | Mobilfunkabdeckung verbessern, durch den Bund bzw. Länder nicht durch Verkehrsunternehmen | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen um Mobilfunkausbau; dafür verantwortlich sind jedoch die Mobilfunkunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | Mobilitätsbegleiterdienst ausbauen | <ul style="list-style-type: none"> 100% Begleitquote im SPNV ist bereits Bestandteil der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen |
| Verbundgebiet | generell | Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 muss hinsichtlich. festgelegter Bedienungshäufigkeit umgesetzt werden (Ziele werden bei der RE5 nicht umgesetzt) | <ul style="list-style-type: none"> Ziele der Mobilitätsstrategie beziehen sich auf Strecken; einzelne Halte können ggf. aus fahrplantechnischen Gründen noch abweichend bedient werden |
| Verbundgebiet | generell | Moderne Impulse in der Entwicklung von Bahnhöfen setzen | <ul style="list-style-type: none"> Unterstützung Kommune über Rili ÖPNV-Invest möglich |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | | <ul style="list-style-type: none"> • Kompetenzstelle Bahnhof |
| Verbundgebiet | RE3 | Moderne und funktionstüchtige Schienenfahrzeuge werden gefordert | <ul style="list-style-type: none"> • Anforderung ist in den Verkehrsverträgen bereits enthalten |
| Verbundgebiet | generell | Möglichkeit einer Co-Finanzierung zukunftsorientierter Verkehrskonzeptionen vorsehen | <ul style="list-style-type: none"> • Fördermöglichkeiten sind gegeben |
| Verbundgebiet | generell | Nach § 62, Abs. 2 PFefG: Eröffnung der Möglichkeiten von möglichen Ausnahmetatbeständen und zeitlichen Abweichungen nutzen | <ul style="list-style-type: none"> • Zuständigkeit im kommunalen ÖPNV |
| Verbundgebiet | generell | Nach ÖPNVG § 7, Abs. 1: Keine Aussagen zu landesbedeutsamen Verkehrslinien sind enthalten. Darstellung der Verantwortungsbereiche wird gefordert | <ul style="list-style-type: none"> • keine landesbedeutsamen Verkehrslinien vorgesehen |
| Verbundgebiet | generell | Nach ÖPNVG § 7, Abs. 1: Keine erforderliche Abstimmung mit den Auftraggebern des übl. Öffentl. Personennahverkehrs erkennbar | <ul style="list-style-type: none"> • umfangreiche Beteiligung erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Nach ÖPNVG § 7, Abs. 3: keine angemessene Berücksichtigung des Aspektes der Schülerbeförderung | <ul style="list-style-type: none"> • Belange wurden berücksichtigt |
| Verbundgebiet | generell | Nach ÖPNVG § 7, Abs. 3: keine Berücksichtigung der Raumordnung und der Bauleitplanung | <ul style="list-style-type: none"> • Belange wurden berücksichtigt |
| Verbundgebiet | generell | Nach ÖPNVG § 7, Abs. 4 Ziff. 4 und 5: Investitionsbedarf und Entwicklung der Betriebskosten sowie das dahinterliegende Finanzierungskonzept fehlen in konkreter Ausführung. | <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierungsgrundlagen sind dargestellt |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Nach ÖPNVG § 7, Abs. 4, Nr. 3: nur geringe Berücksichtigung der Rahmenvorstellungen des Auftraggebers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebotes | <ul style="list-style-type: none"> entsprechende Ausführungen vorhanden (Kapitel 4) |
| Verbundgebiet | generell | Nachsteuerungsinstrumente zu kurzfristigen Änderungen im Bedarfsfall müssen vorgesehen werden | <ul style="list-style-type: none"> ist vorgesehen |
| Verbundgebiet | generell | Netzfunktion des Nahverkehrs durch verbesserte Umsteigebeziehungen ausbauen | <ul style="list-style-type: none"> Planungsziel sind gute Anschlüsse in den wichtigen Umsteigebahnhöfen; durch fahrplanseitige Reglementierungen ergeben sich mitunter Einschränkungen |
| Verbundgebiet | RB37 | Neu installierte Linie RB37 ist im langfristigen Ausblick "Linienkonzept Regionalverkehr Brandenburg ab 2030" nicht mehr enthalten (fehlerhafte Darstellung?) | <ul style="list-style-type: none"> ist enthalten |
| Verbundgebiet | generell | Neu- und Ausbau des Radwegenetzes u.a. durch Entwidmung stillgelegter Bahntrassen | <ul style="list-style-type: none"> Der Radverkehr ist vorwiegend eine kommunale Aufgabe. Das Land wird diese Aufgabe auch künftig weiterhin durch Fördermittel unterstützen. |
| Verbundgebiet | generell | Neuaufnahme einer Übergangsregion zwischen Berliner Umland und weiterer Metropolenraum (dazu zählt Müncheberg) durch stetigen Zuzug aus Berlin | <ul style="list-style-type: none"> betrifft Inhalt Landesentwicklungsplan |
| Verbundgebiet | generell | Neue Bedienkonzepte vor allem für den Ausbildungsverkehr für Schüler ohne Führerschein in ländlichen Strukturen im 24 h Betrieb. | <ul style="list-style-type: none"> Organisation und Finanzierung Busverkehr/ Schülerverkehr/ Ausbildungsverkehr erfolgt im Auftrag der Landkreise. |
