Priv

LAND BRANDENBURG
Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des neuen Landesnahverkehrsplan 2023-2027 Auswertung

Synopse der Stellungnahmen zum Verfahren

Teil 5: Privatpersonen und privatrechtlich organisierte Unternehmen

Erstelldatum: 28. März 2023

Verfahrensträger: Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL)

Inhaltliche Bearbeitung: VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

#BRANDENBURG BEWEGEN.
Landesnahverkehrsplan 2023-2027

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: M2452	Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027 (LNVP) Er nennt sich Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027 (LNVP) und offenbart bei näherer Betrachtung der Planung bis in die Jahre 2034 Unkenntnisse und Vorbehalte. Unsere konkrete Hinwendung gilt der Lehrter Stammbahn- Aus allen bekannten Veröffentlichungen und Stellungnahmen sind die Orte Groß Behnitz, Buschow und Nennhausen in der Anbindung kaum, wenig, oder gar nicht berücksichtigt. Wir [redacted] wurden bis zur Errichtung der Schnellbahnstrecke bedarfsgerecht bedient. Fahrpläne garantierten das Erreichen vieler Schwerpunktbereiche, einschließlich ihrer Schichtsysthematik. Die Groß Behnitzer mit ihrem ehemaligen Bahnhof sind mit der Entwicklung gar nicht einverstanden. Alle Proteste wurden nicht ernst genommen, negiert oder mit falschen Argumenten in Frage gestellt. Ein Bedarf zum Bahnhaltepunkt für ein Einzugsgebiet mit etwa 3.000 Einwohner, der zunehmenden touristischen Entwicklung, auch die Anbindung an den Euro-Radweg und das jährlich ca. 30.000 Besucher anziehende Landgut Stober belegen mit Zahlen die Forderung nach einem Halt. Und nicht zu vergessen sind die Autopendler in Richtung Berlin. Allein in unserer Familie sind es drei, die ihre Arbeit in Berlin haben und gern aufs Auto verzichten könnten. Unser Protest soll diese rückwärtsgewandte Entwicklung in Frage stellen! Der Industrielle Borsig hat nicht nur den Aufbau eines Landgutes in Groß Behnitz geschaffen, sondern auch mit der zur Verfügungstellung von Grund und Boden die Möglichkeit zum Bau der Lehrter Bahn geschaffen. Dies aber auch noch finanziell unterstützt und den Bahnhof errichtet. Der Bund als Eigentümer heutiger Verkehrswege ist nicht gewillt, Grundbedürfnisse zu realisieren. Oder wie will man die Autos von der Straße bekommen, wenn nicht mit einem Landesnahverkehrsplan. Im Übrigen ist der derzeitige Zustand und Engpässe in der Finanzierung nicht allein dem teuren 'Trappenschutz' anzulasten. Der seinerzeit bereits verlegte Oberbau der Gleisanlagen wurde demontiert und eine neue 'Feste Fahrbahn' errichtet. Also an finanziellen Mitteln kann es nicht gelegen haben. Für Fehler in der Ausführung beim Bau einer solchen Größenordnung haftet der Schuldige. Im privaten Bereich wären Ross und Reiter zu benennen! Wir fordern eine Überarbeitung der Planung hinsichtlich der Wiederherstellung eines Bahnhaltepunktes in Groß Behnitz.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Groß Behnitz deutlich in die Kategorie B (Potenzial für SPNV-Halt nicht eindeutig erkennbar) eingeordnet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2438	Zu 4.1.5 Jahr 2027: Schlecht ist, daß es von der Stadtbahn gar keine Direktverbindungen zum BER mehr mit Regios gibt. Die RB14+23 sollen zum BER fahren. Auch die Verdichter der RB25 sollen bis Ostkreuz fahren. RB32+54 sollen mit Zügen, die mit Batterie und Oberleitung fahren können, durchgebunden werden. RB63 soll weiterhin bis Templin fahren, RB73 bis Pritzwalk.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Zentrale Anbindung des Berliner Zentrums an den Flughafen BER bildet ab Ende 2025 der Flughafen Express FEX im 15-Minuten-Takt. Ergänzt wird dieser durch eine Anbindung der Halte

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Hohenschönhausen, Lichtenberg, Ostkreuz und Schöneweide mit schnellen Regionalzügen, die insgesamt im 30-Minuten-Takt fahren. Auf der Stadtbahnverbleibt das Angebot der S9 im 20-Minuten-Takt. Ihre Einwendung zum Laufweg der RB25 bezieht sich auf Sachverhalte, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.
ID: 2438	Zu 4.1.5 Jahr 2030: Auf Seite 146 in Karte 22 ist nach Teltow Stadt – Stahnsdorf 1 Strich zuwenig eingezeichnet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Karte wird angepasst.
ID: 2438	RB32+54 sollen mit Zügen, die mit Batterie und Oberleitung fahren können, durchgebunden werden. RB63 soll weiterhin bis Templin fahren, RB73 bis Pritzwalk.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Batterieelektrische Fahrzeuge mit dem kapazitiven Anforderungsprofil, das an Fahrzeuge der LinieRB32 gestellt werden muss, sind derzeit nicht am Markt erhältlich und wären für das Aufkommen nördlich von Oranienburg auch deutlich überdimensioniert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2433	Die geplante Verlängerung der Regionalbahn 55 bis Neuruppin West muss dringend und schnellstmöglich kommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2433	Anzudenken ist eine Verlängerung über Neuruppin (West) und Werder bei Neuruppin sowie Neustadt (Dosse) bis nach Kyritz mit Anschlusssicherung in Neustadt (Dosse) zum neuen Regionalexpresslinie 8 (heute Regionalexpress 2).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine mögliche Weiterführung der RB55 über Neuruppin West hinaus in Richtung Neustadt(Dosse) erfolgt im Rahmender vertieften Folgeuntersuchung zur Reaktivierungsuntersuchung von Strecken im Land Brandenburg (vgl. Seite 115). Alternative Führungen der RE6 und RB55 werden derzeit im Rahmen des Projektes i2030 und in enger Abstimmung mit dem Land Berlin auf ihre fahrplanmäßige und infrastrukturelle Machbarkeit hin untersucht und bewertet.
ID: 2433	Sofern eine Direktanbindung sowohl für den RE 6 als auch die RB 55 über Tegel nicht möglich ist, sollte die Regionalbahn 55 (RB 55) ab Hennigsdorf über das Karower Kreuz nach Berlin-Gesundbrunnen weiterführen. Dies gilt Beibehaltung einer alternierenden Führung des Regionalexpress 6 (RE 6) über Hennigsdorf nach Berlin-Spandau.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine mögliche Weiterführung der RB55 über Neuruppin West hinaus in Richtung Neustadt(Dosse) erfolgt im Rahmender vertieften Folgeuntersuchung zur Reaktivierungsuntersuchung von Strecken im Land Brandenburg (vgl. Seite 115). Alternative Führungen der RE6 und RB55 werden derzeit im Rahmen des Projektes i2030 und in enger Abstimmung mit dem

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Land Berlin auf ihre fahrplanmäßige und infrastrukturelle Machbarkeit hin untersucht und bewertet.
ID: 2433	Die Endstation Berlin Gesundbrunnen sollte für den RE 6 beibehalten werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die Linie RE6 ab Dezember 2022 keine Trasse mehr zum Bahnhof Gesundbrunnen zur Verfügung steht. Hintergrund sind die zahlreichen Änderungen mit dem Netz Elbe-Spree, u.a. die Neuordnung des Korridors Berlin-Spandau – Nauen und die neue Linie RB21 von Potsdam über Wustermark nach Berlin Gesundbrunnen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2432	RE10+11 in Falkenberg zu flügeln finde ich nicht gut. Besser finde ich, beide Linien im alternierenden Stundentakt zu fahren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die gemeinsame Führung der Linien RE10 und RE11 erfolgt nach Abstimmung mit dem zuständigen sächsischen Aufgabenträger, dem ZVNL. Der Flügelzug RE10+RE11 sowie die Züge der Leipziger S-Bahn-Linie S4 ergänzen sich zu einem ca. stündlichen Angebot ab Falkenberg in Richtung Leipzig.
ID: 2432	Die RB37 soll bis Rathaus Steglitz fahren, damit die Leute zur U9 umsteigen können, und später mit der Heidekrautbahn oder Kremmener Bahn durchgebunden werden. Sobald die U3 bis Mexikoplatz gelängert ist, soll die RB37 auch dort halten zum Umsteigen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahme auf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.
ID: 2432	Den RE8 gibt es 2 mal. Wismar – Stadtbahn – BER und Berlin Hbf tief – Elsterwerda. Beide Linien haben nichts miteinander zu tun. Besser ist, den RE5 bis Elsterwerda fahren zu lassen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da beide Teillinien des RE8 nur bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn in Berlin interimistisch geteilt fahren. Ab Ende 2025 fahren die Züge von Wismar über Wittenberge und Berlin durch bis Finsterwalde bzw. Elsterwerda. Die nun vorgezogene und doppelt vergebene Liniennummer erlaubt im Gegensatz zu einer temporären Linienbezeichnung für einen der beiden Äste in beiden Streckenästen schon eine vorgezogene Markenbildung des Begriffs „RE8“.
ID: 2432	Tabelle 25.2 Seite 124/125 Die RB 43 ist falsch eingeordnet, nicht in der nummerischen Reihenfolge.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden.
ID: 2432	RB24 ist auch doppelt vergeben. Das wird die Reisenden irritieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da beide Teillinien der RB24 nur bis zur Inbetriebnahme der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Dresdner Bahn in Berlin interimistisch geteilt fahren. Ab Ende 2025 fahren die Züge von Eberswalde über Flughafen BER durch Wünsdorf-Waldstadt. Die nun vorgezogene und doppelt vergebene Liniennummer erlaubt im Gegensatz zu einer temporären Linienbezeichnung für einen der beiden Äste in beiden Streckenästen schon eine vorgezogene Markenbildung des Begriffs „RE8“.
ID: 2432	RB63 soll weiterhin bis Templin fahren	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 2432	RB73 bis Pritzwalk	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Land Brandenburg hat sich mit Mecklenburg-Vorpommern darauf verständigt, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Konzept für den weiteren Betrieb der Prignitzer Regionalbahnlinien RB73/74 und den angrenzenden Streckenabschnitten in

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Mecklenburg-Vorpommern eine Kosten-Nutzen-Untersuchung durchzuführen, auf deren Basis dann eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen werden wird. Kurzfristig wird das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes um die RB73 und RB74erweitert, wodurch die bisherigen Verkehrsleistungen auf den Strecken zwischen Neustadt/Dosse und Meyenburg für drei Jahre verlängert werden können.
ID: 2432	Ich schlage vor, RB32+54 zu verknüpfen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Batterieelektrische Fahrzeuge mit dem kapazitiven Anforderungsprofil, das an Fahrzeuge der Linie RB32 gestellt werden muss, sind derzeit nicht am Markt erhältlich und wären für das Aufkommen nördlich von Oranienburg auch deutlich überdimensioniert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2429	Mit diesem LNVP hat das Ministerium den Blick über die reine Verkehrsplanung hinaus auf die Infrastruktur und Landesplanung gerichtet. Überraschend war allerdings, was im LNVP nicht genannt wurde: die immer wieder diskutierte Verlängerung der U7. Dabei handelt es sich um ein Infrastrukturprojekt, das kommunal nicht zu stemmen ist. Auf der anderen Seite gibt es hier die Chance, Pendlerströme im eng verflochtenen Ballungsraum Schönefeld-Berlin westlich der S-Bahn-Achse zu befördern. Es wäre ein Weg, ohne die A113 weiter zu belasten oder gar noch mehr Fläche zu verbrauchen, um sie weiter auszubauen und dabei auf eine - sowohl durch den Klimawandel als auch die neusten politischen Entwicklungen - nicht mehr förderfähige Verkehrspolitik zu setzen. Solange die Anbindung an die U7 nicht besteht, wäre eine Anbindung des Ortes Schönefeld über Terminal 5 durch die Bahn sinnvoll. Auch fällt auf, dass nach wie vor mit Potenzialen gerechnet wird, die in den letzten Jahren immer wieder von der Wirklichkeit eingeholt wurden. Guter SPNV ist ein Garant für Entwicklung und Zuzug, was wiederum die Nutzung verstärkt. Also ist gerade für den Erhalt der Städte in der sogenannten zweiten Reihe ein gutes Angebot essenziell.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da U-Bahnen nach § 3 Abs. 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg i.V.m. § 1 Abs. 2 ÖPNV-G BB und § 4 Abs. 2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) Aufgabe der kommunalen Aufgabenträger (Landkreise, kreisfreie Städte) sind.
ID: 2429	2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen Die Tatsache, dass nicht alle Bahnhöfe in einem Flächenland wie Brandenburg barrierefrei gestaltet sind, ist erschreckend. Das Land sollte sich hier unbedingt dafür einsetzen, dass jeder Bahnhof barrierefrei ausgebaut wird, um den Menschen die schon lange garantierte Teilhabe zu ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.Grundsätzlich verantwortlich für den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe ist derjeweilige Betreiber, in Brandenburg ist dies überwiegend DBStation&Service. Da die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel undPlanungskapazitäten begrenzt sind und zum Teil ein aufwendiger und langwierigerPlanungs- und Genehmigungsprozess erforderlich ist, konnte die bauliche Barrierefreiheitan SPNV-Stationen noch nicht flächendeckend umgesetzt werden. Das LandBrandenburg kann hier im Rahmen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		seiner begrenzten finanziellen Möglichkeitenfür den barrierefreien Ausbau der Bahnhöfe unterstützend wirken.
ID: 2429	2.8.3 Ausblick zur Klimabilanz des ÖPNV Hier wird es nicht reichen, die kommunalen Aufgabenträger darin zu unterstützen, Strategien zu erarbeiten, wie die geforderten Ziele zur Umstellung der Flotten auf emissionsarme und -freie Antriebe erreicht werden können. Fördermittel vom Land oder Bund werden nötig sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, dadie Umsetzung derClean-Vehicle-Direktive durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzöffentliche Auftraggeber und Verkehrsunternehmen verpflichtet, nach Maßgabe derBestimmungen im Gesetz bei der Beschaffung von Fahrzeugen und bei der Vergabevon Verkehren Mindestquoten von sauberen bzw. emissionsfreien Fahrzeugantriebenanzuwenden. Die Länder haben die Einhaltung der Mindestziele durch dieöffentlichen Auftraggeber und Verkehrsunternehmen zu überwachen. Mit dem Ziel, gute Förderbedingungen fürdie kommunalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu entwickeln, findenmomentan Abstimmungen zwischen dem Land Brandenburg und den Aufgabenträgernstatt. Der LNVP kann daher derzeitig hierzu keine Aussagen treffen, über dieEntscheidungen hierzu wird daher auf anderem Wege informiert.
ID: 2429	3.4.2 Fahrradverkehr: Bike+Ride (B+R) hat sich ausgerechnet in den Trend Abschließbare Schließfächer ein Fehlerteufel geschlichen: In Tabelle 20 steht dort: … davon abschließbare Stellplätze: (2011) 10, (2019) 718, was einer absoluten Änderung von 708 entspricht, was relativ 7080% beträgt und nicht 72 %!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die redaktionellen Änderungen vorgenommen werden.
ID: 2429	4.1.2 Einheitliche Bedienstandards Schnellstmöglich sollten alle Bahnhöfe mindestens einmal stündlich angefahren werden. Das erhöht die Akzeptanz, weniger Menschen benutzen das Auto. (Siehe hierzu 4.6.3 Weiterentwicklung des liniengebundenen Bus- und Straßenbahnverkehrs: "Aus den zahlreichen, in den letzten Jahren umgesetzten ÖPNV-Konzepten [...] lassen sich Erfahrungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ableiten: •Taktverdichtungen: Die Umsetzung von Taktsystemen geht meist mit einem überproportionalen Fahrgastzuwachs einher [...]•Ausweitung des Angebotes im Spät- und Wochenendverkehr: Unabhängig vom Wohnort haben Fahrgäste ein über den gesamten Tag verteiltes Verkehrsbedürfnis. ÖPNV-Angebot mit langen Verkehrszeiten steigern die Verlässlichkeit des ÖPNV-Angebotes und die Akzeptanz gegenüber dem Pkw-Verkehr."	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2429	4.1.4 Potenziale für Reaktivierungen Luckau-Uckro – Lübben (Spreewald) Die anvisierten Untersuchungen für die mögliche Reaktivierung der Strecke Luckau-Uckro–	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Vorbereitungen für die weiterführenden Untersuchungen nach