| Verbundgebiet | generell | Neue wesentliche Beförderungsangebote und Infrastrukturmaßnahmen bis 2022 fehlen | <ul style="list-style-type: none"> Hinweis auf Kapitel 6.2.2 (Angebotsnachsteuerung ab 2018) |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Notwendigkeit des Netz- und Infrastrukturausbaus in Berlin Brandenburg beim BMVI verdeutlichen | <ul style="list-style-type: none"> erfolgt durch diverse Anmeldungen im BVWP 2030 Prozess und mit i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Nutzungshürden im ÖV verringern um generell mehr Fahrgäste zu erreichen (Verlässlichkeit, Vertaktung, Komfort u.ä.) | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg strebt eine Senkung der Nutzungshürden an und setzt dazu vielfältige Anreize (Einrichtung der Kompetenzstelle Bahnhof, Taktverdichtungen, Qualitätserhöhung etc.); Umsetzung liegt jedoch nicht in jedem Fall im Verantwortungsbereich des Landes (Bahnhofsausstattung und -umfelder, Infrastruktur, Verknüpfung etc.) |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Öffnung der Förderrichtlinie ÖPNV-Invest für Straßenbahnen | <ul style="list-style-type: none"> Novelle ÖPNVG ist diesbzgl. Ende 2017 erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Operative Umsetzung von Angebotsverbesserungen wird zu spät angesetzt und somit den Anforderungen nicht gerecht | <ul style="list-style-type: none"> Hinweis auf Kapitel 6.2.2 (Angebotsnachsteuerung ab 2018) |
| Verbundgebiet | generell | ÖPNV sollte versuchen den größten Teil der Arbeits- und Ausbildungspendlerströme durch Reiseketten von Haus zu Haus abzudecken, der Bau größerer P+R Plätze ist nicht die Lösung | <ul style="list-style-type: none"> Es gab und gibt verschiedene Aktivitäten um genau dieses Ziel zu verfolgen (z.B.: Korridor S5, Großbeeren, TKS, Falkensee). Hier sind und wären gerade im Berliner Umland noch erhebliche Potentialsteigerungen im ÖPNV möglich. Hemmnisse sind Initiative, Finanzierung (langfristig) aber auch Kapazität der Straßen, die einen pünktlichen Betrieb erschweren, welcher essentiell für Reiseketten (umsteigen) ist, z.B. Falkensee oder TKS. Der Bau von P&R Plätzen ist für die Kommunen und Städte nach wie vor attraktiv, da hier im Verhältnis nach dem Bau geringe Betriebskosten anfallen und Entscheider in der Regel Autonutzer sind. |
| Verbundgebiet | generell | Optimierung des Beteiligungsprozesses (durch Fristverlängerungen, o.ä.), Kritik am zeitlichen und organisatorischen Ablauf und an der Qualifikation des LNVP | <ul style="list-style-type: none"> Beteiligungsfrist wurde bis zum 8.12.2017 verlängert |
| Verbundgebiet | generell | Personalübernahmeregelung im Brandenburger ÖPNV-Gesetz für den gesamten Sektor des ÖPNV seitens der Landesregierung schaffen | <ul style="list-style-type: none"> Regelung existiert |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Plan zur Anpassung der Tarife einkommensschwache Personen fehlt | <ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen Tarifentwicklungsverfahren |
| Verbundgebiet | generell | Planungen für Nahverkehr müssen bereits jetzt mit dem BMVI für einen Deutschlandtakt 2030 abgestimmt werden | <ul style="list-style-type: none"> Abstimmungen mit dem BMVI hinsichtlich des Deutschland-Takts finden statt |
| Verbundgebiet | generell | PlusBus: Strategie Flächenerschließung unklar | <ul style="list-style-type: none"> kommunaler ÖPNV |
| Verbundgebiet | generell | PlusBus-Förderung, (zusätzlich zum Angebot in der Fläche) zur Bedürfnisbefriedigung von Pendlern und Schülern | <ul style="list-style-type: none"> PlusBus wird durch das Land finanziell gefördert |
| Verbundgebiet | generell | PlusBus-Förderung, als Ergänzung und Stärkung des SPNV und nicht als Ersatz | <ul style="list-style-type: none"> Land sieht den PlusBus nicht in Konkurrenz zum SPNV, sondern als Erweiterung des Qualitätsangebots in die Fläche. |
| Verbundgebiet | generell | PlusBusse zu landesbedeutsamen Linien deklarieren, Finanzierung übernehmen | <ul style="list-style-type: none"> Das Land ist nicht Aufgabenträger des üÖPNV. Das Konzept landesbedeutsame Linien wird derzeit nicht weiterverfolgt. PlusBus wird durch das Land finanziell gefördert. |
| Verbundgebiet | generell | Priorisierung des Verbesserung der Pünktlichkeit von Bahn und Bus | <ul style="list-style-type: none"> Operative Qualitätskontrolle durch VBB Steuerung über Bonus-/Malussysteme im Rahmen der Verkehrsverträge |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | prioritäre Betrachtung und finanzielle Förderung der Herstellung der Barrierefreiheit; Prüfung der Einrichtung einer Koordinierungsgruppe unter Leitung des Landes | <ul style="list-style-type: none"> kommunaler ÖPNV, Arbeitsgruppe hierzu beim VBB bereits aktiv |
| Verbundgebiet | generell | Prognosezahlen überarbeiten (Bevölkerung, Fahrgäste, Arbeitsmarkt,...) | <ul style="list-style-type: none"> vorbereitenden Untersuchungen wurden aktuelle Prognosezahlen zugrunde gelegt eine nachgelagerte Aktualisierung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens ist nicht praktikabel |
| Verbundgebiet | generell | Prognosezahlen überarbeiten (Bevölkerung, Fahrgäste, Arbeitsmarkt,...), Demografie, Pendler | <ul style="list-style-type: none"> vorbereitenden Untersuchungen wurden aktuelle Prognosezahlen zugrunde gelegt eine nachgelagerte Aktualisierung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens ist nicht praktikabel |
| Verbundgebiet | generell | Prognosezahlen überarbeiten (Bevölkerung, Fahrgäste, Arbeitsmarkt,...), Müncheberg | <ul style="list-style-type: none"> vorbereitenden Untersuchungen wurden aktuelle Prognosezahlen zugrunde gelegt eine nachgelagerte Aktualisierung im Rahmen des Aufstellungsverfahrens ist nicht praktikabel |