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Lübben (Spreewald) sollten zeitlich eingeordnet werden. Auch sollte festgehalten werden, welche konkreten Schritte bei einem positiven Ausgang der weiteren Untersuchungen wann angegangen werden sollen.	Veröffentlichung des finalen LNVPs werden noch im Jahr 2023 gestartet.
ID: 2429	4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+ Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+, Tabelle 32 Hier wird für die Dresdner Bahn die Einführung eines 60-Min-Takts für die Stationen Klasdorf-Glashütte, Drahnsdorf und Walddrehna in HVZ nur mit Priorität 2 angegeben. Das sollte dringend höher priorisiert werden, da Strecken, die im zwei-Stunden-Takt bedient werden, hohe Akzeptanzprobleme haben und ihre Entwicklung behindert wird.	VielenDank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung füroder wider eine konkrete Haltbedienung wird stets in der Gesamtschau allerFahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilitätder Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- unddamit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen.Sofern Züge wie im Rahmen der Stellungnahme für Klasdorf-Glashütte, Drahnsdorfund Walddrehna häufiger halten, verlängern sich Fahrzeiten für Fahrgäste ausund in Richtung Finsterwalde, Luckau-Uckro sowie Golßen, wodurch die Akzeptanzan diesen Stationen sinkt. Die Kategorien „Priorität 1“ und „Priorität 2“ der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+ werden zusammengefasst. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zu einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, unter anderem der absehbaren Senkung des allgemeinen Tarifniveaus (z.B. Deutschland-Ticket) sowie der Mobilitätswende, wird das Perspektivnetz weiterhin um mehrere Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergänzt. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.
ID: 2429	4.5.1: Weiterentwicklung des VBB-Tarifs Die Ticketangebote sind zur Rück- und Neugewinnung von Kunden im Bereich der Jahres- und Monatsabos in Brandenburg zum Klimaschutz weiterzuentwickeln: 1. DasKlimaticket Berlin-Brandenburg: Der VBB sollte ein Klimaticket für das VBB-Gesamtnetz zum Preis von ca. EUR 1.095 jährlich einführen. Alle preiswerteren Abo bleiben bestehen, alle teureren Abos werden zum Klimaticketumgewandelt. Ein einfacher und verständlicher Tariferleichtert den Zugang zum ÖPNV und trägt dazu bei, die bisherigen Kundinnen und Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Der Besitz eines Klimatickets macht das Reisen in Berlin und Brandenburg für die Berliner und Brandenburger bequemer und preiswerter. Die Berliner und Brandenburger werden mehr Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternehmen. Dies verbessert den Modal-Split und vermindert den	Vielen Dank für Ihre Einwendung,die zur Kenntnis genommen wird. Die gesamte ÖPNV-Branche ist sich desSachverhaltes bewusst und sucht nach Lösungen im Spannungsverhältnis vonAufrechterhaltung eines SPNV-/ÖPNV-Angebots und bezahlbaren Fahrpreisen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	CO2 Ausstoß. Zwar erhält der VBB für alle Tickets, die bisher mehr als 1.095 EUR kosten, weniger Geld. Aber gleichzeitig werden mehr Menschen das Klimaticket kaufen, die bisher kein VBB-Abo oder ein preiswerteres VBB-Abo gekauft haben. Zusammengefasst sind die Ziele des Klimatickets Berlin-Brandenburg: Bequemere und preiswertere Nutzung des ÖPNV für viele Berliner und Brandenburger Stärkere Nutzung von Bussen und Bahnen statt des individuellen PKW bei gleichbleibenden Subventionen der öffentlichen Hand.	
ID: 2429	4.5.1: Weiterentwicklung des VBB-Tarifs Die Ticketangebote sind zur Rück- und Neugewinnung von Kunden im Bereich der Jahres- und Monatsabos in Brandenburg zum Klimaschutz weiterzuentwickeln: [...] 2.2. Ausdehnung der Jahreskarte Abo „65 vor Ort“ auf alle kreisfreien Städte in Brandenburg Das Abo „65 vor Ort“ sollte einheitlich in allen kreisfreien Städten Brandenburgs den Seniorinnen und Senioren ab 65Jahren durch den VBB angeboten werden. Derzeit bietet der VBB lediglich in den drei kreisfreien Städten Frankfurt/Oder, Cottbus und Brandenburg an der Havel das Abo „65 vor Ort“ für 340 Euro pro Jahr an. Potsdam ist hiervon ausgeschlossen. Die Lücke im VBB-Abonnementbereich für die Seniorinnen und Senioren in Potsdam sollte zeitnah geschlossen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung,die zur Kenntnis genommen wird. Eine Prüfung des Tarifangebotes VBB-Abo65vorOrt findet gegenwärtig statt.
ID: 2429	4.6 Kommunaler ÖPNV 4.6.1 Anpassung der PlusBus-Kriterien Die Kriterien für die PlusBus-Angebote sollen an die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der verschiedenen Raumstrukturen angepasst werden kann. Gerade in ländlichen Räumen können die aktuellen Kriterien eine zu hohe Hürde für das Angebot darstellen. Dann wäre unter Umständen ein weniger umfangreiches PlusBus-Angebot immer noch besser als gar kein PlusBus-Angbot.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt wird, da die PlusBus-Kriterien Grundlage für den Erfolg desPlusBus-Konzeptes sind und daher das einfache und einheitliche Angebot erstermöglichen. Hauptaufgabe der PlusBus-Verkehre ist die Verbindung der Zentren –gerade im ländlichen Raum – und Herstellung von attraktiven, schnellenTaktverbindungen auf den Hauptachsen. Damit wird ein Großteil der Einwohnererreicht und kann von den Vorteilen des PlusBusses profitieren. Das Berücksichtigenvon Stichfahrten oder Umwegen sowie Taktabweichungen würde den Systemansatz desPlusBus-Konzeptes entgegenstehen, wodurch sich die Attraktivität diesesMobilitätsangebotes deutlich verschlechtern würde. Das Land Brandenburg und dieVBB GmbH erachten die geltenden Kriterien als sinnvoll und adäquat, weshalbeine Anpassung der PlusBus-Kriterien nicht vorgesehen ist.
ID: 2429	4.6.2 Stadt-Umland-Linien und Zubringer zum SPNV im Berliner Umland Hier benötigen die Kommunen dringend Unterstützung durch das Land, Informationen zu Fördermitteln und eine Beteiligung des Landes wären hier zu nennen.	VielenDank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Abstimmung vonVerkehrsangeboten zwischen dem Land Berlin

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		und dem Umland in Brandenburg isteine der Kernaufgaben der VBB GmbH und somit eine Daueraufgabe. Die VBBGmbH wird sich mit dem Land Berlin und den angrenzenden kommunalenAufgabenträgern in Brandenburg abstimmen und konkrete Vorschläge erarbeiten,wie eine Verbesserung der Umland- und Zubringerverkehre sukzessive umgesetztwerden kann. Dies erfolgt in der Umsetzung des beschlossenen LNVP. Zusätzlichbesteht für die kommunalen Aufgabenträger bzw. das Land Berlin jederzeit dieMöglichkeit, mit Unterstützung der VBB GmbH Angebotsverbesserungen in denUmlandkorridoren zu initiieren.
ID: 2429	4.6.3 Weiterentwicklung des liniengebundenen Bus- und Straßenbahnverkehrs Taktverdichtungen und eine Ausdehnung von Fahrten in den Randzeiten und an den Wochenenden werden hier als essenziell beschrieben. Allerdings ist auch hier die Grenze der Belastbarkeit der Kommunen erreicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, dadie Entscheidung zur Einrichtungneuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung desregionalen Busangebotes imRahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalenAufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. UnterBerücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangeneinzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowieandererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständigerAbwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlichden Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mitdem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 2429	4.6.4 RufBus Die Steuerung der hier geforderte Vereinheitlichung von Nutzung (Apps) und Sichtbarkeit sollte beim Land liegen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, daim LNVP zuOn-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunktedefiniert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angeboteim Rahmen derVerantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalenAufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. UnterBerücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangeneinzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowieandererseits

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständigerAbwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg isteinerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit denkonventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zuergänzen. Das Landes Brandenburg prüft, langfristig durch die VBB GmbH eine landesweit einheitliche Rufbus-Buchungs-Anwendung zur Verfügung zu stellen.
ID: 2429	4.7: Intermodale Anschlussmobilität 4.7.2. Bike und Ride 1. Erhöhung der Anzahl der bis 2030zu bauenden Fahrradabstellablagen unter Berücksichtigung des Prognosehorizont 2030 + für den Flächenerwerb Der Verkehrsmittelmix für die erste und letzte Meile von Fahrrad/Bahnnutzerinnen und - nutzern ist langfristig zu verbessern: Es sind bereits jetzt Maßnahmen zu ergreifen, die über die Planung und den Bau von 21.500 Fahrradabstellanlagen bis zum Jahr 2030 hinausgehen. Hierzu ist die Studie B+R/P+R unter folgenden Prämissen zu aktualisieren: Berücksichtigung der im LNVP 2023 enthaltenen Kapazitätssteigerungen, Taktverdichtungen und neuen Linien im SPNV für 2023 und 2027. Da in innerstädtischen Bereichen die Flächenverfügbarkeit für Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen bereits jetzt sehr begrenzt ist, soll der Flächenerwerb für Fahrradabstellanlagen orientiert am Prognosehorizont 2030+ erfolgen, um auch eine zukünftige Kapazitätsausweitung der Anlagen zu ermöglichen. Dabei ist auch besonders auf die Schaffung von abschließbaren und überdachten Fahrradstellplätzen zu achten.	VielenDank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine ergebnisoffeneEvaluation der Ergebnisse der Studie ‚B+R / P+R im Land Brandenburg' ist fürdas Jahr 2023 vorgesehen. In Bezug auf den Flächenerwerb für B+R-Anlagen istfestzuhalten, dass dieser im Zuständigkeitsbereich der Kommunen im LandBrandenburg liegt, dass aber die Vernetzungsstelle Bike-and-Ride beim VBB dieKommunen bei Gesprächen mit diesen Kommunen immer darauf hinweist,Abstellanlagen möglichst so zu planen, dass eine spätere Erweiterung möglichist.
ID: 2429	4.7: Intermodale Anschlussmobilität 4.7.2. Bike und Ride [...] 2. Planungskapazitäten in der VBB-Vernetzungsstelle B+R und in den Unteren Straßenbehörden erhöhen Die VBB-Vernetzungsstelle B+R ist ein bis zum 28.04.2024 befristetes Projekt. Aufgrund der hohen langfristigen Bedarfe bei Fahrradabstellanlagen ist die Vernetzungsstelle B+R beim VBB dauerhaft einzurichten. Die erhöhten Bedarfe der Schnittstelle B+R sind auch bei der Planung von Radwegen, die in der Zuständigkeit des Landes Brandenburg liegen, zu berücksichtigen. Daher sind die Personalkapazitäten, die sich ausschließlich dem Thema Radverkehrsplanung widmen, in den Unteren Straßenbehörden zu erhöhen.	VielenDank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Wir verweisenjedoch auf die aktuell laufende Aktualisierung der Radverkehrsstrategie derLandes Brandenburg.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2429	4.9.2: Weiterentwicklung des Fahrausweisvertriebs im VBB Einheitliche Standards für E-Ticketing In Abstimmung mit dem Bund ist ein anbieterneutraler Standard für das E-Ticketing zu entwickeln, der die Integration der Ticketbuchung in bestehende Apps über verschiedene Verkehrsmittel hinweg ermöglicht. Dadurch können Kund*innen mittelfristig die Ticketbuchung gleich unkompliziert aus bereits genutzten Karten- und Navigationsapps vornehmen. Das vereinfacht den Buchungsprozess gerade im Hinblick auf multimodale Mobilität und Nutzung von "Letzte Meile"-Angeboten. Digitale Angebote müssen gerade im Hinblick auf Integration in bestehende Lösungen und Interoperabilität zwischen verschiedenen Anbietern verbessert werden. Dafür braucht es keine neuen App-Angebote, sondern vor allem einheitliche Standards (vgl. Grüner MobilPass:https://www.stefan-gelbhaar.de/mobilpass), die ein Zusammenspiel verschiedener Angebote gewährleisten. So sollen Pendlerinnen und Pendlern eine integrierte Mobilitäts-App nutzen, die Navigation, Anzeige freier PKW- und Fahrradstellplätze kombiniert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Integration bestehender Angebote Dritter für das E-Ticketing bzw. die Entwicklung eines anbieterneutralen Standards für das E-Ticketing, welches Angebote Dritter umfassen soll, nicht in der Verantwortung des Landes Brandenburg liegt.
Öffentlichkeit: Privatperson **ID: 1055**	Sehr geehrte Damen und Herren, mit dem Ausbau der ICE-Strecke Berlin-Hannover wurde seinerzeit zugesichert, dass der Bahnhof Groß Behnitz wieder in den Regionalbetrieb aufgenommen wird. Dieses ist bis heute unterblieben. Auf Grund der aktuellen Lage, dass mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen sollen, das Ziel das Auto so wenig zu nutzen, ist es jetzt endlich an der Zeit den Bahnhof Groß Behnitz wieder zu aktivieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Im Rahmen einer vorlaufenden Untersuchung zum LNVP wurden verkehrliche Potentiale für die Reaktivierung von SPNV-Halten ermittelt (u.a. Groß Behnitz), deren Ergebnisse in die Erarbeitung des LNVP eingeflossen sind. In dieser gutachterlichen Untersuchung zur Reaktivierung von Stationen wurden für alle Stationen einheitliche Maßstäbe verwendet. Sofern die Stadt Nauen eine Reaktivierung der Station Groß Behnitz anstrebt kann diese im Rahmen eines Projektdossierverfahrens aktiv werden (vgl. 4.2.2, S.155).
ID: 1055	Die Pendlerparkplätze in Nauen und Wustermark haben bereits ihre Kapazität ausgeschöpft. In Nauen besteht keine Erweiterungsmöglichkeit an Parkplätzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine vom VBB im Jahr 2019 durchgeführte Bestandsaufnahme der Auslastung bestätigt eine hohe Auslastung der P+R-Anlagen in Nauen und Wustermark. Eine Erweiterung der Bestandsanlagen sehen wir an beiden Standorten auch in Bezug auf die Flächenverfügbarkeit als nicht ausgeschlossen an. Die Zuständigkeit für eine mögliche Erweiterungen der bestehenden Anlagen liegt jedoch bei den jeweiligen Kommunen. Auf Antrag ist eine finanzielle Förderung der Anlagen durch das Land Brandenburg über die Richtlinie ÖPNV-Invest möglich.
ID: 1055	Hierbei sollte man sich in der Planung z.B. das Ruhrgebiet und München als Vorbild nehmen, wo für den Regionalverkehr und für den Schnellverkehr je zwei Gleise zur Verfügung stellen. Es	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land Brandenburg fordert einen durchgehend zweigleisigen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	sollten unbedingt die Fehler der Vergangenheit, als die Bahn sparen sollte vermieden werden. Ein eingleisiger Ausbau würde zwangsläufig Verspätungen auf diesen Abschnitt vorprogrammieren. Gut zu sehen allein am Abschnitt Elstal/Wustermark wo an einer Eisenbahnbrücke seinerzeit gespart wurde und dadurch regelmäßig Züge der RE4 auf Gegenzüge warten müssen und die Verspätungszeit verdoppeln statt abzubauen. Gern kann ich Ihnen weitere Praxisbeispiel nennen. Nehmen Sie dazu gern mit mir Kontakt aus.	Ausbau der Lehrter Stammbahn, um die Verkehre möglichst restriktionsfrei abbilden zu können. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu allerdings noch nicht abschließend geäußert.
ID: 1055	ch bitte Sie sich von dem Denken, was benötigen wir heute wegzugehen, sondern in die Zukunft zu sehen, was benötigen wir dann. Evtl. reichen die Fahrgastzahlen heute und morgen für eine Wirtschaftlichkeit noch nicht im Detail aus. Doch was ist Wirtschaftlich gegenüber der Folgekosten welche uns durch die klimatischen Veränderungen erwarten? Zudem sollte die Erfahrung gelehrt haben. Erst sollte der ÖPNV da sein und dann die Menschen. Ansonsten bleibt der ÖNPV über Jahre den Bedürfnissen zurück. Überall entstanden in den letzten 30 Jahren neu Wohngebiete bundesweit. Doch wie viele Menschen haben einen kurzen und direkten Zugang zum schnellen! ÖPNV unmittelbar aus den Schlafstädten heraus erhalten? Buslinien helfen hier nicht weiter, da diese dem Auto meist zeitlich unterlegen sind. Hier sollte man sich ein Beispiel an die Zeit vor 100 - 150 Jahren nehmen, hier wurde der ÖPNV (S-Bahn, Straßenbahn etc.) in die neuen Wohngebiete vorher mit eingeplant, so dass die Menschen unmittelbar die Verkehrsmittel nutzen konnten und nicht umkehrt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Es sei angemerkt, dass es beim Bau von SPNV-Anlagen im angesprochenen Vergleich zu der damaligen Zeit starke Kostensteigerungen gegeben hat.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1629	[...] Anbindung des Raums Bad Freienwalde/Wriezen (RB 60) [...] Mittel- und langfristig: Schaffung einer umsteigefreien Direktverbindung nach Berlin für die RB 60 über Eberswalde, z.B. wie vom Bündnis SchieneBerlin-Brandenburg (BSBB) durch Kuppeln/Flügeln mit anderen Linien.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Eine Kopplung der Linie RB60z.B. mit der Linie RE3 ist betrieblich nicht trivial umsetzbar und erfordert gegenüber dem derzeitigen Konzept mehr Fahrzeuge. In Abwägung dazu ist derzeit kein ausreichender verkehrlicher Vorteil der Flügelung erkennbar, um die zusätzlichen Aufwendungen zu kompensieren.
ID: 1629	[...] Anbindung des Raums Bad Freienwalde/Wriezen (RB 60) [...] Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Angebotsqualität prüfen: Schaffung konsequenter bahnsteiggleicher Anschluss in Eberswalde Hbf der RB 60 in /aus Richtung Berlin	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. In Eberswalde Hbf enden neben den Zügen der Linie RB60 auch Züge der Linie RB63. Einbahnsteiggleicher Anschluss in Richtung Berlin kann jeweils nur zu einer der genannten Linien hergestellt werden.
ID: 1629	[...] Anbindung des Raums Bad Freienwalde/Wriezen (RB 60) [...] Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Angebotsqualität prüfen: [...] Schaffung zusätzlicher Spätverbindung mit Anschluss der RB 60 von/nach Berlin z.B. für Kulturtourismus in/aus Region	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt ist, da derartige Angebotserweiterungen bereits mit dem Netz Ostbrandenburg vorgesehen sind.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1629	[...] Anbindung des Raums Bad Freienwalde/Wriezen (RB 60) [...] Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Angebotsqualität prüfen: [...] Verlängerung einzelner Fahrten der RB 60 in Berliner Innenstadt (für Zielgruppe Berufspendler, Mo-Fr)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Einbindung der LinieRB36 nach Berlin in Abstimmung mit dem Land Berlin aufgrund der begrenzt verfügbaren Trassenkapazitäten nicht Gegenstand der Landesplanung ist. Gleichwohl ist eine Verbesserung der Anschlusssituation in Königs Wusterhausen kurz- bis mittelfristiges Ziel der Landesplanung.
ID: 1629	[...] Anbindung des Raums Bad Freienwalde/Wriezen (RB 60) [...] Kurz- und mittelfristige Maßnahmen zur Weiterentwicklung der Angebotsqualität prüfen: [...] alternativ Schaffung 1- 2 zusätzliche beschleunigte Direktverbindungen in Hauptpendlerzeit (morgens nach/abends aus Berlin Mo-Fr)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine entsprechende Verkehrsnachfrage derzeit nicht absehbar ist. Zur Angebotsausweitung wird es ab Dezember 2024 mit dem neuen Netz Ostbrandenburg zu einem veränderten Fahrzeugeinsatz kommen. Es stehen dann pro Fahrt nunmehr 120 statt bislang 70Sitzplätze zur Verfügung. Damit können weitere Kapazitäten auf der Linie generiert werden.
Öffentlichkeit: Privatperson **ID: 1879**	Im Gegensatz zu den i2030 Planungen für eine pot. Verlängerung der S-Bahn von Spandau in Richtung Westen gibt es m.E. nach im Wesentlichen diese drei Varianten: 1. Kein Ausbau. Das Verkehrsaufkommen kann überzusätzliche Verbindungen oder Kapazitätserweiterungen im RB/RE Netz dargestelltwerden. 2. Die S-Bahn wird bis Falkensee verlängert. Indiesem Zus. wird dort ein barrierefreier Umstieg in die RB/RE Verbindungen ermöglicht. Die Fläche des ehemaligen Güterbahnhofs in Falkensee bietet ausreichend Fläche für die Errichtung zusätzlicher Abstellanlagen für die S-Bahn. Die S-Bahn wird bis Nauen verlängert. In diesem Zusammenhang wird ein barrierefreier Umstieg in die RB/RE Verbindungen in Falkensee und Nauen ermöglicht. Der Bahnhof Nauen dürfte ausreichend Fläche für die Errichtung zusätzlicher Abstellanlagen für die S-Bahn haben. Als Planungsprämisse sollte berücksichtigt werden: Brieselang und Nauen(!) sind die Regionen mit dem derzeit stärksten Bevölkerungswachstum. Daraus folgt: es braucht eine Planungsvariante mit einem S-Bahn Endhaltepunkt „Nauen“!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die nicht berücksichtigt wird, da den Kosten einer Verlängerung der S-Bahn bis Nauen kein ausreichender Nutzen gegenübersteht und Nauen mit dem Regionalverkehr sehr gut angebunden ist.