| Verbundgebiet | generell | Prüfung der die Schaffung eines landeseigenen Fahrzeugpools, welcher an die EVU zur Durchführung des Verkehrsvertrages vermietet wird; Wettbewerb insbesondere bei der Vergabe der S-Bahn-Netze würde gestärkt werden | <ul style="list-style-type: none"> Verkehre sind komplett im Wettbewerb vergeben, ein Pool wäre nur bei Übernahme der vorhandenen Fahrzeuge sinnvoll |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Prüfung, ob eine Verknüpfung zwischen Personen- und Gütertransport nach dem Vorbild des KombiBusses für den SPNV sinnvoll ist | <ul style="list-style-type: none"> Förderrichtlinie ist verlängert |
| Verbundgebiet | generell | RB-Halt in Berlin: Westkreuz, Grünau, Tegel, Springfuhl, Mühlenbeck - Mönchmühle, Buch, Bahnhofsergänzungen an der Nahverkehrstangente Südost Ost | <ul style="list-style-type: none"> Prüfung größtenteils in i2030 enthalten |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | RB12/RB25/RB26 | RB-Halt Warschauer Str. der Linien RB12, RB25, RB26, Umstiegs in U1 und M10 bis 2022/25(M13) | <ul style="list-style-type: none"> • Nicht vorgesehen |
| Verbundgebiet | generell | Reaktion auf tourismusrelevante Zeitperioden im ÖPNV sollen ihren Niederschlag bei den Aufgaben und Funktionen des LNVP finden | <ul style="list-style-type: none"> • touristisch relevante Verkehre werden entsprechend beschrieben und ausgeregelt, z.B. Saisonverkehre, Fahrradwagen |
| Verbundgebiet | generell | Reaktivierung der S-Bahnstrecken wie 1980 | <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung im Rahmen von i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken ist zu prüfen | <ul style="list-style-type: none"> • Prüfung ausgewählter Relationen im Rahmen von i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Reform des Bestellerprinzips SPNV/üÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> • das ÖPNVG hat sich bewährt |
| Verbundgebiet | generell | Regionaldialog fand in Wittenberge nicht Wittenberg statt | <ul style="list-style-type: none"> • korrigiert |
| Verbundgebiet | generell | Regionalisierungsmittel sind kontinuierlich vollständig für den ÖPNV zu verwenden; Erhöhung des Eigenanteils des Landes Brandenburg | <ul style="list-style-type: none"> • die Regionalisierungsmittel werden vollständig im ÖPNV-System verwendet • Einstieg in Finanzierung mit Landesmittel erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | regionspezifische Preisbildung und Senkung der Vertriebskosten insgesamt | <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. Strategien zur Senkung der Vertriebskosten bei den Verkehrsunternehmen werden im VBB mit den Verkehrsunternehmen erarbeitet. |
| Verbundgebiet | generell | S. 67, zweiter Anstrich: "Überprüfung der Nutzungsschwellen bei Tarifgrenzen BC/C und C/Landkreis in Verbindung mit P&R-Plätzen mit noch freien Kapazitäten im Berliner Umland." | <ul style="list-style-type: none"> • Bestandteil der Betrachtung von Nutzungsschwellen |
| Verbundgebiet | generell | sachlich beratende Funktion für den SPNV-Beirat der Länder Berlin und Brandenburg; Funktion der Wahrung der Fahrgastinteressen sollte dem Kundenbeirat vorbehalten sein | <ul style="list-style-type: none"> • der SPNV-Beirat kann Empfehlungen an die Aufgabenträger geben |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Schaffung besserer grenzüberschreitender Angebote (national, international) | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg strebt den Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehre an Festlegungen zu Verkehren in Polen und in anderen Bundesländern können nicht durch das Land Brandenburg getroffen werden |
| Verbundgebiet | generell | Schaffung einer offiziellen "VBB-Anschlussgarantie" mit Bereitstellung alternativer Anschlüsse wie Taxen bei Ausfall des regulären Anschlusses | <ul style="list-style-type: none"> derzeit nicht vorgesehen |
| Verbundgebiet | generell | Schaffung von Tarifen für Ober- und Mittelzentren in benachbarten Bundesländern | <ul style="list-style-type: none"> Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Schienenanbindung nach Berlin muss abgesichert sein | <ul style="list-style-type: none"> Anbindung bleibt im Status quo erhalten (stündliche Umsteige-Verbindung via Frankfurt (Oder), zusätzlich während der Hauptverkehrszeit eine stündliche Direktverbindung) |
| Verbundgebiet | generell | Schnellere Entstörung von Aufzügen und Rolltreppen um die Barrierefreiheit zu gewährleisten | <ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur des Bundes/DB Station und Service |
| Verbundgebiet | S21 | Schnellstmöglicher Baubeginn des 2. und 3. Loses der "S21" inkl. S-Bhf. Gleisdreieck | <ul style="list-style-type: none"> Prüfung im Rahmen i2030 |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Schülerverkehr versus Bahnverknüpfung im Takt | <ul style="list-style-type: none"> • Taktverkehr und Schülerverkehr sind in der Tat nur bedingt komptibel. Allerdings ermöglicht der Taktverkehr den Schülern auch neue Möglichkeiten, insbesondere in der Nachmittagsgestaltung der offenen Ganztagschulen, den Berufschülern und grundsätzlich der Nutzung von Freizeitmöglichkeiten unabhängig vom "Elterntaxi". Diesen Aspekten wurde und wird der klassische Schülerverkehr nicht gerecht. Grundsätzlich sollte die Basis der Taktverkehr sein, welcher bei besonderen Schüleranforderungen (Zeiten, umsteigefreien Verbindungen) durch zusätzliche Fahrten ergänzt wird. • Es ist richtig, das sich daraus ein zusätzlicher finanzieller Aufwand ergibt. Ein weiterer ungelöster Widerspruch ergibt sich aus der Bahnverknüpfung bei Verspätungen und den Forderungen der Anschlusssicherung. Die Busse können dann nicht warten. |