ID: 1879	Die Variante „Finkenkrug als Endhaltepunkt der S-Bahn“ sollte verworfen werden. Begründung: Wenn Finkenkrug Endhaltepunkt der S-Bahn werden würde, ... • entfielen dort gem. akt. Planung sämtliche RB/REHalte, d.h., es käme dort zu einer drastischen Verschlechterung durch den Wegfall der schnellen Verbindungen! • gäbe es in Finkenkrug keine Umstiegsmöglichkeit in RB/RE Verbindungen. Ein „No-Go“ an einem Endpunkt der S-Bahn! • entfielen alle direkten Verbindung nachBrieselang und Nauen. Reisende/Pendler müssten zunächst in die entgegengesetzteRichtung fahren, um dann dort auf die	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die bauliche Ausführung der Station Finkenkrug wird in verschiedenen Varianten untersucht, um die insgesamt bestmögliche Lösung im Gesamtkorridor Spandau-Nauen ermitteln zu können. Mit den Erkenntnissen aus der Vorplanung und weiteren Betrachtungen können dann Varianten ausgeschlossen und Vorzugslösungen entwickelt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	nächste RB/RE Verbindung Richtung Nauenzu warten. Dies wäre eine weitere drastische Verschlechterung der Anbindung vonFinkenkrug! • käme es zu einer deutlich negativen Veränderung des Ortsteils und Ortsbilds, wenn zusätzliche Abstellanlagen für die S-Bahn errichtet werden würden. Die hierfür benötigten Flächen müssten zudem ers trekrutiert werden! würden die Ziele des Projekts i2030 für denHaltepunkt Finkenkrug nicht erreicht („mehr und bessere Schienenverbindungen für die Menschen, die hier leben“).	Die Bedienung der Station Finkenkrug ist in allen Varianten auch weiterhin mit mindestens drei Fahrten pro Stunde vorgesehen, wobei die S-Bahn-Varianten ja sogar eine häufigere Bedienung und aufgrund der eigenen Infrastruktur auch einen gesicherten gleichmäßigen Takt bieten würde.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: M2456	Vor dem Hintergrund der aktuellen energiepolitischen Situation und desdringend erforderlichen Klimaschutzes fordern wir erneut die Wiedereröffnungdes Bahnhaltepunktes Groß Behnitz an der Strecke Rathenow-Wustermark-Berlin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Reaktivierung der Station Groß Behnitz in einem vorlaufenden Gutachten bezüglich einer Reaktivierung untersucht wurde (vgl. S112ff). Im Ergebnis ist das Potential für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar (Kategorie B). Eine vertiefte Untersuchung dieser Station wird zunächst zurückgestellt, bis die Ergebnisse für die Halte der Kategorie A vorliegen. Sofern die Reaktivierung der Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
ID: M2456	Wir verweisen auf zahlreiche Initiativen vonBürgern, Gewerbetreibenden und Ortsbeirat in den vergangenen Jahren seit 1998(Unterschriftenlisten, Befürwortungsanzeigen der Gewerbetreibenden usw.) und haben verständnislos zur Kenntnis genommen, dass inder von der Landesregierung initiierten Potenzialanalyse, die Anfang des Jahresbekannt wurde, diese Frage keine Priorität erhalten hat. Wie wir einer Antwortder Stadtverwaltung Nauen auf Anfrage einiger Abgeordneter entnehmen konnten,wurden die örtlichen Strukturen in diese Analyse nicht einbezogen, hatten nichteinmal Kenntnis davon. Die Stadtverordnetenversammlung Nauen hatte sich inihrem Beschluss Nr. 225/2020 vom 14.12.2020 einstimmig für die Unterstützungdieses Anliegens ausgesprochen. Wir erwarten, dass die Argumente derÖffentlichkeit wirksamer in die entsprechenden Entscheidungsprozesse einfließen. Dabei machen wir insbesondere darauf aufmerksam, dass imvergangenen Jahr in Groß Behnitz zwei Flächen Baurecht erlangt haben, die etwa7,5 ha zu Bauland machen, auf dem ca. 70-80 Einfamilienheime entstehen sollen.Wir gehen davon aus, dass der überwiegende Teil der zu erwartendenNeu-Einwohner unseres Ortes Arbeitspendler sein werden, für die eineÖPNV-Anbindung nach Berlin sehr wichtig ist. Natürlich sind auch zahlreiche„alteingesessene" Bürger unseres Dorfes Arbeitspendler mit einem gegenwärtigschon sehr hohen Aufkommen an Individualverkehr. Die dringende Notwendigkeitder politisch gewollten Verkehrswende lässt sich kaum deutlicher als an diesemBeispiel darstellen. Der Bahnhaltepunkt Groß Behnitz hat unter Einbeziehung derumliegenden Ortschaften, wie Klein Behnitz, Gohlitz, Wachow usw.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Vorfeld der Potenzialanalyse eine Beteiligung der Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV stattgefunden hat. Bei jenen Stationen, für welche im Ergebnis der Analyse nach Abschluss der Erstellung des Landesnahverkehrsplans weitergehende Untersuchungen angesetzt wurden, werden die örtlichen Behörden direkt beteiligt. Eine Beteiligung aller Akteure konnte in diesem frühen Stadion der Untersuchung noch nicht erfolgen. Es sei angemerkt, dass die Untersuchung die aktuellen Potenziale für Stationsreaktivierungen untersucht hat - noch nicht bebaute Bauentwicklungsflächen in Stationsnähe wurden daher nicht berücksichtigt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	einenEinzugsbereich von ca. 3.000 Menschen, den erwarteten Zuzug durch Neubau inallen diesen Dörfern noch gar nicht mitgerechnet.	
ID: M2456	Wir appellieren an die politisch Verantwortlichen, die Entscheidung zumBahnhaltepunkt Groß Behnitz mit mehr Weitsicht und Berücksichtigung der aktuelldeutlich verschärften Probleme der Energieumstellung und des Klimaschutzes zuunterlegen und nicht ausschließlich von einer technokratisch erscheinenden Potenzialanalyse„vom grünen Tisch her" abhängig zu machen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Privatunterne hmen ID: 2424	Sehr geehrte Damen und Herren, es freut uns, dass die Stärkung von PlusBus Linien Teil des LNVP ist. Besonders gut funktionieren PlusBus Linien, wenn diese abseits der Linien, auf der Fläche, mit modernen RufBusen in Kombination bedienen. So werden sehr viele Bürgerinnen und Bürger erreicht und der ÖPNV steht fast ganztägig zur Verfügung. Die modernen Rufbusse, neudeutsch On-Demand Verkehre (ODV), kommen im LNVP viel zu kurz. NRW und Hessen sind hier viel weiter und es wird Zeit, dass Brandenburg nachzieht und im Ergebnis den ländlichen Raum stärkt. Das ist besonders für eine alternde Gesellschaft und den wachsenden (und zunehmend nachhaltigen) Tourismus von Bedeutung. Als Bürger Brandenburgs und Projektleiter des sehr gut laufenden ODV DALLI im Landkreis Oder Spree (der einzige "richtige" On-Demand Verkehr in Brandenburg!) möchte ich dafür werben, dem On-Demand Verkehr eine größere Rolle in Brandenburgs Nahverkehrsplanung einzuräumen. Mit freundlichen Grüßen, [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2422	Warum gibt es auf der rb 26 immernoch Stationen auf denen, trotz stündlicher Zugabbindung, der Zug nur alle 2 Stunden hält ?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe und in diesem Fall auch der internationalen Verbindungen entgegen, sofern Züge häufiger halten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2421	RB 73 ist bis zu der Landesgrenze nach Mecklenburg-Vorpommern und weiter bis zumindest Plau am See zu führen. Die teilweise Nicht-Darstellung in dieser Tabelle widerspricht der Seite 121. Dort wurde die Linie nicht unter Anpssungen am Laufweg aufgeführt. Die Strecke Neustadt/Dosse - Güstrow ist als wichtige, bundesländerübergreifende, mindestens touristisch	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	bedeutsame Linie zu erhalten, auch unter Beachtung der weiteren, überlasteten Linien zwischen Berlin, Brandenburg und Ostseeraum.	Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2420	Auf der Strecke Neustadt (Dosse) - Neuruppin wieder Personenverkehr ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Im Rahmen einer vorlaufenden Untersuchung zum LNVP wurden verkehrliche Potentiale für die Reaktivierung von SPNV-Strecken ermittelt (u.a. Neustadt (Dosse) – Neuruppin), deren Ergebnisse in die Erarbeitung des LNVP eingeflossen sind. In dieser gutachterlichen Untersuchung zur Reaktivierung wurden für alle Strecken einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Rahmen der o.g. Untersuchung konnte für die Strecke kein eindeutiges Potenzial für eine SPNV-Nutzung erkannt werden. Eine aufbauende Machbarkeitsuntersuchung mit differenzierter Betrachtung von Nutzen und Kosten soll für diese Strecke vsl. im kommenden Jahr durchgeführt werden.
ID: 2420	Im Verkehrswegeplan ist unbedingt darauf zu achten, dass in den Hauptverkehrszeiten die Züge im 30 min.-Takt zwischen Spandau-Neustadt-Kyritz verkehren. Es darf nicht mehr sein, dass der letzte Zug 22.35 ab Hauptbahnhof in Richtung Wittenberge / Kyritz fährt. Alle Tage!!!!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Eine Taktverdichtung auf der sog. Hamburger Bahn bis nach Neustadt(Dosse) ist Bestandteil des Perspektivnetzes 2030+ des Landesnahverkehrsplans. Eine Spätverbindung aus Berlin in Richtung Wittenberge wird – mit einer Abfahrt gegen 23:30 Uhr – bereits ab Dezember 2022 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2419	Die RB63 soll weiterhin zwischen Templin und Joachimsthal fahren. Ausbau der Strecke gemäß https://www.change.org/p/rb-63-schorfheidebahn-in-brandenburg-soll-zwischen-joachimsthal-und-templin-weiterfahren	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2418	zu 2.5.1 Seite 26: Ich bin gegen die Abbestellung von SPNV-Leistungen, z.B. Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg und Joachimsthal - Templin.	Zu RB73/74: Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg undMecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristigtragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eineNutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidungüber die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurdedas bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73(Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert:die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember2022 für drei Jahre verlängert. Zu RB63: Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 2418	zu 2.5.1 Seite 26: Wiederinbetriebnahmen von Eisenbahnstrecken fehlen auf dieser Karte.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Karte Nr. 2 lediglich alle Bahnstrecken mit ihrem Elektrifizierungsgrad dargestellt sind, auf welchem im Jahr 2021 SPNV-betrieben wurde.
ID: 2418	Seite 27: Mir ist völlig neu, daß die Strecke Brandenburg - Rathenow elektrifiziert ist. Auf https://www.openrailwaymap.org ist sie auch als nicht elektrifiziert dargestellt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die berücksichtigt wird. Der Fehler wird korrigiert.
ID: 2418	Seite 27: Die Ostbahn soll gelb dagestellt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da dem Land Brandenburg keine konkreten Planungen des Betreibers DB Netz AG zur Elektrifizierung der Strecke Berlin - Kostrzyn (Ostbahn) bekannt sind. Gleichwohl soll die Strecke im Zielzustand aus Sicht des Landes mittelfristig elektrifiziert werden, eine zeitliche und finanzielle Einordung ist im Gegensatz zu anderen Maßnahmen hier aber hingegen nicht bekannt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2417	Reisezeiten sind zu lang und die Taktung ungenügend. Damit bleibt das Potenzial von Templin als Wohnort für PendlerInnen und Home-office-ArbeiterInnen ungenutzt, kann den berlinnahen Raum nicht entlasten und selber nicht wachsen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Einbindung der Linie RB12 nach Berlin Gesundbrunnen in Bezug auf die begrenzt verfügbaren Trassenkapazitäten in Konkurrenz mit stärker nachgefragten Angeboten steht. Eine Kopplung der Linie RB12 mit der Linie RE5 ist zudem betrieblich und infrastrukturell nicht trivial umsetzbar. In Abwägung zu den Kosten ist derzeit kein ausreichender verkehrlicher Vorteil einer solchen Flügelung erkennbar, um die zusätzlichen Aufwendungen zu kompensieren.
ID: 2417	Die Lösungen sind: 1. zusätzliche Zugverbindungen als Sprinter mit weniger Haltestellen (Einfachtraktion statt Doppeltraktion) nach Gesundbrunnen und Berlin Hbf 2. Flügelung des RE 5 in Löwenberg über Zehdenick nach Templin Eine Direktverbindung Templin - Berlin-Zentrum soll in den LNVP aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Einbindung der Linie RB12 nach Berlin Gesundbrunnen in Bezug auf die begrenzt verfügbaren Trassenkapazitäten in Konkurrenz mit stärker nachgefragten Angeboten steht. Eine Kopplung der Linie RB12 mit der Linie RE5 ist zudem betrieblich und infrastrukturell nicht trivial umsetzbar. In Abwägung zu den Kosten ist derzeit kein ausreichender verkehrlicher Vorteil einer solchen Flügelung erkennbar, um die zusätzlichen Aufwendungen zu kompensieren.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2414	Bahnstrecke Wustermark –Ketzin/Havel Viele Ketziner, Havelländer undTouristen wünschen sich die Reaktivierung. Dieses hat auch eine Umfrage (sieheAnlage 2) der Fachhochschule Potsdam ergeben. Es ist aufgefallen, dass Sie in ihrerVoruntersuchung die Strecke mit „sonstiges“ (Wert Infrastruktur: 2) bewertethaben. Die Strecke ist aber nicht überbaut, sondern voll befahrbar. Dieses hatauch eine Überführungsfahrt am 12.05.2022 von Km 0 bis nach Ketzin gezeigt. Es hättedaher den höchsten Wert geben müssen (Wert Infrastruktur: 3). Auch ist die Streckenlänge biszur Stammbahn nicht 10 km sondern nur 9 km, da der mögliche Haltepunkt nicht amehem. Bahnsteig sein kann und schon jetzt bei km 9,0 (alte Ladestrasse) geplantist. Dieses würde somit einen höheren Wert beim Verkehrspotenzial [Einwohnerje Streckenkilometer] ergeben. Des Weiteren wurde in derPotenzialuntersuchung nicht die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung der StadtKetzin/Havel berücksichtigt. Auch wird es in den nächsten Jahren einendeutlichen Zuwachs an Einwohnern geben, da die nachstehenden Bebauungsplänegerade umgesetzt werden. Bebauungsplan 01/21 „Quartier ander Steege“ [780m zum Bahnhof] Bebauungsplan 02/15„Baumschulwiese“ [850m zum Bahnhof,230WE mit 500 Einwohner]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die dargestellte Punkteskala im Bericht (Langfassung) unter Kapitel 2.1.2 (Auswahlkriterien) für das Kriterium „Zustand der Überbauung“ einen veralteten Stand darstellt und nicht der nachträglich geänderten Punktevergabe dem in Anhang 1 (Liste der Strecken für die Vorauswahl-Prüfung) vergebenen Punkten entspricht. Für eine nicht überbaute Strecke wurden demnach (wie im veralteten Stand "Sonstiges") 2 Punkte vergeben. Im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden alle Strecken und Halte nach einheitlichen Kriterien geprüft, die aus Gründen der Vergleichbarkeit aus einer Quelle stammen. Im zugehörigen Bericht unter Kapitel 4.1 Datengrundlagen ist aufgeführt, dass Einwohnerdaten für das Jahr 2019 vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg in das Verkehrsmodell übernommen wurden, soweit diese zur Potenzialabschätzung in definierten Einzugsbereichen benötigt wurden. Im Übrigen würde die Strecke Ketzin - Wustermark durch

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Bebauungsplan 03/19„Zuckerfabrik“ [600m zum Bahnhof; 800 WE mit 1.500 bis 1.600 Einwohnern] Somit hätte allein Ketzin eineEinwohnerzahl von über 8.700 in den nächsten Jahren zu verzeichnen. Aber auch eine 5 ha große Flächeim Innenbereich könnte so für ausschließlich Wohneigentum (Einfamilienhäuser)geschaffen werden. Über die Pendler hinaus, dieKetzin als Schlafstadt nutzen, gibt es noch mehrere große Arbeitgeber, z.B. Hermes und Mosolf, deren Mitarbeiterdann ebenso mit dem SPNV zur Arbeitsstätte kommen könnten. Auf Grund der Energieproblematikist auch das Energiewendelabor [Bebauungsplans 02-19], welches sich in Ketzin befindet, nicht außerAcht zu lassen, da hier die Kopplung der Sektoren Strom, Wärme und Mobilitätnachhaltig untersucht wird. Durch die Reaktivierung derStrecke Ketzin-Wustermark für den SPNV würden viele PKW-Pendler auf die Schieneumsteigen und die Bahn nutzen. Dieses würde viel Belastung der Strassen nachWustermark und Berlin nehmen. Selbst die Stadt Brandenburg liegt hier imEinzugsgebiet für zukünftige Bahnnutzer. Es ist hier keinPanfeststellungsverfahren oder sonstige langwierige Prozesse zu durchlaufen. Imgegenteil, die Strecke wäre mit wenig Aufwand und innerhalt kürzester Zeit für den SPNV nutzbar. Aus den oben genannten Punktenist es daher nicht verständlich, warum die Strecke nur in der Kategorie „B“eingruppiert wurde und nicht in Kategorie „A“, da die Ergebnis derPotenzialanalyse auf über 50 Punkte kommen müsste. Daher bitte ich, dieBahnstrecke Wustermark – Ketzin/Havel für die weiteren Untersuchungen in dasPaket 1 vorzuziehen. Ich bin selbst Grundstückseigentümer an derStrecke und befürworte diese Reaktivierung ausdrücklich. Mir gehört unteranderem der ehem. Bahnhof Ketzin oder die mögliche Fläche für den P&R.Desweiteren bin ich als Anschlussbahnleiter der AB Ketzin tätig. Daher biete ich auch gern meineUnterstützung an, sollten Sie sich mal die Örtlichkeiten anschauen wollen oder weitereFragen haben. Mit besten Wünschen, [redacted] Anmerkung: Kriterium CO2-Einsparungspotenzialim MIV (Seite 22) Die Punktezahl von 15 passt nichtzu der Gewichtung (10%). Auch die Abstufungen (-15; -7,5;0; 7,5; 15) stimmen mit der Auflistung (0; 2,5; 5; 7,5; 10) in Tabelle Anhang 3nicht überein.	eine höhere Punktzahl im aktuellen Verfahren weiterhin wie bisher in den Paketen zur detaillierten Untersuchung enthalten sein.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2413	Die Bahnhaltestellen Herzsprung (Berlin – Stettin) und Mürow (Angermünde – Schwedt/Oder) sollten wieder bedient werden. Im Reaktivierungsgutachten wurden sie in der Kategorie B eingeordnet. Während bei den Zugstrecken die Kategorien A und B weiterverfolgt werden, soll die Kategorie B bei den Bahnhalten nicht weiterverfolgt werden. Das ist schwer verständlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken und Halte nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. In Kapitel 4.1.4 ist formuliert, dass über eine vertiefte Untersuchung der Stationen der Haltekategorie B dann entschieden wird, wenn die Ergebnisse aus dem Paket der Kategorie A vorliegen.
ID: 2413	Die RB61 und RB62 können zu einer Linie zusammengefasst werden und von Angermünde immer das Ziel ansteuern, das der RE3 in der entsprechenden Stunde nicht anfährt. Dabei sollten alle Zwischenhalte bedient werden. Kommt der RE3 aus Berlin Richtung Schwedt, könnte die Linie in Angermünde eine Umsteigemöglichkeit nach Prenzlau bieten, dort kehrt machen und zurück in Angermünde – wenn dann der RE nach Stralsund kommt – eine Umsteigemöglichkeit nach Schwedt bieten. Wenn er dort kehrt macht, könnte er zurück in Angermünde wieder die Umsteigemöglichkeit für Fahrgäste im RE3 nach Schwedt Richtung Prenzlau anbieten. So würden beide Äste jeweils stündlich angeboten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Eine solche Linienführung wird als Weiterentwicklung des bereits heute bestehenden Angebotes ab Dezember2024 umgesetzt. Voraussetzung hierfür ist die Herstellung heute nichtvorhandener Gleisverbindungen im Bahnhof Angermünde. Die Haltbedienung zwischen Angermünde und Prenzlau steht – wie heute – unter dem Vorbehalt der betrieblichen Umsetzbarkeit in der Art, dass ausreichende Fahrzeitreserven erforderlich sind, um alle Halte und die Anschlüsse in Angermünde sowie Prenzlau realisieren zu können. Die Linienbezeichnungen werden der besseren Unterscheidbarkeit jedoch weiterhin mit RB61 und RB62 getrennt geführt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2412	Die Fortführung der RB 63 von Templin über Joachimsthal nach Eberswalde muss unbedingt noch in 2023 weitergeführt werden. Aufgrund von Corona, ungünstiger Taktung und niedriger Reisegeschwindigkeit (u.a.m.) wurde die Bahn noch nicht stark genutzt. Das ändert sich gerade mit Einführung des 9€-Tickets und zu Beginn der Tourismussaison. Auch die SchülerInnen aus Templin (Schüler-Initiative des Gymnasiums Templin) haben sich für eine Erhaltung ausgesprochen und im Juni 2022 einen Brief an den Ausschuss für Infrastruktur im Landtag geschrieben. Mit steigenden Energiepreisen und einer Verbesserung der Taktung wird sich auch der berufliche Pendlerverkehr vom Auto auf die Bahn verlagern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2411	Ich habe eine Frage: Wie ist es mit Klimaschutz und Verkehrswende zu vereinbaren, Bahnlinien zu schließen? Wäre es nicht eher sinnvoll, stillgelegte wiederzubeleben? Wie soll ich das meinen Enkeln erklären? Mit freundlichen Grüßen! [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2409	Die Richtlinie für die PlusBusse im ländlichen Raum sollte angepasst werden. In der westlichen Uckermark (Prenzlau - Templin / Templin - Lychen - Fürstenberg) sind PlusBusse nur finanzierbar, wenn von der direkten Linienführung in Ausnahmefällen abgesehen werden kann (Fürstenberg - Lychen mit Abstecher nach Himmelpfort) und die Anzahl der Fahrtenpaare reduziert werden kann, so dass auch ein Zwei-Stunden-Takt möglich ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die PlusBus-Kriterien Grundlage für den Erfolg des PlusBus-Konzeptes sind und daher das einfache und einheitliche Angebot erst ermöglichen. Hauptaufgabe der PlusBus-Verkehre ist die Verbindung der Zentren – gerade im ländlichen Raum – und Herstellung von attraktiven, schnellen Taktverbindungen auf den Hauptachsen. Damit wird ein Großteil der Einwohner erreicht und kann von den Vorteilen des PlusBusses profitieren. Das Berücksichtigen von Stichfahrten oder Umwegen sowie Taktabweichungen würde den Systemansatz des PlusBus-Konzeptes entgegenstehen, wodurch sich die Attraktivität dieses Mobilitätsangebotes deutlich verschlechtern würde. Das Land Brandenburg und die VBB GmbH erachten die geltenden Kriterien als sinnvoll und adäquat, weshalb eine Anpassung der PlusBus-Kriterien nicht vorgesehen ist.
Öffentlichkeit: Privatperson	Das Festhalten an historischen Zusagen oder die Wiederherstellung historischer Zustände ist kein zeitgemäßes Verhalten, wenn sachliche Gründe dagegen sprechen. Gerade die Fahrzeit ist	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die betriebliche Anbindung (S-Bahn und/oder Regionalbahn) der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2407	ein wichtiger Punkt der Kundenzufriedenheit, der in dem vorliegenden Plan lediglich am Rande betrachtet wird. Insofern scheint mir ein Ausbau der Gleichstrom-S-Bahn im Umlandbereich von Berlin auf Kosten der Fahrzeit inadäquat. So würde derAusbau der Gleichstrom-S-Bahn nach Finkenkrug mit einer drastischen Verschlechterung in diesem Punkt einhergehen. Ich schätze, dass sich in der Praxis die Fahrzeit um 20 Minuten bis Berlin Hbf verlängern wird, was fast eineVerdopplung ist (RB10). Es ist klar, dass verschiedene Verkehre, wie Nah- und Fernfernkehr, bevorzugt getrennte Trassen haben sollten, um eine gegenseitige nachteilige Beeinflussung zu minimieren. Insofern möchte ich anregen, Regionalbahnen gegenüber der Gleichstrom-S-Bahn im Berliner Umlandbereich zu präferieren. Als Pilotstrecken könnten hier die Trassen in Richtung Nauen und Wustermark/Rathenow dienen, um die Potentiale derQualitätsverbesserung unter besonderer Berücksichtigung der nominellen und tatsächlichen Fahrzeiten zu entwickeln. Ich möchte mich daher explizit gegen einen Gleichstrom-S-Bahn-Ausbau in Richtung Nauen aussprechen.	Station Finkenkrug wird in verschiedenen Varianten untersucht, um die insgesamt bestmögliche Lösung im Gesamtkorridor Spandau-Nauen ermitteln zu können. Bezgl. der Reisezeit S-Bahn sind verschiedene Varianten in Prüfung, darunter auch Expresszüge, die im Vergleich zur Regionalbahn (hier RB14) ähnliche Reisezeiten aufweisen und darüber hinaus zusätzliche Stationen wie Westkreuz bedienen. Mit den Erkenntnissen aus der Vorplanung und weiteren Betrachtungen können dann Varianten ausgeschlossen und Vorzugslösungen entwickelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2406	RE3: Die Kapazität des RE3 an die Ostsee ist zu gering. Der RE3 soll stündlich nach Stralsund verkehren und alle zwei Stunden nach Schwedt und zwar ab sofort, d.h. noch diesen Sommer.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Verdichtung des RE3 nach Stralsund derzeit nur durch Wegnahme der Direktverbindung Schwedt – Berlin realisierbar wäre. Auf dem Abschnitt nördlich der Landesgrenze nach Mecklenburg-Vorpommern berührt die Einwendung zudem Sachverhalte, die sich außerhalb des Regelungsinhalts des Landesnahverkehrsplans des Landes Brandenburg befinden.
ID: 2406	Wenn die Verbindung nach Stettin fertig gestellt ist, sollte alle zwei Stunden ein Zug nach Stettin den Takt zu einem echten Halbstundentakt auf der Verbindung Berlin-Angermünde ergänzen. Wenn DB Fernverkeht endlich die Verbindungen mit ICE zu einem richtigen Takt ausbauen würde, könnte die Kapazität eventuell ausreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine solche Angebotsentwicklung ist bereits Bestandteil des Zielnetzes 2027.
ID: 2406	Auch die RE 5 sollte mindestens stündlich nach Rostoch/Warnemünde verkehren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahme auf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.
ID: 2406	Streckenstilllegungen sowohl in der Prignitz als auch bei der RB63 passen nicht mehr in die Zeit, in der alle von einer Verkehrswende reden. Auf diesen Strecken muss die Attraktivität durch Beschleunigungen und Ausbauten verbessert werden und die Fahrzeuge mit Batterie angetrieben werden. Die Züge der RE 63 können leicht auf dem Abschnitt bis Britz die Oberleitung nutzen um die Batterie zu laden. Die Anschlüsse in Eberswalde sollten auf die RE 3 Züge nach/von Schwedt ausgerichtet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 2406	Das Land sollte sich darum kümmern weitere Strecken auf dem flachen Land zu reaktivieren. Hier geht viel zu wenig und mit den Plänen zu Streckenstilllegungen scheint Brandenburg auf dem falschen Gleis zu sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine entsprechende Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Stationen und Strecken dem LNVP-Entwurf bereits zugrunde liegt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2405	Die Prignitz ist eine der Regionen, die großes Potential für eine nachhaltige Verkehrentwicklung haben. Die Bahnstrecke Pritzwalk - Kyritz einzusparen verträgt sich weder mit einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung, noch mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz und dem Urteil des Bundes-Verfassungsgerichtsuteil zum Klimaschutzgesetz: https://www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2021/bvg21-031.html. Nachhaltige Verkehrsentwicklung und Klimaschutz bedeuten den ÖPNV auszubauen, zu modernisieren und attraktiver zu machen und nicht Bahnstrecken einzustellen. Die gute Bahnanbindung trägt enorm zur hohen Lebensqualität der Prigntz bei. Es ist klimarechtlich in keiner Weise nachvollziehbar, dass trotz schlechtester Verkehrsprognosen die Autobahn A14 neu durch das Biosphärenreservat Elbe gebaut wird und dafür hunderte Millionen Euro bereitgestellt werden, die von den Prignitzern auch wegen der familiären Atmosphäre geliebte Eisenbahnstrecke eingestellt werden soll. [redacted] Ein großer Teil der Menschen, die mich besuchen, nutzt ebenfalls die Bahn, auch weil sie einfach romantisch ist, eine Institution,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	ein Ort an dem Menschlichkeit und Wärme, persönliche Nähe und Zugewandheit herrschen. Wird die Bahn eingestellt, wird der Prignitz auch ein wichtiger sozialer Raum genommen, Verkehr auf die Straße verlegt, Verkehr individualisiert. Statt der Bahn werden jede Menge mehr Autos fahren. Und dazu ist eine solche Entscheidung nicht sozialverträglich, wer sich kein Auto leisten kann oder will aus gemeinwohlorientierten Gründen, hat wieder einmal das Nachsehen. Dabei gilt es gerade im Interesse des Gemeinwohls den Bahnverkehr zu stärken. Angesichts der Klimakrise und der in wenigen Jahren bevorstehenden Überschreitung des 1,5 Grad Zieles ist die Einstellung der Bahnlinie verantwortungslos. Die Prignitz muss ein Ort für nachhaltigen Tourismus und nachhaltiges Leben bleiben, das geht nur mit der Bahnstrecke Kyritz - Pritzwalk.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2404	Sehr geehrte Damen und Herren, Bezug nehmend auf Ihre Planungen hinsichtlich der Strecke Neustadt/ Dosse Pritzwalk (RB 74). [redacted] beobachte ich seit 3 Jahren einen ständig steigende Zahl von Benutzern/ Benutzerinnen dieser Strecke. Sei es durch Arbeitspendlerinnen in der Woche oder Wochenendausflüglerinnen. Was uns jetzt speziell betrifft nehmen wir das Bahnangebot inzwischen mehr als "gern in Kauf", um nach Berlin zur Arbeit zu fahren. (hier wäre im übrigen eine spätere letzte Verbindung sehr hilfreich, um nicht doch wieder zu mindest ab Kyritz das Auto nutzen zu müssen) Unseren Kindern, wie allen anderen Besucherinnen haben wir seit 3 Jahren ebenfalls dringend geraten die Bahn ab Alex zu benutzen. Nach dem ersten, skeptischen Versuch kommen inzwischen 90% mit dem Zug, weil sich keiner mehr den Stress einer 2 bis 4 stündigen Autofahrt von Berlin antuen möchte..... Insofern, geben Sie meinen Gästen, den Nachbarn, den älteren Mitbewohnerinnen, den Großstädtern die vermehrt unsere Prignitz mit Bahn und Rad erkunden wollen eine Chance! Besser 3!!! Was sollen sonst die vielen Worte für die Verkehrswende..... Mit bestem Gruß [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2403	Ich nutze dafür die RB74. Diese Strecke soll offenbar aufgegeben werden. Einen Kapitelbezug kann ich nicht angeben, da der Wegfall nirgendwo erwähnt wird, nur aus dem Kartenmaterial ersichtlich ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2403	Angesichts des Klimawandels und der Klimaziele ist der Wegfall der Strecke völlig unverständlich. Diese Entscheidung zurück zum Autoverkehr widerspricht allen Zukunftschancen unserer Kinder. Das BVerfG war in der Frage zur Verantwortung des Gesetzgebers zum Klimawandel eindeutig! Mein Job ist dadurch auch gefährdet, da mit jeder anderen Anbindung ein Pendeln aufgrund der deutlich längeren Zeitdauer unmöglich wird. Der Kauf und die Investitionen in den Ausbau unseres Mietshauses (Fertigstellung 2024) mit Pendelmöglichkeit nach Berlin entzieht der Entwurf die Planungsgrundlage, obwohl es mehr als ausreichend Interessenten gibt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2403	Die geringe Nachfrage der Strecke rührt allein aus der mangelnden Taktung des RB74.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2402	Wir begrüßen es ausdrücklich, dass laut Nahverkehrsplan prinzipiell für den RE4 ein 30-Minuten-Takt nun auch ohne dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke möglich zu sein scheint. Weiterhin ist es sehr positiv, dass für die Anbindung nach Stendal ein Stundentakt durch eine Verlägerung der Linie des RE4 als Ergänzung zur RB34 eingerichtet werden kann.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2402	Warum allerdings sollen sowohl der 30-Minuten-Takt zwischen Rathenow und Berlin und der Stundentakt nach Stendal erst 2027 kommen? Wenn dies ohne Baumaßnahmen möglich ist, sollten diese wichtigen Änderungen so bald wie möglich eingeführt werden, nicht erst 2027! Eine höhere Kapazität des RE4 durch geänderte Waggons ist zu begrüßen, bleibt allerdings ohne Verbesserungen im Takt weit hinter den Notwendigkeiten zurück.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für eine kurzfristige Umsetzung weder ausreichend Fahrzeuge noch Personal zur Verfügung stehen. Die Umsetzung erfolgt nach aktuellem Stand mit der Betriebsaufnahme des Netzes Nord-Süd im Dezember 2026.
ID: 2402	Warum werden Nennhausen und Buschow so stiefmütterlich behandelt? Uns ist kein rationaler Grund ersichtlich, warum nur jeder zweite Zug des RE4 in diesen Orten hält. Ein Stundentakt sollte für Buschow und Nennhausen unverzüglich eingeführt werden. Dafür sind keinerlei Planungen nötig, lediglich die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des RE4 in Rathenow müssen im Fahrplan geändert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die konkrete Machbarkeit zusätzlicher Halte in Nennhausen und Buschow absehbar von den Zeitlagen der Fernverkehrszüge abhängig ist. Erst wenn dauerhaft ein jeweils stündlicher Halt an den Stationen möglich ist, werden diese entsprechend Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg umgesetzt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2402	Für die Anbindung nach Brandenburg sollte geprüft werden, ob die RB51 im 30-Minuten-Takt verkehren könnte, und ob dafür bauliche Maßnahmen (zusätzliche Ausweichstelle) notwendig wären.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine solche Angebotsentwicklung bereits Bestandteil des Perspektivnetzes 2030+ ist.
ID: 2402	Zur besseren Anbindung von Rathenow als Zentrum des Westhavellands ist es weiterhin essentiell, dort zumindest wieder einen IC-Halt einzuführen. Ein Halt des IC Berlin-Amsterdam, wie schon zur BuGa 2015, würde Rathenow an das Fernverkehrsnetz anschließen und eine schnelle Verbindung nach Wolfsburg und Hannover zur Verfügung stellen. Zusätzlich könnte diese Züge auch noch zur weiteren Taktverdichtung für die Nahverkehrsanbindung nach Berlin und Stendal beitragen, wenn sie für diese Strecken mit einem Nahverkehrsticket benutzbar wären.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fernverkehr wird in Deutschlandeigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an.
ID: 2402	Zur besseren Anbindung von Rathenow als Zentrum des Westhavellands ist es weiterhin essentiell, dort zumindest wieder einen IC-Halt einzuführen. Ein Halt des IC Berlin-Amsterdam, wie schon zur BuGa 2015, würde Rathenow an das Fernverkehrsnetz anschließen und eine schnelle Verbindung nach Wolfsburg und Hannover zur Verfügung stellen. [Anm. d. Red: Forderung]: Zusätzlich könnte diese Züge auch noch zur weiteren Taktverdichtung für die Nahverkehrsanbindung nach Berlin und Stendal beitragen, wenn sie für diese Strecken mit einem Nahverkehrsticket benutzbar wären. Der wichtigste Punkt für uns ist dass sowohl die Taktverdichtung des RE4 (eventuell unterstützt durch mit Nahverkehrsticket benutzbare IC-Züge), die Verlängerung des RE4 nach Stendal, und die zusätzlichen Halte in Buschow und Nennhausen schnell angegangen und mit dem entsprechenden politischen Willen deutlich vor 2027 realisiert werden könnten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Für die Verlängerung der Linie RE4 nach Stendal ist zusätzliches Zugmaterial erforderlich, das zur Inbetriebnahme des Netzes Nord-Süd 2 im Dezember 2026 beschafft wird. Der Fernverkehr wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an. Gleichwohl besteht auch bei Fernverkehrshalten in Rathenow aus Sicht der Landesregierung aufgrund des dichten und schnellen Angebots des RE4 kein Anlass für eine Tarifanerkennung.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2401	Ich fordere einen Halbstundentakt zwischen Berlin und Rathenow - und das vor den in den Planungen genannten Zeitpunkten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für eine kurzfristige Umsetzung weder ausreichend Fahrzeuge noch Personal zur Verfügung stehen. Die Umsetzung erfolgt nach aktuellem Stand mit der Betriebsaufnahme des Netzes Nord-Süd im Dezember 2026.
ID: 2401	Darüber hinaus fordere ich den Ausbau der S-Bahn bis wenigstens Brieselang, wenn nicht sogar bis Nauen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Um die Vorteile der beiden Verkehrssysteme (Regionalverkehr und S-Bahn) auf dem Korridor Berlin-Spandau – Nauen optimal auszunutzen zu können, soll ein harmonisiertes, annäherndes 20-minütiges Taktangebot im Regionalverkehr für die vergleichsweise weit von Berlin entfernten, aber aufkommensstarken Umlandgemeinden Nauen und Brieselang sowie den Ortsteil