| Verbundgebiet | generell | Sicherstellung kleinerer Stationen durch ein flächendeckendes RB-Netz, Anbindung an RE-Verkehr an geeigneten Stellen | <ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg verfolgt die Zielstellung des Erhalts aller SPNV-Strecken und Weiterbedienung aller Halte in ganz Brandenburg, mindestens im aktuell bestehenden Umfang • Aufgrund langlaufender RE-Linien mit teilweise schwach nachgefragten Außenästen, die keinen Parallelbetrieb von RE- und RB-Linien rechtfertigen, müssen RE-Linien mitunter ersatzweise auch aufkommensschwache Stationen bedienen |
| Verbundgebiet | generell | Sicherung eingegangener Anregungen und Hinweise über die Zeitschiene hinaus ermöglichen | <ul style="list-style-type: none"> • ist gegeben, Verlängerung bis 8.12.2017 |
| Verbundgebiet | generell | Sonderangebote für Senioren | <ul style="list-style-type: none"> • Seit dem Jahr 2009 wird das verbundweit gültige VBB-Abo 65plus zum Preis von derzeit 51 Euro im Monat angeboten. Damit können über 65-Jährige alle Verkehrsmittel in den Ländern Berlin und Brandenburg nutzen. In den kreisfreien Städten Frankfurt (Oder), Brandenburg an der Havel sowie Cottbus gibt es seit dem 1. Januar 2017 das VBB-Abo 65vorOrt für die gleiche Zielgruppe - gültig in den Tarifteilbereichen der entsprechenden kreisfreien Städte. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Stärkere Betrachtung der Tangentialverbindungen zwischen den Mittelzentren und Oberzentren | <ul style="list-style-type: none"> entsprechend der Verkehrsbedürfnisse werden auch Tangentialverbindungen betrachtet und entwickelt Hauptverkehrsströme führen von vielen Landesteilen jedoch nach Berlin; Knoten Berlin schafft gute Anschlussbeziehungen in alle Richtungen |
| Verbundgebiet | generell | stärkere Differenzierung der Einnahmen des Landes für den ÖPNV auch bis zum Ende der Laufzeit des LNVP | <ul style="list-style-type: none"> siehe ÖPNVG |
| Verbundgebiet | generell | stärkere Gliederung der Ausgaben des Landes für den ÖPNV auch bis zum Ende der Laufzeit des LNVP | <ul style="list-style-type: none"> siehe ÖPNVG |
| Verbundgebiet | generell | stärkere Hierarchisierung der Produkte; Wiedereinführung "Stadtexpress" | <ul style="list-style-type: none"> Klare Produktstruktur wird angestrebt; Einführung einer zusätzlichen Produktkategorie hierbei jedoch nicht als zielführend angesehen Aufgrund langlaufender RE-Linien mit teilweise schwach nachgefragten Außenästen, die keinen Parallelbetrieb von RE- und RB-Linien rechtfertigen, müssen RE-Linien mitunter ersatzweise auch aufkommensschwache Stationen bedienen |
| Verbundgebiet | generell | Stärkeres Einbringen der Interessen der Hauptstadtregion in das Konzept DB AG für einen attraktiven Fern- und grenzüberschreitenden Zugverkehr; 1. Schritt nach Berlin und Leipzig, 2. Schritt Schaffung weiterer Fernverkehrslinien | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen um zusätzliche Fernverkehrsverbindungen; Einrichtung liegt jedoch in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen vorbehaltlich einer Abstimmung mit dem Land Sachsen werden ab Dezember 2022 einzelne Verdichtertouren auf dem RE10 zur Herstellung von Fernverkehrsanschlüssen in Leipzig angestrebt |
| Verbundgebiet | üÖPNV | Stärkungen des üÖPNV als Zubringer, anstatt neuer Systeme | <ul style="list-style-type: none"> zur Gewährleistung der Mobilität der Menschen in allen Regionen ist das Zusammenspiel von SPNV, ÖPNV und alternativen Bedienformen und innovativen Konzepten erwünscht |
| Verbundgebiet | generell | Statt einer zukunftsweisenden Version, wurde in weiten Teilen nur eine | <ul style="list-style-type: none"> Hinweis auf i2030 |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | Reaktion auf bestehende Defizite erstellt | |
| Verbundgebiet | generell | statt kostenintensiver Angebotserweiterung (Takt) eine Kapazitätserweiterung der Fahrzeuge anstreben; Prüfung ob technisch und rechtlich die Voraussetzungen für eine Vermeidung des Aussteigs aus Extrawagen an zu kurzen, gering nachgefragten Bahnsteigen möglich ist | <ul style="list-style-type: none"> • Fahrzeugkapazitäten in Abhängigkeit von Nachfrage und Infrastruktur (keine Festlegung durch LNVP) |
| Verbundgebiet | generell | Substitution der wegfallenden Entflechtungsmittel durch Landesmittel. Bekenntnis des Landes zum Erhalt der derzeitigen Finanzierungshöhen im üÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> • langfristig angestrebt, nur nach Maßgabe des Haushaltsplans möglich • Einstieg des Einsatzes von Landesmitteln ist erfolgt |
| Verbundgebiet | generell | Szenarien für weniger MIV und mehr Fahrgäste fehlen komplett; notwendig dafür wären Reisezeitvergleiche zwischen den einzelnen VM, Fahrgastprognosen und Kapazitätsberechnungen der Schieneninfrastruktur | <ul style="list-style-type: none"> • Angebotssteigerungen mit dem Ziel der Verkehrsverlagerung sind kurz-, mittel- und langfristig vorgesehen |
| Verbundgebiet | RE2 | Taktverdichtung Hamburger Bahn, früher Umsetzen | <ul style="list-style-type: none"> • zusätzliche Fahrten zwischen Berlin und Nauen werden zum Fahrplanjahr 2019 eingeführt |
| Verbundgebiet | RE1 | Taktverdichtung RE1, früher Umsetzen | <ul style="list-style-type: none"> • vertraglich und fahrplanseitig nicht umsetzbar |