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Falkensee umgesetzt werden. Die S-Bahn wird funktional für die Feinerschließung entlang des Korridors eingerichtet. Sie ist betrieblich auf die Anforderungen eines dichten Haltestellenabstandes ausgerichtet und wird somit nur bis zu einem möglichen Endpunkt in Finkenkrug untersucht.
ID: 2401	Schließlich fordere ich die Reaktivierung ehemaliger Bahnstrecken, wie z.B. zwischen Falkensee und Potsdam.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ein nennenswerter verkehrlicher Nutzen für diese Verbindung bisher nicht nachgewiesen werden konnte.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2399	[Anm. d. Red.: Kritik] Der Landesnahverkehrsplan diskutiert nicht die Folgen und Zusammenhänge der Qualitätziele mit den geplanten Maßnahmen. Als Beispiel sei folgendes genannt: Bei Stundentaktung mit minimierten Übergangszeiten führen Fahrzeitverspätungen unmittelbar zu einer Fahrzeitverlängerung von einer Stunde, wenn die Fahrverbindung Übergänge enthält, die durch die Verspätung nicht mehr möglich werden. Aus einer mäßigen Verspätung wird so für einzelne Kunden eine massive nicht tragbare Verspätung. Abhilfe kann hier eine sehr hohe Pünktlichkeit oder die Erhöhung der Taktrate schaffen. [Anm. d. Red.: Forderung] Diese Abhängigkeiten sollten in dem Plan transparent gemacht, bewertet werden und der Eingang in die Entscheidungsfindung aufgezeigt werden. Als Beispiel sei hier die Verbindung Finkenkrug -(Bus)- Dallgow-Döberitz -(RE)- Wustermark -(RB)- Golm genannt, wobei der RE von Dallgow-Döberitz nach Wustermark im Herbst 2021 im morgentlichen Berufverkehr regelmäßig Verspätung hatte, so dass der Anschluss nicht gewährleistet war.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Unsere Lösung besteht darin, die Anschlusseinhaltung deutlich in den Fokus zu rücken. Dies haben wir mit allen seit Dezember 2022 startenden Verkehrsverträgen umgesetzt. Zu wichtigen Anschlussrelationen wird analysiert, wie häufig diese eingehalten wurden. Des Weiteren wird festgelegt, dass bis zu einer bestimmten Anzahl an Minuten immer auf den verspäteten Zubringer gewartet werden muss, auch wenn keine Vormeldung seitens des Zubringers vorlag.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2400	Das die RB20 Potsdam-Hennigsdorf-Oranienburg weiterhin nur von Montag bis Freitag verkehren soll, passt nicht zur versprochenen Attraktivitätssteigerung des SPNV. So bildet die RB20 von der aktuellen Taktung her für Hennigsdorf einen attraktive Anbindung an die Linie RE5 in Richtung Rostock/Stralsund und die IC-Linie 17 nach Rostock und wäre am Wochenende somit auch für Tagestouristen eine Alternative zum Auto. Auch in die Gegenrichtung würden die Anschlüsse passen. Die DB selbst weißt Oranienburg in ihren Informationsmaterialen als Anbindung mit der RB20 vom IC17 von / nach Potsdam aus. Auch wäre eine kurze Bahnverbindung zwischen den beiden größten Städten des LK OHV und der Landeshauptstadt Potsdam auch an den Wochenenden für Ausflügler, Studenten und Arbeitnehmer, die nicht nur von Montag bis Freitag arbeiten eine Verbesserung im Vergleich zum Weg über Berlin. Es sollte zumindest in einem mindestens zweijährigen Testbetrieb geprüft werden, ob die Fahrgastzahlen für einen Betrieb am Wochenende ausreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der Linie RB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von der Linie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrs bedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Für eine Bedienung der vorrangig im universitären, Schüler- und Berufspendlerverkehr Linie auch am Wochenende besteht derzeit kein erkennbarer Bedarf.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2397	Die im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan 2023-2017 geplanten Maßnahmen erscheinen mir insgesamt gut geplant und tragen zu einer Verbesserung des ÖPNV bei.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2397	Jedoch erscheint mir der Zeitplan insgesamt viel zu langsam und bezogen auf die von mir genutzte Strecke nicht zeitgemäß. Insbesondere unter den aktuellen Umständen der Klimaveränderung und der aktuellen Energiekostenverteuerung ist eine wesentliche schneller Handlungsweise von Nöten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2397	[redacted] einige der bis 2027 geplanten Maßnahmen wünschen sich meine Mitbürger und ich schon sehr lange. Hierzu gehört unter anderem die Erhöhung der Taktrate auf der Relation Nauen – Berlin und der Verzicht auf die deutlich langsamere S-Bahn.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Taktverdichtung für den Korridor Berlin-Spandau – Nauen bereits Bestandteil des Fahrplans 2023 ist.
ID: 2397	[redacted] und einige der bis 2027 geplanten Maßnahmen wünschen sich meine Mitbürger und ich schon sehr lange. Hierzu gehört unter anderem die Erhöhung der Taktrate auf der Relation Nauen – Berlin und der Verzicht auf die deutlich langsamere S-Bahn.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Innerhalb des Projekts i2030 laufen die Planungen für den Ausbau der Strecke zwischen Berlin-Spandau und Nauen. Neben der Takterhöhung auf drei Regionalverkehrsangebote in der Stunde prüfen wir den Ausbau der S-Bahn bis Falkensee oder Finkenkrug, um die berlinnahen Gebiete mit dem attraktiven S-Bahntakt anzubinden. Endgültige Entscheidungen zur Angebotsgestaltung werden noch andauern, da es sich um ein komplexes Ausbauprojekt handelt, dass nur durch die finanzielle Beteiligung des Bundes realisiert werden kann.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2387	Für die Verbindungen Cottbus-Forst (Lausitz), Cottbus-Leipzig und Cottbus-Görlitz sehe der Landesnahverkehrsplan zwar perspektivisch eine engere Taktung vor, jedoch ist eine mögliche Realisierung erst weit nach dem Jahr 2030 angedacht. Eine engere Taktung muss mit Blick auf den Strukturwandel in unserer Region jedoch viel stärker in den Fokus rücken und mit einer höheren Priorität angeschoben werden, als es jetzt vorgesehen ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Strecken Cottbus-Forst, Cottbus-Görlitz und Cottbus-Leipzig bereits Teil des Strukturstärkungsgesetzes sind. Es ist gesetzlich die Realisierung aller Maßnahmen bis 2038 vorgesehen. Ein Beschleunigung ist nicht vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2392	Wenig Potenzial sieht eine Studie im Auftrag des VBB für die Reaktivierung des Bahnhaltes in Hänchen. In unmittelbarer Nähe der Bahntrasse entsteht dort die neue Gesamtschule des Landkreises Spree-Neiße.Mit den zu erwartenden Schülern aus Drebkau und Welzow, einem wachsenden Gewerbegebiet am Annahofer Graben und der steigenden Einwohnerzahl im Ortsteil Hänchen (Gemeinde Kolkwitz) gibt es größeren Bedarf für eine flexible sowie nahe Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel, sowohl in Richtung Cottbus als auch in Richtung Ruhland bis weiter nach Dresden. Der Landkreis hat hierzu einen Einzugsbereich von rund 7.200 Einwohnern ermittelt. Aufgrund zunehmender Pendlerverflechtungen, dem fortschreitenden	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Hänchen in die Kategorie C (Potenzial für SPNV-Halt nicht erkennbar) eingeordnet. Die VBB GmbH befindet sich bereits mit dem Landkreis Spree-Neiße zur betreffenden Station im Austausch und prüft weitere Möglichkeiten zur Reaktivierung der Station.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Strukturwandel, der künftigen Nachfrage an der neuen Gesamtschule und der Zunahme der Industrie- und Gewerbeansiedlung halte ich die Reaktivierung des Bahnhaltes in Hänchen für erforderlich. Eine erneute Überprüfung der Kategorisierung des Bahnhaltes Hänchen ist daher geboten.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2395	Zusätzlich zu den bereits heute fahrenden Linien RE18 und RB49 wird künftig die neue RE-Linie RE13 zwischen Cottbus und Senftenberg eingeführt. Dadurch entsteht auf dieser Strecke ein attraktiver Halbstundentakt, der den Fahrgästen unter anderem auch eine neue Umsteigeverbindung von Großräschen nach Cottbus ermöglicht. Durch den Einsatz zusätzlicher Züge am Morgen und Abend wird auch die Verbindung nach Leipzig gestärkt. In Drebkau als grundfunktionaler Schwerpunkt sowie Leuthen und Neupetershain ist auf dieser Linie jedoch kein Halt vorgesehen. Hier wünsche ich mir eine Nachbesserung, damit die im Frühverkehr oftmals vollen Züge entlastet werden können und die Strecke somit attraktiver wird. Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist ein Standortfaktor für die Ansiedelung von Familien und Unternehmen und letztendlich ein Baustein für einen gelingenden Strukturwandel.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Drebkau im dichteren als 60-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar besteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Drebkau.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2394	Unverständlich für uns Bürger ist der Abriss der Gleisanlagen von Neustadt (Dosse) mit allen Ortsteilen bis in das Amt Rhinow mit seinen Gemeinden bis Rathenow. [redacted] Tausende Bahnreisende nutzten diese geniale Bahnverbindung um einer Berufsausbildung in Rathenow, Premnitz oder Brandenburg nachzugehen. Oder um zur Arbeit zu fahren. Mit der Wende haben die CDU-Regierung unter Herrn Kohl, Schäuble und Weigel, auch diese Sünde begangen und diesen umweltfreundlichen Weg für die Autoindustrie geopfert. Die Treuhand mit einer sehr berüchtigt bekannten Dame hat uns somit auch mit dem Verkauf der Gleisanlagen von einer Direktverbindung mit der Bahn in unsere Landeshauptstadt Potsdam über Brandenburg Havel getrennt. Wenn nun noch die Verkehrswege nach Norden über Kyritz nach Pritzwalk, Güstrow und Rostock genommen werden, ist unsere gesamte Region diesbezüglich für immer getrennt. Das sollte der Landesregierung, und vor allen den Landtagsabgeordneten mit aller Deutlichkeit erklärt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Für die genannte Strecken wurde im Rahmen der Vorauswahl (erste Stufe der Potenzialanalyse) keine ausreichenden Ausgangsbedingungen für eine weitergehende Untersuchung mit positivem Ergebnis identifiziert. Ein Link zur Potenzialanalyse ist im LNVP zu finden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2393	Zunächst möchte ich betonen, dass eine Standardisierung der Bedienung der Angebote im SPNV zu begrüßen ist.	Vielen Dankfür Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2393	Die Bedienstandards sollte sich nicht rein am Fahrgastaufkommen orientieren, sondern weitere Faktoren (neben dem Fahrgastpotenzial) mit in die Beurteilung einfließen lassen. Hierzu beispielhaft meine Einschätzung für die Station "Hangelsberg" (RE1), die lediglich mit einem Grundangebot (300-5000 Fahrgäste --> 1 Fahrt/Stunde) bedient wird. Es hat sich gezeigt, dass mit Bau der Tesla Fabrik die Station Fangschleuse eine höhere Taklung erhalten hat und daraufhin viele Fahrgäste, die vormals in Hangelsberg eingestiegen sind, nun mit dem Auto nach Fangschleuse fahren, um dort in den Zug einzusteigen. Die Attraktivität und Flexibilität, statt einer stündlichen Verbindung, nun halbstündlich zur Arbeit und nach Hause fahren zu können, veranlasste Fahrgäste einen zusätzlichen Weg mit dem Auto in Kauf zu nehmen, um anschließend von der besseren Anbindung zu profitieren. Dieses Phänomen verzerrt die tatsächlichen Fahrgastpotentiale kleinerer Stationen zugunsten größerer/besser angeschlossenen Stationen bei der Fahrgasterhebung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der skizzierten Situation um Verlagerungseffekte handelt, die nur in begrenztem Maße zusätzliches Potenzial in Hangelsberg aktivieren. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Hangelsberg im dichteren als60-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar besteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Hangelsberg.
ID: 2393	Wirtschaftliche Wachstumspotentiale der Entwicklungskorridore sollten nicht nur für Ober- und Mittelzentren gelten. Hangelsberg hat in Bahnhofsnähe eine große Gewerbefläche, die durch einen Investor (ECE Group) entwickelt werden soll. Unter anderen dafür wäre es notwendig, dass sich die Wachstumspotentiale auch im Nahverkehrsplan widerspiegeln und bereits heute vorausschauend die Anbindung potentieller Arbeitsstandorte mitgedacht wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Hangelsberg im dichteren als60-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar sind aus Sicht der Landesplanung trotz der dargestellten, potenziellen Gewerbeflächenentwicklung keine Potenziale für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Hangelsberg erkennbar.
ID: 2393	Regionale Besonderheiten und örtliche Strukturen werden nicht durch die Fahrgastpotentiale abgedeckt. So ist Hangelsberg Ortsteil der Gemeinde Grünheide (Mark). Durch eine gleichmäßige, häufigere Bedienung der Ortsteile schafft man auch innerorts und im regionalen Umfeld eine attraktive Möglichkeit, dass ländliche Räume zusammenwachsen. Bislang greifen viele Anwohner:innen gezwungenermaßen auf das Auto zurück, um von einem Ort in den Nachbarort zu kommen, weil die Anbindungen ungleichmäßig ausgebaut sind.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Hangelsberg im dichteren als60-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar sind aus Sicht der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Landesplanung trotz der dargestellten, potenziellen Gewerbeflächenentwicklung keine Potenziale für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Hangelsberg erkennbar.
ID: 2393	Um Anwohner:innen zur Nutzung des SPNV zu bewegen, sollten auch die Anschlussmöglichkeiten zum Bus im Nahverkehrsplan mit Standards belegt werden. Die "letzten Meter" zwischen Bahnhof und Haustür werden aus meiner Sicht noch zu häufig durch den MIV bewältigt und sind konträr zu den Bestrebungen eines klimaneutralen Brandenburgs.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Anschlusssicherung zwischen SPNV und kÖPNV und im kÖPNV untereinander im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr in erster Linie den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Die Anschlusssicherung steht im Spannungsfeld unter anderem zwischen kurzen und verlässlichen Übergangszeiten, Pünktlichkeit, Anschlüsse im weiteren Linienverlauf sowie den technischen Komponenten Fahrgastinformation und Disposition.
ID: 2393	Äquivalent zum Beispiel der Station Hangelsberg gibt es eine Vielzahl an Orten im Berliner Umland, die zwischen der Metropole Berlin und den jeweiligen Mittelzentren liegen, die deutlich von einer besseren Anbindung profitieren würden, auch wenn die momentan aufgestellten Kennziffern dies leider nicht aufweisen. Gerade wenn es ohnehin eine höhere Taktung auf den Strecken gibt, sollten auch diese kleineren Stationen davon profitieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar sind aus Sicht der Landesplanung trotz der dargestellten, potenziellen Gewerbeflächenentwicklung keine Potenziale für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Hangelsberg erkennbar.
ID: 2393	Ich bitte Sie, in Ihrer Evaluation der Bedienstandards weitere Faktoren mit einfließen zu lassen und damit den Weg für einen nachhaltigeren und attraktiven Nahverkehr zu ebenen. Entsprechend würde ich mich über eine höhere Taktung an der Station Hangelsberg freuen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2393	Die Bedienzeiten dürften auch gerne zu den Nachtzeiten durchgängig sein. Als Brandenburger:in wartet man nachts wesentlich länger auf den (ersten) Zug, als die Berliner Freunde es tun.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Bedarf für einen durchgehenden Nachtverkehr auf den Strecken des Regionalverkehrs in Brandenburg derzeit nicht allgemein erkennbar ist. Auf einzelnen Relationen wird das Angebot derzeit bereits über die Bedienstandards hinaus entwickelt und in der Laufzeit des LNVP weiter qualifiziert. Dies betrifft insbesondere