| Verbundgebiet | RE2 | Taktverdichtung RE2 vor 2022 | <ul style="list-style-type: none"> • zusätzliche Fahrten Berlin - Nauen ab Fahrplanjahr 2019 vorgesehen |
| Verbundgebiet | generell | Tarifanpassung des Schüler- und Auszubildenden-Mobilitätstickets | <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Tarifgestaltung der Fahrkarten um eine Gültigkeit bis zu ersten Station außerhalb des VBB-Tarifbereiches zu | <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | gewährleisten | |
| Verbundgebiet | generell | Tieferegehende Informationen zur neuen "Landestourismuskonzeption Brandenburg" und was sich daraus für Visionen und Maßnahmenpläne für den ÖPNV ableiten, fehlen | <ul style="list-style-type: none"> • touristisch relevante Verkehre werden entsprechend beschrieben und ausgeregelt, z.B. Saisonverkehre, Fahrradwagen |
| Verbundgebiet | generell | Trennung Express- und Vorortverkehr durch "Metropol-Express" | <ul style="list-style-type: none"> • Klare Produktstrukturierung wird angestrebt; Einführung einer zusätzlichen Produktkategorie hierbei jedoch nicht als zielführend angesehen |
| Verbundgebiet | generell | um die Rolle der VBB GmbH als Koordination sicherzustellen, sollte diese von den Gesellschaftern mit ausreichenden Mitteln ausgestattet werden | <ul style="list-style-type: none"> • Finanzierung erfolgt über den Wirtschaftsplan und die Gesellschafter |
| Verbundgebiet | generell | Umfassende Einbeziehung von SPFV-Verbindungen nach Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt fehlt; keine Koordinierung zwischen den Ländern | <ul style="list-style-type: none"> • Land Brandenburg unterstützt die Bemühungen um zusätzliche Fernverkehrsverbindungen; Einrichtung liegt jedoch in Verantwortung der Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | Umformulierung "Berliner Siedlungsstern" | <ul style="list-style-type: none"> • allgemein gebräuchlicher Begriff aus der Landesplanung (vgl. Entwurf LEP HR) |
| Verbundgebiet | generell | Umsetzung in einem gemeinsamen LNVP für ABC-Bereich | <ul style="list-style-type: none"> • Landesnahverkehrspläne der Länder Berlin und Brandenburg werden untereinander abgestimmt |
| Verbundgebiet | generell | Umstiegsoptimierung, generell zwischen SPNV und üÖPNV | <ul style="list-style-type: none"> • Planungsziel sind gute Anschlüsse in den wichtigen Umsteigebahnhöfen; durch fahrplanseitige Reglementierungen ergeben sich mitunter Einschränkungen |
| Verbundgebiet | generell | Unterstützung bei regionalen touristischen Vorhaben gewünscht | <ul style="list-style-type: none"> • Nahverkehrspolitik sieht auch touristische Belange |
| Verbundgebiet | generell | Unterstützung der nachgeordneten Aufgabenträger | <ul style="list-style-type: none"> • erfolgt durch VBB |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Unterstützung des Landes bei Reaktivierung von leerstehenden Bahnhofsgebäuden | <ul style="list-style-type: none"> • Unterstützung Kompetenstelle Bahnhof |
| Verbundgebiet | generell | Unzureichende Favorisierung von PlusBus-Linien; keine Aussagen seitens des Landes, ob neben dem SPNV landesbedeutsame Linien notwendig sind, um die durch das Land zu erbringende Flächenerschließungsfunktion zukunftsorientiert zu erfüllen | <ul style="list-style-type: none"> • Das Land ist nicht Aufgabenträger des üÖPNV. Das Konzept landesbedeutsame Linien wird derzeit nicht weiterverfolgt. Eine finanzielle Förderung von PlusBus-Linien erfolgt. |
| Verbundgebiet | generell | Variantenentscheidungen und Ausbauplanungen zwischen Regionalverkehr und Gleichstrom-S-Bahn müssen nach Fahrgastattraktivität, Reisezeiten zu Gunsten des Regionalverkehrs, Infrastrukturkosten, unterschiedl. Verbrauch an Regioanisierungsmitteln und Preise je Zug km getroffen werden | <ul style="list-style-type: none"> • vertiefende Untersuchung im Rahmen von "i2030" |
| Verbundgebiet | generell | Verbessertes Anschlussmanagement Bus <> Bahn, es muss sich davon gelöst werden, dass jeder Verkehrsträger auf seinen eigenen Station besteht (z.B. Bus hält direkt an niveaugleichem Bahnsteig) | <ul style="list-style-type: none"> • Abstimmung VBB - Kommune |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Verbessertes Anschlussmanagement Bus <> Bahn, kürze Übergangszeiten | <ul style="list-style-type: none"> • Organisation und Finanzierung Busverkehr und damit auch der Anschlüsse Bus zur Bahn erfolgt im Auftrag der Landkreise. • Die Optimierung von Anschlüssen ist nicht nur eine Frage des Managements, der Kommunikation, sondern vor allem eine Frage der Finanzierung und der Fahrplanstabilität der Bahn. Die Übergangszeiten beim PlusBus Konzept stellen einen Kompromiss zwischen Fahrgastanspruch, Pünktlichkeit vor allem des SPNV, Takttreue des SPNV und Gewährung einer gewissen Flexibilität in der Fahrplangestaltung dar. Übergangszeiten nur aus dem Kriterium Fahrgastanspruch wären deutlich kürzer. |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, Apps zuverlässiger gestalten | <ul style="list-style-type: none"> • Die Verbesserung der Fahrgastinformation, insb. der digitalen Dienste, ist eine kontinuierliche Aufgabe. Die Prozesse und Systeme sind inzwischen komplex. Nichtsdestotrotz müssen insb. im Störfall die Informationen zuverlässig und richtig sein. Als eine Lehre aus den Großstörungen der letzten Monate (Stürme etc.) findet gegenwärtig beim VBB eine umfangreiche Auswertung der Systeme und Prozesse unter Einbeziehung alle Akteure statt. Ziel ist es, dass insb. bei Großstörungen die Informationen für die Fahrgäste verlässlich sind. Dabei werden auch die betreiberübergreifende Informationsweitergabe sowie die stationären Informationssysteme thematisiert. Die Hoheit über die Informationen an den Bahnhöfen liegt bei den Infrastrukturbetreibern (bspw. DB Station und Service AG). |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, digitalen und analog | <ul style="list-style-type: none"> • Als eine Lehre aus den Großstörungen der letzten Monate (Stürme, Fahrzeugstörungen etc.) findet gegenwärtig beim VBB eine umfangreiche Auswertung der Systeme und Prozesse unter Einbeziehung alle Akteure statt. Ziel ist es, dass insb. bei Störungen die Informationen für die Fahrgäste verlässlich sind. Dabei werden auch die betreiberübergreifende Informationsweitergabe sowie die stationären Informationssysteme thematisiert. Die Hoheit über die Informationen an den Bahnhöfen liegt bei den Infrastrukturbetreibern (bspw. DB Station und Service AG). Hier bestehen durch den LNVP |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | | nur bedingt Einflussmöglichkeiten. |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, digitalen und analog, z.B. durch 2-Sinne- Prinzip oder verstärktem Einsatz von Fachpersonal | <ul style="list-style-type: none"> Das 2-Sinne-Prinzip wird (wo möglich) stets angewendet. |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, Einheitl. Anforderungen an die Digitalisierung als Ausschreibungsbedingung. | <ul style="list-style-type: none"> Digitalisierung bedeutet nicht nur 'Apps'. Ganz im Gegenteil: Digitalisierung bedeutet eine gesamthafte Betrachtung. Es geht nicht nur um die Ausgabekanäle, die Fahrgäste nutzen können (Frontend), sondern vor allem um eine Vernetzung der Hintergrundsysteme, die die Ausgabekanäle mit Daten versorgen. Vor diesem Hintergrund wird angestrebt (bzw. ist es teilweise bereits in Umsetzung), dass die Informationen auf den Bahnhöfen aus derselben Datenquellen versorgt werden wie die Apps. Dadurch werden Kommunikationswidersprüche ausgeräumt. Diese Aspekte werden in den Gremien des VBB kontinuierlich weiterentwickelt. Die Hintergrundsysteme der VBB-Fahrinfo leisten hierfür einen wesentlichen Beitrag. Die finanziellen Auswirkungen dieser Standardisierungsprozesse auf die Unternehmen können - in Abhängigkeit der vorhandenen Systeme - sehr unterschiedlich ausfallen. Daher sind zentrale Vorgaben nur bedingt |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|---|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | | möglich. |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere bei Großstörungen; VBB als zentrale Anlaufstelle zur zentralen Aufbereitung der Störungsdaten | <ul style="list-style-type: none"> Als eine Lehre aus den Großstörungen der letzten Monate (Stürme etc.) findet gegenwärtig beim VBB eine umfangreiche Auswertung der Systeme und Prozesse unter Einbeziehung aller Akteure statt. Ziel ist es, dass insb. bei Großstörungen die Informationen für die Fahrgäste verlässlich sind. Dabei werden auch die betreiberübergreifende Informationsweitergabe sowie die stationären Informationssysteme thematisiert. Die Hintergrundsysteme der VBB-Fahrinfo spielen hierbei schon heute eine wesentliche Rolle als zentrale Informationsaustauschplattform. |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere bei Großstörungen; VBB als zentrale Anlaufstelle zur zentralen Aufbereitung der Störungsdaten | <ul style="list-style-type: none"> Bzgl. der Großstörungen der letzten Monate (Stürme etc.) findet gegenwärtig beim VBB eine umfangreiche Auswertung der Systeme und Prozesse unter Einbeziehung aller Akteure statt. Ziel ist es, dass insb. bei Großstörungen die Informationen für die Fahrgäste verlässlich sind. Die Hintergrundsysteme der VBB-Fahrinfo spielen hierbei eine wesentliche Rolle als zentrale Datenverteilplattform. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere bei Großstörungen; VBB als zentrale Anlaufstelle zur zentralen Aufbereitung der Störungsdaten | <ul style="list-style-type: none"> Die Verbesserung der Fahrgastinformation, insb. der digitalen Dienste, ist eine kontinuierliche Aufgabe. Die Prozesse und Systeme sind inzwischen komplex. Nichtsdestotrotz müssen insb. im Störfall die Informationen zuverlässig und richtig sein. Als eine Lehre aus den Großstörungen der letzten Monate (Stürme etc.) findet gegenwärtig beim VBB eine umfangreiche Auswertung der Systeme und Prozesse unter Einbeziehung aller Akteure statt. Ziel ist es, dass insb. bei Großstörungen die Informationen für die Fahrgäste verlässlich sind. Dabei werden auch die betreiberübergreifende Informationsweitergabe sowie die stationären Informationssysteme thematisiert. Die Hintergrundsysteme der VBB-Fahrinfo sind hierfür eine wesentliche, zentrale Komponente. |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, Mobilfunkempfang | <ul style="list-style-type: none"> Die Nutzung von Echtzeitfahrplandaten zur Information ist weitgehend etablierter Standard. Dass diese Systeme auf ein funktionierendes Kommunikationsnetz (Internet) angewiesen sind, ist richtig. An den Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten ist der Netzausbau i.d.R. ausreichend. Der Netzausbau in der Fläche ist im Zuständigkeitsbereich der Mobilfunkbetreiber und durch die ÖPNV-Branche kaum beeinflussbar. |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung der Fahrgastinformation, Weiterentwicklung der VBB-App zu einer umfassenden und einheitlichen Mobilitäts-App für ganz Berlin/Brandenburg, inkl. Alternativer Angebote wie Car- und Bike-Sharing | <ul style="list-style-type: none"> Der Ausbau multimodaler Informations- und Buchungsmöglichkeiten in den Apps ist Teil der kontinuierlichen Betriebsführung des VBB (vgl. erste Schritte in der VBB-Livekarte). Im Rahmen seiner Tätigkeit bearbeitet der VBB auch die betreiberübergreifende Informationsweitergabe sowie Information an Stationen. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Verbesserung grenzüberschreitender Tarife | <ul style="list-style-type: none"> In und um Frankfurt (Oder) gibt es sehr viele gute Beispiele für grenzüberschreitende Tarife. Die Buslinie 983 nach Slubice kann beispielsweise mit jedem Fahrausweis genutzt werden, der in Frankfurt (Oder) AB gültig ist. Der Bahnhof Slubice kann mit den Zügen der PR sowie den Länderticketangeboten Brandenburg-Berlin-Ticket und Brandenburg-Berlin-Ticket Nacht erreicht werden. Zuletzt wird noch auf den Anschlusstarif nach Zielona Góra verwiesen. Dieser Anschlusstarif ermöglicht den Erwerb von Einzelfahrausweisen, Tageskarten und Monatskarten von Berlin, Potsdam und Frankfurt (Oder) nach Rzepin, Kunowice und Zielona Góra. Grundsätzlich werden Änderungen des VBB-Tarifs im Rahmen des VBB-Tarifentwicklungsverfahrens behandelt. |
| Verbundgebiet | generell | Verbindung der Kopfbahnhöfe Oranienburg, Bernau, Strausberg als äußerer Ring | <ul style="list-style-type: none"> Quelle-Ziel-Verkehre zwischen Oranienburg / Bernau / Strausberg für SPNV-Direktverbindung jeweils zu gering ausgeprägt, insbesondere in Anbetracht der notwendigen Umwege auf der zur Verfügung stehenden Schieneninfrastruktur zwischen Hauptverkehrsströme führen von Oranienburg / Bernau / Strausberg nach Berlin; Knoten Berlin schafft gute Anschlussbeziehungen in alle Richtungen |
| Verbundgebiet | generell | Vermeidung von Parallelverkehr zwischen S-Bahn und Regionalbahn | <ul style="list-style-type: none"> auf durch S-Bahnen bedienten Strecken halten Regionlätze nur an ausgewählten Stationen, beide Systeme haben unterschiedliche Funktionen / Aufgaben |
| Verbundgebiet | generell | Veröffentlichung der Begründung und Abwägung der Auswahl der Mitfälle | <ul style="list-style-type: none"> ist veröffentlicht (Internet des VBB) |
| Verbundgebiet | generell | Verpflichtung der Aufgabenträger integrierte Konzepte für das Gesamtsystem ÖPNV zu erstellen, wird kritisiert; Landkreise werden damit vor unlösbare Aufgabe gestellt | <ul style="list-style-type: none"> Keine Verpflichtung sondern Empfehlung |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | generell | Vertiefter Einsatz von dynamischen FIS und flächendeckendem W-LAN-Angebot bei der Definition der Qualität der SPNV-Fahrzeuge wird begrüßt | <ul style="list-style-type: none"> Die flächendeckende Ausstattung der Fahrzeuge mit WLAN, daran angeschlossenem Internetzugang und Fahrgastinformationssystemen verfolgt gesamthaft das Ziel, Fahrgästen alle notwendigen Informationen für die Nutzung des ÖPNV über die gesamte Reisekette jederzeit zur Verfügung stellen zu können. |
| Verbundgebiet | generell | Verwendung des Budgets der LuFV im Sinne der brandenburgischen Landesplanung | <ul style="list-style-type: none"> erfolgt über §8 (2) der LuFV |
| Verbundgebiet | generell | Viele der Angebotserweiterungen sind schon jetzt dringend notwendig | <ul style="list-style-type: none"> Land Brandenburg strebt kurzfristige Taktverdichtung an und befindet sich dazu derzeit in Abstimmung mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen |
| Verbundgebiet | generell | von Nachfrage- zu Angebotsstrategie | <ul style="list-style-type: none"> i2030 schafft auch eine Angebotsstrategie |
| Verbundgebiet | generell | Vorab-Festlegung von Maßnahmen für 2030 sollte nicht als Planungsinhalt des LNVPe für 2018 und 2022 dargestellt werden | <ul style="list-style-type: none"> langfristige Perspektive soll abgebildet werden |
| Verbundgebiet | generell | Wechselwirkungen in Angebot und Nachfrage bei SPNV und MIV müssen beachtet werden | <ul style="list-style-type: none"> Wechselwirkungen wurden bei der Erarbeitung des LNVP betrachtet |
| Verbundgebiet | generell | weitere Detailstudien zur Taktverdichtung des regionalen Wachstumskern Schwedt/Oder | <ul style="list-style-type: none"> Nachfrageseitig sind die mit dem 60'-Takt zur Verfügung gestellten Kapazitäten zwischen Angermünde und Schwedt mittelfristig als ausreichend zu bewerten 60'-Takt Angermünde - Schwedt auch am Wochenende ab Fahrplanjahr 2019 geplant |
| Verbundgebiet | generell | Weiterentwicklung der Produkte im SPNV | <ul style="list-style-type: none"> Klare Produktstrukturierung wird angestrebt; Einführung einer zusätzlichen Produktkategorie hierbei jedoch nicht als zielführend angesehen |
| Verbundgebiet | | Weiterentwicklung des Tarifs und keine reine digitale Übertragung vornehmen | <ul style="list-style-type: none"> Im Rahmen des Tarifentwicklungsverfahrens ist die Fortschreibung und Modernisierung des VBB-Tarifs vorgesehen. Dabei werden auch Aspekte des digitalen oder elektronischen Tarifs berücksichtigt. Eine Komplettabbildung des VBB-Tarifs in digitaler Form ist im Zeitraum der Gültigkeit dieses Landesnahverkehrsplans nicht absehbar. |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | üÖPNV | weiterer Ausbau des Systems KombiBus | <ul style="list-style-type: none"> • Organisation und Finanzierung Busverkehr erfolgt im Auftrag der Landkreise. • Für die Einführung des Systems Kombibus stellt das Land Fördermittel zur Verfügung. • Die Einführung erfordert einen hohen organisatorischen und logistischen Aufwand, zudem ist ein Taktnetz erforderlich. Diese Hürden scheinen einer weiteren Verbreitung entgegenzustehen. |
| Verbundgebiet | generell | weiterer Nachsteuerungsbedarf mit Beteiligten nach § 7 ÖPNVG notwendig | <ul style="list-style-type: none"> • erfolgt in bewährten Verfahren, zB Aufgabenträgerrunden, VBB im Dialog, Regionaldialoge des MIL, Ressortabstimmungen etc. |
| Verbundgebiet | generell | Zeitliche Reihenfolge der Ausschreibung des Regionalbahnnetzes vor Beschluss des LNVP und der damit einhergehenden Negierung der zu erwartenden Hinweise und Einwendungen wird mit Unverständnis aufgenommen; Einsicht in die Ausschreibungsunterlagen war bis zum 22.11.2017 nicht möglich | <ul style="list-style-type: none"> • dient der Sicherung der Betriebsaufnahme und möglichst frühzeitigen Kapazitätserweiterung |
| Verbundgebiet | generell | Zeitliche Reihenfolge der Ausschreibung des Regionalbahnnetzes vor Beschluss des LNVP und einhergehende Auswirkungen werden kritisch betrachtet | <ul style="list-style-type: none"> • dient der Sicherung der Betriebsaufnahme und möglichst frühzeitigen Kapazitätserweiterung |
| Verbundgebiet | generell | zeitnahe und konstruktive Unterstützung der Aufgabenträger des üÖPNV im planerischen Bereich als auch bei Finanzausstattung zum Thema Barriefreiheit dringend erforderlich | <ul style="list-style-type: none"> • Aufgabenträger üÖPNV ist der Landkreis bzw. die kreisfreie Stadt, Förderung durch das Land gem. RiLi ÖPNV-Invest möglich |
| Verbundgebiet | generell | Zeitnaher Ausgleich bei Fehlbedarf bei Schienenfahrzeugen | <ul style="list-style-type: none"> • zeitnaher Ausgleich in der Regel nicht möglich, da Eisenbahnfahrzeuge investitionsintensive Güter mit längeren Beschaffungszeiten • Vorhalten von Reservefahrzeugen über das allgemein übliche Maß ist |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|---|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| | | | unwirtschaftlich |
| Verbundgebiet | generell | Zentrale Bereithaltung kleiner SEV-Fahrzeuge durch die VBB GmbH für die Organisation von SEV, um die Abhängigkeit mit Dritten zu vermeiden | <ul style="list-style-type: none"> • Schienenersatzverkehr wird durch die Verkehrsunternehmen organisiert |
| Verbundgebiet | generell | zu 1.4.: Aussagen auch auf benutzte Bahnhöfe ausweiten, Stichwort Barrierefreiheit und Mängelbeseitigung | <ul style="list-style-type: none"> • kein unmittelbarer Handlungsbedarf für genutzte Empfangsgebäude gesehen • Verantwortlichkeit DB Station & Service AG |
| Verbundgebiet | generell | zu den Kommunalen Nahverkehrsplänen S.19: Frankfurt (Oder) hat seit September 2017 einen neuen Nahverkehrsplan | <ul style="list-style-type: none"> • eingefügt |
| Verbundgebiet | generell | Zukünftiger Ausbau der ergebnisoffenen Diskussion wird gewünscht | <ul style="list-style-type: none"> • ist der Ansatz, siehe i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Zusätzliche Bereitstellung eigener Landesmittel für den ÖPNV, um den Brandenburger Aufgabenträgern und Verkehrsbetrieben langfristig eine gewisse Planungssicherheit zu garantieren | <ul style="list-style-type: none"> • langfristig angestrebt, nur nach Maßgabe des Haushaltsplans möglich |
| Verbundgebiet | generell | Zusätzliche Betrachtung der Erreichbarkeit außerhalb von Berlin-Brandenburg wird gefordert | <ul style="list-style-type: none"> • Ländergrenzen übergreifende Verkehre wurden in Koordination mit den angrenzenden Aufgabenträgern betrachtet • abschließende Festlegungen zu Verkehren in anderen Bundesländern können nur die dortig zuständigen Aufgabenträger treffen |
| Verbundgebiet | RE6 | Zweigleisiger Ausbau RE6 | <ul style="list-style-type: none"> • Planungen für Infrastrukturausbau zur Einrichtung eines 30-Min-Takts nach Neuruppin werden im Rahmen von i2030 beschleunigt vorangetrieben |

Beteiligung LNVP: „Träger öffentlicher Belange“ mit Änderungsbedarf am LNVP Entwurf, räumlich das ganze Verbundgebiet betreffend

| Betroffene | | Inhalt der Einwendung | Bewertung der Einwendung hinsichtlich LNVP |
|------------------------|----------|--|--|
| Gebietskörper-schaften | Linie | | |
| Verbundgebiet | RE6 | Zweigleisiger Begegnungsabschnittes RE6 Neuruppin <> Kremmen, zur Verbesserung der Pünktlichkeit | <ul style="list-style-type: none"> Planungen für Infrastrukturausbau zur Einrichtung eines 30-Min-Takts nach Neuruppin werden im Rahmen von i2030 beschleunigt vorangetrieben |
| Verbundgebiet | S7 | Zweigleisiger S-Bahnstreckenausbau Wannsee <> Griebnitzsee | <ul style="list-style-type: none"> Prüfung im Rahmen i2030 |
| Verbundgebiet | generell | Barrierefreien Ausbau aller Bahnhöfe vornehmen | <ul style="list-style-type: none"> Infrastruktur des Bundes/DB Station und Service; Land Brandenburg setzt sich für barrierefreien Ausbau der Anlagen ein |