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		die Verbindungen von Berlin in die Oberzentren des Landes Brandenburg.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2391	der Entwurf um LNVP widerspricht sich in grundlegenden Punkten. So ist auf dem Streckenabschnitt zwischen Oranienburg und Fürstenberg/Havel mit einem prognostizierten Fahrgastaufkommen von mehr als 5000/Tag zu rechnen (vgl. hierzu Karte 11).Gemäß der in Abschnitt "Standards in Bezug auf Bedienzeiträume" (siehe Seite 96 ff.) genannten Bedienqualität müsste entsprechend ein Grundangebot von mindestens 2 Fahrten/Stunde und Richtung spätestens ab dem Zeitraum der nächsten Ausschreibung der Verkehrsleistungen im Netz Nord-Süd erfolgen. Denn es heißt hierzu im Abschnitt: „Umsetzung der Standards“: „Sofern die genannten Standards noch nicht erreicht sind, ist eine schrittweise Umsetzung in den kommenden Vergabeverfahren (vgl. Kapitel 4.4) vorgesehen.“ So ist auf Seite 128 in der Tabelle 28.2 Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2027 für den RE5 nur von „Zusätzliche Einzelzüge in der HVZ“ die Rede. In Tabelle 29.1 wird dies mit „zusätzliches Verdichterzugpaar Neubrandenburg/Neustrelitz– Berlin (Mo-Fr in HVZ)“ konkretisiert. Dies bedeutet, dass die bereits erfolgte Ausschreibung den eigenen Angebotsvorgaben widerspricht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Das Perspektivnetz weist ein Angebot von zwei Zügen pro Stunde im Abschnitt Oranienburg - Fürstenberg(Havel) auf.
ID: 2391	Wenn man den SPNV auf Grund der geforderten Verkehrswende und den Klimazielen ernst meinen würde, müsste mindestens in den Hauptverkehrszeiten unter der Woche sowie in den Sommermonaten an den Wochenenden auf 30 min ausweiten. Eine alleingige Erhöhung der Sitzplatzkapazität bei gleicher Taktung macht den ÖPNV nur bedingt attraktiver und sorgt meines Erachtens nicht für Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem MIV. Der 30min Takt für den Streckenabschnitt Fürstenberg/Havel-Berlin Gesundbrunnen wird erst auf Seite 145 in der Tabelle 32 - Geplante Maßnahmen zur Angebotsausweitung mit Priorität 2 nach 2030 in Aussicht gestellt. Die Frage ist, ob es erst mit der nächsten Ausschreibung erfolgen soll. Generell sind mit Ausnahme der 60min Halte in Löwenberg und Dannenwalde sämtliche Verbesserungen auf der Nordbahn (wesentlich OHV) in diese Kategorie eingruppiert (u.a. 30min Takt Templin-Zehdenik-Oranienburg). So kann eine Verkehrswende, die den Leuten eine attraktive Alternative zum MIV bieten soll, nicht gelingen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Kategorien „Priorität 1“ und „Priorität 2“ der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+ zusammengefasst werden. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zu einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, unter anderem der absehbaren Senkung des allgemeinen Tarifniveaus (z.B. Deutschland-Ticket) sowie der Mobilitätswende, wird das Perspektivnetz weiterhin um mehrere Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergänzt. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2390	Auf Seite 146 in der Karte 22 „Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont2030+“ scheinen die Bahnhöfe Finkenkrug und Falkensee vertauscht beschriftet zu sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da es hier zu einem redaktionellen Fehler gekommen ist.
ID: 2390	Darüber hinaus sind die Angaben zum S-Bahnausbau nicht konsistent mit Abbildung 17 „Zielnetz der Berliner S-Bahn im Horizont 2030“. Hier sollte verdeutlicht werden, inwiefern der Planungsstand noch offen für Veränderungen ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Zielnetzgrafik für das S-Bahn-Netz im finalen Dokument ersetzt wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2389	Sehr geehrte Damen und Herren, ungläubig und mit Erschrecken habe ich festgestellt, daß die RB 73 zwischen Kyritz am Bürgerpark und Pritzwalk sowie die RB 74 zwischen Pritzwalk und Meyenburg nicht im Landesverkehrswegeplan enthalten sind. Vor dem Hintergrund der sowohl auf Bundes- als auch auf Landesebene politisch angeblich gewollten Verkehrswende erschließen sich mir hier als "Gelegenheitsnutzer" zwischen Neustadt (Dosse) und Pritzwalk keine nachvollziehbaren Beweggründe. Presseberichte über "Batterie- und Wasserstoffzüge" und der ersichtlich stattfindende Güterverkehr ließen mich bisher eher auf direkte Züge nach Berlin hoffen. Ich glaubte, daß - neben dem 9-Euro-Ticket - auch bessere Konzepte die Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg auf den ÖPNV als Motivation dargeboten werden sollten. Was spricht den gegen einen "zweiten Prignitz-Express" mit dem Laufweg (Güstrow-Karow (Mecklenburg)-Plau-Meyenburg-Pritzwalk-Kyritz-Neustadt (Dosse) - Nauen-Berlin Spandau - (Berlin Westkreuz (hier sollte der Behelfsbahnsteig aus den 1990er Jahren wieder errichtet werden als Anschluß an Stadtbahn und Ringbahn (S-Bahn)!)) im Stundentakt? Das müßte mit modernen Batteriefahrzeugen doch zu machen sein. Stattdessen verfällt die Landespolitik hier in ein gescheitertes altes Muster und zerstört bestehende Infrastruktur.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2389	Neben dem "zweiten Prignitz-Express" schlage ich zusätzlich einen "Prignitz-Ruppin-Express" mit dem Laufweg Kyritz-Neuruppin-Herzberg-Löwenberg-Templin-Joachimsthal-Eberswalde vor. Auch diesem im Stundentakt. Bitte korrigieren Sie die getroffenen Fehleinschätzungen und geben Sie dem Bürgern endlich sinnvolle Konzepte, um sowohl im Schienenpersonenverkehr als auch im -güterverkehr die Möglichkeiten zur Verkehrswende im mindesten nicht zu zerstören. Wieso sonst wurde in Deutschland sonst über Jahre Entwicklungen zu Dual-Mode-Fahrzeugen betrieben - sicher auch auf mit Steuergeld finanzierten Universitäten - wenn man in zeitlicher Parallele mit deren Alltagsfähigkeit die projektierten Nutzungsumgebungen wegrationaisiert? Herzliche Grüße aus Breddin (P.S. die Anschlußgestaltung in Neustadt (Dosse) zwischen RE2 und RB 73 beweist, daß von den Planern nie einer da gewesen sein kann!!!) [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Neustadt (Dosse) - Neuruppin West, wie in Kapitel 4.1.4 dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten. Die Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten hat für die Strecke Neuruppin Rheinsberger Tor – Herzberg (Mark) kein ausreichendes Potenzial für eine Bedienung im Personenverkehr ergeben.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2388	zwei mal in der Stunden und auch zwei Mal in der Stunden einen Bus vom Bahnhof zum OuteltCenter. Es ist sehr schwierig für die Besucher und vorallem die Mitarbeiter nur einmal in der Stunden die Bahn zu nehmen und wenn der Bus zu spät kommt schafft man die Bahn nicht. Es sind viele Besucher da und es wird in der Zukunft auch mehr werden also bitte mehrere Zuge in der Stunde und Busse.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 2388	wir brauchen mehr linien von Berlin nach elstal. zwei mal in der Stunden und auch zwei Mal in der Stunden einen Bus vom Bahnhof zum OuteltCenter. Es ist sehr schwierig für die Besucher und vorallem die Mitarbeiter nur einmal in der Stunden die Bahn zu nehmen und wenn der Bus zu spät kommt schafft man die Bahn nicht. Es sind viele Besucher da und es wird in der Zukunft auch mehr werden also bitte mehrere Zuge in der Stunde und Busse.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Mit der Neuordnung der Linie RB21 ab Dezember 2022 wird der Halt Elstal an allen Tagen der Woche von morgens bis abends zwei Mal pro Stunde mit den Zügen des Regionalverkehrs bedient. Die Linie stellt gleichsam eine Direktverbindung nach Potsdam her, die so bislang nicht bestand.
ID: 2388	zwei mal in der Stunden und auch zwei Mal in der Stunden einen Bus vom Bahnhof zum OuteltCenter. Es wäre auch sehr praktisch wenn am Center auch einen Tiketautomaten zu stellen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Aufbau eines Fahrausweisautomaten auf dem Bahnsteig in Elstal wird in Zukunft angestrebt. Für den Fahrausweisvertrieb direkt am Outlet-Center ist das kommunale Verkehrsunternehmen im ÖPNV und damit der Landkreis verantwortlich.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2386	Die Ausweitung der Beförderungskapazitäten (ab 2023) sowie Taktverdichtungen (ab 2027) des RE4 begrüße ich ausdrücklich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2386	Jedoch werden auf der Linie RE4 die Kapazitäten lediglich in der Ausflugssaison um 50 Sitzplätze erhöht. Wie der SPD Unterbezirk Havelland richtig fordert, sind diese Erweiterungen mindestens auch in den Hauptverkehrszeiten von Montag bis Freitag zu berücksichtigen, um überfüllte Pendlerzüge und ein Ausweichen auf den Individualverkehr auf die B5 ab Wustermark zu vermeiden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine gezielte Verstärkung der eingesetzten Lok-Wagen-Züge nicht möglich und eine umfassende Erweiterung aller Züge um einen fünften Wagen auch außerhalb der Ausflugssaison und auf dem gesamten Laufweg der Linie RE4 verkehrlich nicht erforderlich und finanziell derzeit nicht darstellbar ist.
ID: 2386	Ebenfalls ist erfreulicher Weise eine Verlängerung des RE4 im 120-Minuten-Takt von Rathenow nach Stendal vorgesehen. Die Erweiterungen sollten so bald als möglich realisiert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für eine kurzfristige Umsetzung der Maßnahme vor Dezember 2026 stehen derzeit weder ausreichend Fahrzeuge noch Personal zur Verfügung stehen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2386	Ebenfalls ist erfreulicher Weise eine Verlängerung des RE4 im 120-Minuten-Takt von Rathenow nach Stendal vorgesehen. Die Erweiterungen sollten so bald als möglich realisiert werden.Ein beschleunigter Ausbau wird im Hinblick auf die erforderliche Verkehrswendeund das Wachstum an der Lehrter Bahn dringend empfohlen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die Planung der Bauarbeiten und die zeitliche Einordnung dieser Maßnahmen ist der Betreiber DB Netz verantwortlich, das Land Brandenburg hat hier keine Einflussmöglichkeit. Gleichwohl begrüßt das Land ebenfalls eine zügige Umsetzung der Maßnahmen.
ID: 2386	Die im Planfall 2030+ vorgesehene Taktverdichtung auf der Verbindung der RB51 zwischen Brandenburg/Havel und Rathenow heiße ich auch deshalb willkommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2386	Ich freue mich über die Priorisierung der Hamburger Bahn im Perspektivnetz 2030+ und damit über eine Verbesserung im Zugverkehr durch die Verdichtungzwischen Nauen und Neustadt (Dosse) auf einen 30-Minuten Takt.[Anm. d. Red: Forderung]: In diesem Zusammenhang unterstütze ich den Landrat von Ostprignitz-Ruppin in seiner Forderung nach einer Verknüpfung der RB10 und der RB73 in Neustadt (Dosse) mit dem Ziel einer umsteigefreien Verbindung der Region nach Berlin sowie der Anschlusssicherungdes RB55 zum RE8 in beiden Fahrtrichtungen (Wismar und Berlin) in Neustadt (Dosse) zur angemessenen Anbindung an die Metropole Berlin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Perspektivnetz 2030+ des Landesnahverkehrsplans Brandenburg formuliert bewusst keine Aussagen zu Liniendurchbindungen, da diese in Abhängigkeit der konkreten Infrastrukturentwicklung bis zum Umsetzungszeitpunkt stehen. Eine Verknüpfung der RB10 und der RB73 erfordert zusätzlich entweder selbst einen Infrastrukturausbau oder den Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben. Letztere stehen derzeit am Markt in der für die Linie RB10 erforderlichen Beförderungskapazität nicht zur Verfügung.
ID: 2386	Des Weiteren fordern wir die Einrichtung des Taktknotens Neustadt (Dosse) zur Minute 30. Die Entwicklung und nachhaltige Mobilität des ländlichen Raumes der Kleeblattregionwird damit entscheidend gefördert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da auf der bestehenden Infrastruktur ein Taktknoten zur Minute 30 in Neustadt(Dosse) mit dem bestehenden Taktknoten zur Minute 0 in Wittenberge nicht kompatibel ist. Die Fahrzeit zwischen beiden Knoten liegt mit derzeit 32 Minuten über dem für eine Erreichung beider Knoten tolerierbaren Niveau von ca. 27 Minuten.
ID: 2386	Die Abbestellung der RB73 auf dem Abschnitt Kyritz-Pritzwalk und derRB74 im gesamten Verlauf stößt auf Unverständnis. Das wirft die gesamte Regionin Bezug auf länderübergreifenden Verkehr zurück. [Anm. d. Red: Forderung]: Wir fordern daher einen Stundentakt für die RB73/74 Kyritz – Pritzwalk – Meyenburg (- Güstrow) analog zum im Entwurf beschriebenen Berlin-Brandenburg Takt (täglich mindestens stündliche Bedienung).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark –

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2386	[Anm. d. Red: Forderung]: Zur Schaffung einer größeren Akzeptanz und Annahme des ÖPNV und SPNV gehört der Erhalt von Serviceeinrichtungen inklusiver persönlicher Kundenberatung und erhebliche Verbesserung der Sicherheitssituation vor Ort in und um die Bahnhöfe. Dazu müssen in den Verkehrsverträgen geforderte Servicestandorte im Rahmen einer umsatzunabhängigen Präsenzvergütunglangfristig auskömmlich finanziert werden, vertragliche Regelungen mit denSPNV-Anbietern sind dementsprechend anzupassen. Es braucht u.a. flächendeckende Sicherungskonzepte und -Maßnahmen, wie Kameraüberwachung oder Ordnungspartnerschaften mit Kommunen und Landespolizei. Darüber hinaus muss dem Vandalismus an Bahnhöfen Einhalt geboten werden und vermeintlich Schwachen ein besseres Sicherheitsempfinden aneinsamen Bahnhöfen ermöglicht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da für die Belange der Sicherheit auf Bahnsteigen und Fahrzeugen zwar in erster Linie der jeweilige Betreiber verantwortlich ist. Wie im Kapitel 4.3.2 beschrieben, setzt sich das Land Brandenburg über die VBB GmbH mit einem umfangreichen Sicherheitskonzept dafür ein, dass sich Fahrgäste im SPNV wohl und sicher fühlen. Neu beschaffte Fahrzeuge im Brandenburger SPNV verfügen zudem in der Regel über eine Videoüberwachung.
ID: 2386	Auch müssen ÖPNV und SPNV noch besser ineinandergreifen, um die Verkehrswende auch auf dem Land zu schaffen. Dazu zählt die Weiterentwicklung des PlusBus-Netzes als auch das Rufbussystemhin zu einem digitalisierten, flächendeckenden Bussystem. Das RufBussystem ist bereits in vielen Teilen Deutschlands erfolgreich und entlastet den ÖPNV-Träger in vielen Fällen, da kostenintensive Abendlinien reduziert werden können. In Zusammenarbeit mit dem ÖPNV-Träger sollten flächendeckende, bedarfsorientierte Systeme – nicht nur aber auch mit dem ansässigen Taxibetrieb – umgesetzt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
ID: 2386	Zu einer besseren Anschlussmobilität gehören auch optimierte Ab- undAnkunftszeiten. Die Schulanfangszeiten sollten rechtzeitig vor Beginn eines neuen Schuljahres seitens der Schulträger und der Busunternehmen so miteinander abgestimmt sein, dass die Zahl der ausschließlich für den Schüler:innenverkehr benötigten Busse optimiert werden kann. So kann auch die Belastung unsererKinder durch unnötig lange Warte- und Fahrtzeiten vermieden werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 2386	[Anm. d. Red: Forderung]: Zügig vorangetrieben werden muss ebenso der Aufbau flächendeckender barrierefreier„Dynamischer Fahrgastinformationssysteme“ (DFI), die die ÖPNV und SPNV vernetzen. Diese sollten auch die Ist-Ankunfts- und Abfahrtszeiten des SPNV anzeigen und für die den Anschluss abwartenden Busfahrer:innen gut einsichtig sein, um ggf. im 60-Minuten-Betrieb die umsteigenden Fahrgäste noch mitnehmen zu können. Ideal wäre eine Verknüpfung der Bahn- mit der jeweiligen Busleitstelle, um die max. mögliche Anschluss-Wartezeit zu bestimmen, ohne weitere Anschlüsse zu gefährden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die berücksichtigt wird, denn die Vernetzung der Leitstellensysteme von SPNV- und ÖPNV-Betreibern ist bereits seit 2005 im Land Brandenburg gelebt Praxis. Technische Grundlage dafür sind Hintergrundsysteme der VBB GmbH. Der brandenburgweite Aufbau von kombinierten DFI-Anzeigern im Bahnhofsumfeld liegt in der Kompetenz der kommunalen Gebietskörperschaften und entzieht sich somit dem Regelungsumfang des LNVP.
ID: 2386	Tarifwesen: Um den ÖPNV attraktiver zu machen und insbesondere eine sozial gerechte Verkehrswende zu gewährleisten, müssen die Preise entsprechend angepasst werden. Dazu müssen u.a. das Azubi-Ticket (1 Euro proTag) und VBB Abo 65plus (auch 365 Euro im Jahr) langfristig fortgeführt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die gesamte ÖPNV-Branche ist sich des Sachverhaltes bewusst und sucht nach Lösungen im Spannungsverhältnis von Aufrechterhaltung eines SPNV-/ÖPNV-Angebots und bezahlbaren Fahrpreisen.
ID: 2386	[Anm. d. Red: Forderung]: Weiterhin rege ich eine Abkehr vom Wabensystem an, welches den ländlichen Raum systematisch benachteiligt: So kostet ein AB-Ticket in der Wabe Berlin 3 Euro und kann z.B. ca. 45 Streckenkilometer umfassen (Alt Schmöckwitz – Heiligensee) wohingegen im ländlichen Raum eine gleich lange Strecke z.B. von Rathenow an den Berliner Stadtrand (Dallgow-Döberitz) 9 Euro kostet. Im Vergleich werden so Menschen im ländlichen Raum bei geringerem Durchschnittseinkommen als die städtische Bevölkerung zusätzlich mit höheren Mobilitätskosten belastet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sie nicht umsetzbar ist. Bedingt durch die örtlichen Rahmenbedingungen können in kleinen und mittelgroßen Verkehrsverbünden oft sehr einfache und übersichtliche Tarifsysteme angewendet werden. Diese sehr einfache Tarifstruktur ist im VBB nicht anwendbar. Grund dafür ist die flächenmäßig wesentlich größere Ausdehnung des VBB-Gebietes. Das bestehende Tarifsystem ist somit ein Kompromiss zwischen einem übersichtlichen und einfachen Tarif sowie einer hohen Tarifgerechtigkeit.
ID: 2386	Zu allerletzt sollte es selbstverständlich sein, dass Bahnhöfe, SPNV und ÖPNV in Brandenburg flächendeckend mit kostenlosem und funktionierendem WLAN ausgestattet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die Ausstattung von Stationen mit W-LAN grundsätzlich der Betreiber zuständig ist. Das Land kann im Rahmen seiner begrenzten finanziellen und förderrechtlichen Rahmenbedingungen ggf. aktiv werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2386	[Anm. d. Red: Forderung]: Sollte eine Priorisierung zwischen dem zusätzlichen Halt in Heidefeld und der Verlängerung des RB 51 nach Rathenow Nord notwendig sein, ist die weitere Haltestation in Heidefeld aus meiner Sicht unbedingt zu bevorzugen. Der Haltepunkt als Bedarfshalt ist schnell und mit vergleichsweise wenigen Mittel umsetzbar und sollte daher für 2024 avisiert werden. Dieser zusätzliche Halt ist dringend notwendig, um die Augenoptikerinnung des Landes Brandenburger gut zu erreichen. Hier finden neben Studium und Ausbildung auch viele Fort- und Weiterbildungen statt. Sie ist derzeit über den ÖPNV nur sehr schlecht zuerreichen. Des Weiteren stärkt der zusätzliche Halt ist ebenso eine Unterstützung für alle anderen am Gewerbegebiet ansässigen Unternehmen, u.a. den Arbeitgeber Fielmann, der hier einen weiteren Ausbau plant. Es ist also eineine eindeutige Standortfrage zur Gewinnung weiterer Fachkräfte und Stärkung der wirtschaftlichen Entwicklung des Standorts Rathenow.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2385	Beider Kundenbefragung zur Kundenzufriedenheit, an der ich auch teilgenommen habe,fehlen wesentliche Punkte: So bestand keine Möglihkeit Verbesserungsvorschlägeund Ergänzungsvorschläge einzubringen. Damit bezieht sich die Kundenbefragung ausschließlich auf die seitens der Evaluierenden vorgegeben Teilaspekte. Fragen zur Fahrtzeit sowiezu verbesserter oder neuer Routenführung aus Kundensicht fehlen. Es entsteht damit ein einseitiges und unvollständiges Bild. Dabei haben Kunden als täglich Betroffeneeinen guten Einblick in Mängel und Verbesserungsmöglichkeiten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird und an die entsprechende Fachabteilung der VBB GmbH weitergeleitet wird (annonym).
ID: 2385	Gerade die Fahrzeit ist ein wichtiger Punkt in der Kundenzufriedenheit,der in dem vorliegenden Plan lediglich am Rande betrachtet wird. So würde derAusbau der Gleichstrom-S-Bahn nach Finkenkrug mit einer drastischenVerschlechterung in diesem Punkt einhergehen. Ich schätze, dass sich in der Praxis die Fahrzeit um 20 Minuten bis Berlin Hbf verlängern wird, was fast eineVerdopplung ist (RB10). Umgekehrt lässt sich die Attraktivität von SPNV-Relationen steigern, wenn neben S-Bahn auch Regionalbahnverbindungen zur Verfügung stehen. Die Fahrzeiten müssen bei der Evaluation und der Planungberücksichtigt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Fahrtzeiten werden bei der zukünftigen Angebotsgestaltung als wesentlicher Punkt betrachtet und es darf für den Großteil der Fahrgäste kein Nachteil zum heutigen Angebot entstehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2384	Allgemein: nichts wirklich Konkretes im LNVP, viele Soll-Formulierungen, Absichtserklärungen, Prüfungen, Anstrebungen etc. Schade, dass der VBB alleinig die inhaltliche Bearbeitung durchführt. Damit wird der Bock zum Gärtner gemacht. Die Unterschiede zwischen den Kreisen sind enorm. Nicht wegen der Berlinnähe zu -ferne. Es fehlt schlicht an verbindlichen Vorgaben seitens des Landes/des VBB ggü. den Kommunen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2384	PlusBusse sind eine super Idee und probates MIttel für mehr Fahrgäste. Allerdings ist es wenig zielführend die Einführung den Kommunen zu überlassen. Hier wäre das Land stärker gefragt das SPNV-Netz klar zu ergänzen. Leider wird nicht erwähnt welche weiteren 17 Linien denn	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	"angestrebt" sind. Bspw. ist eine Verbindung Angermünde-Greiffenberg-Wilmersdorf-Gerswalde-Haßleben-Templin mit Anschlüssen an den SPNV unentbehrlich.	Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.
ID: 2384	"Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wird die Anschlusssicherung im Land Brandenburg noch nur punktuell eingesetzt. Hier wird auch in Zukunft ein wesentliches Handlungserfordernis gesehen, um die verkehrlichen Ziele zur Stärkung des Umweltverbundes zu erreichen." Diese Aussage ist gerade zu entlarvend. Wenn eine verlässliche Reisekette nicht das Ziel ist, können sich alle Maßnahmen hintanstellen und sind obsolet. Zwingend müssen dann wohl die Rahmenbedingungen umgehend geändert werden. In der Uckermark gibt es kaum Taktverkehre (trotz sog. Uckertakt). Die Fahrzeiten sind so miserabel auf den SPNV abgestimmt, sodass es trotz vieler Busfahrten wenig nutzbare gibt. Die Schwierigkeit ergibt sich nicht dadurch, dass Busse mal 5 Minuten warten müssen, um Leute nicht warten lassen zu müssen oder Umläufe durcheinander zu bringen. In Angermünde fahren Busse überpünktlich los und kommen aufgrund des Fahrstils der Fahrer*innen bis zu 5 min zu früh in Schwedt an. Die Busse fahren im Übrigen teils leer los und die Fahrgäste aus dem SPNV haben sich eh schon Alternativen organisiert, da es immer ein Glücksspiel ist. Das zeugt eher von Ignoranz der Fahrer*innen und kommunalen Verkehrsbetriebe. Da schafft auch keine digitale Information mehr Verständnis.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Anschlusssicherung zwischen SPNV und kÖPNV und im kÖPNV untereinander im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr in erster Linie den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Die Anschlusssicherung steht im Spannungsfeld unter anderem zwischen kurzen und verlässlichen Übergangszeiten, Pünktlichkeit, Anschlüsse im weiteren Linienverlauf sowie den technischen Komponenten Fahrgastinformation und Disposition.
ID: 2384	Rufbusse sind eine tolle Sache, so sie denn fahren. Obwohl bestellt und mit Buchungsnummer bestätigt, kommt es beim Rufbus Angermünde stetig zu Überbuchungen oder Nichtabholungen. Wir wurden schon spät abends stehen gelassen, womit eine Neubuchung mit 60 Minuten Vorlauf nicht mehr möglich war. Auch werden Buchungen regelmäßig abgelehnt. Wenn dann die Rufbusse teilweise regulären Linienfahrten hinterherfahren, stellt sich schon die Frage nach dem Sinn und ob die wirtschaftliche Lage der Busunternehmen tatsächlich so schwierig ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2384	"Nachfragesteigerungen zugunsten des ÖPNV werden daher nicht nur über die Preisgestaltung, sondern insbesondere über die Angebotsqualität erreicht." Das ist wahr. Allerdings kann das wohl kaum das Argument sein für ein miserables Angebot wie in der Uckermark sage und schreibe monatlich 93,80 EUR zu verlangen. Dann muss entweder das Angebot ausgebaut werden, oder der Preis massiv gesenkt werden, damit das Verhältnis stimmt. In der Uckermark ist es bspw. spätestens in den Ferienzeiten, und das sind etwa drei Monate pro Jahr, nicht möglich mit dem Bus zur Arbeit zu fahren. Damit bleibt das Auto, trotz steigender Kraftstoffpreise das Mittel der Wahl.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2384	Summa sumarum bleibt aus meiner Sicht festzuhalten, dass das Land BB und der VBB in den letzten 20 Jahren weit hinter den Möglichkeiten zurückbleibt. Es ist müßig ständig Vorschläge einzubringen, aber eigentlich sind diese gar nicht gewollt. Verantwortlichkeiten bei Problemen werden permanent zwischen Land-VBB-Kreis-UVG-DB hin- und hergeschoben, sodass letztlich niemensch mehr zuständig oder gar verantwortlich ist. Vieles was in diesem LNVP steht, sollte schon in den 2000er Jahren geprüft werden. Passiert ist nicht allzu viel. In der Uckermark fährt kaum ein Bus mehr als vor 20 Jahren, aber die Preise haben sich stetig (Index hin oder her, deutlich über Inflation) erhöht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2384	Die Zugverbindungen haben sich außer nach Schwedt keineswegs verändert. In Richtung Prenzlau fahren die Züge weiterhin 2-stündlich (abgesehen von den Verstärkern der NEB, die sinnfreier Weise unterwegs nicht halten) und sind nachmittags (besonders Do und Fr) maßlos mit Urlaubern überfüllt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. In der Laufzeit des LNVP ist eine Aufwertung der Verbindung nach Stralsund vorgesehen. Es erfolgen jedoch bereits heute saisonale Angebotsverdichtungen auf der Achse.
ID: 2384	Um nicht weiter den Verfall zu verwalten und mit einzelnen guten Ideen sich abzuarbeiten sollte sich der VBB/das Land unbedingt einen externen Berater holen und die verkrusteten und starren Strukturen zu überarbeiten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2384	Sollen tatsächlich mehr Menschen ÖPNV fahren bedarf es eines zuverlässigen, vertakteten und anschlussgesicherten ÖPNVs, der tatsächlich (ergänzt durch Rufbusse) ALLE Ortschaften werktäglich von früh 5 Uhr bis 22/23 Uhr (an WE je +2Std) erschließt. Das funktioniert auch in schwach besiedelten Regionen, wenn denn der Wille da wäre.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Gemäß § 7 Absatz 2 ÖPNVG bildet der LNVP die Grundlage für die Entwicklung des SPNV und der landesbedeutsamen Verkehrslinien anderer Verkehrsträger des ÖPNV. Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten ÖPNV dar. Da der LNVP vorrangig die Maßnahmen zum SPNV regelt und für den kÖPNV andere Zuständigkeiten bestehen (kommunaler Bus- und Straßenbahnverkehr liegt in der Hand der kommunalen Aufgabenträger, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten), werden die Ziele des kÖPNV im LNVP nicht in derselben Detailtiefe behandelt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2382	[redacted] Seit Jahren bin ich im [redacted] tätig. Am 09.12.2006 fuhr der letzte Personenzug von Neuruppin nach Neustadt/ Dosse. Seit dem hielt kein Personenzug in [redacted]. Diese Strecke wurde nie entwidmet und wird derzeit für den Gütertransport genutzt. Bereits im Jahre 2002 stellte der Ortsbeirat [redacted] die Reaktivierung der Bahnverbindung Neustadt/ Dosse - Neuruppin. Im Februar 2022 wandten wir uns an das VBB Verkehrsbund, dass die Bahnstrecke mit allen tatsächlichen vorhandenen Weiterentwicklungspotenzialen in die weiteren Machbarkeitsstudien und Kosten-Nutzen-Untersuchungen einbezogen wird und damit die Chance einer Reaktivierung der derzeit nur für den Güterverkehr genutzten Strecke auch für den Personenverkehr erhält. Ich möchte mich der Stellungnahme unseres Bürgermeisters [redacted] vom 20.06.2022 (Registrierung Nr.: 1865) anschließen. Weiterhin vertrete ich persönlich die Meinung vieler Bürger in unsere Region, dass nur im Speckgürtel von Berlin investiert wird und wir hier im ländlichen Raum nördlich von Berlin allein gelassen wurden und abgehängt werden. Da wundert man sich, dass die Bevölkerungszahl rückläufig ist. Wenn keine Industrie bzw. wenig vorhanden ist, geht die Jugend dahin , wo man eine Ausbildung und Arbeit findet. Nur vom Tourismus kann man nicht leben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Neustadt (Dosse) - Neuruppin West, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2381	Die S-Bahn-Verlängerung nach Velten muss schnell und priorisiert erfolgen, um die erheblichen Pendlerverkehre von und nach Berlin ohne den störungsanfälligen Umstieg in Hennidgsdorf zu bewältigen. Auch Hennigsdorf Nord und in Höhe des (demnächst auf die dritte Ausbaustufe erweiterte) Businesspark in Velten sollten zukünftige Haltepunkte der S-Bahn konzipiert werden, um die Pendlerverkehre zu den dortigen Industrie- und Gewerbestandorten auch ohne Auto abwickeln zu können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Untersuchung der Station Hennigsdorf Nord Bestandteil des i2030-Teilprojekts für die S-Bahn nach Velten ist. Ein zusätzlicher Halt für den Businesspark ist nicht vorgesehen. Für die Ausbaupläne zwischen Schönholz und Velten wird derzeit die Finanzierungsvereinbarung zwischen den Ländern Berlin und Brandenburg mit der Deutschen Bahn vorbereitet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2379	Negativer Spitzenreiter bei der Unpünktlichkeit sind die (dieselbetriebenen und ihrerseits auch technisch fehleranfälligen) Züge auf den Linien RE6 und RB55. Da es nicht zu einer direkten Durchbindung der Züge über Gorkistraße bis Gesundbrunnen kommen wird, ist es essentiell, dass die Umsteigeverbindung zur S25 in Henningsdof gehalten werden kann. Die Umsteigezeiten in Hennigsdorf betragen zwischen 4 und 7 Minuten. Schon kleine Verspätungen sorgen dafür, dass die S-Bahn verpasst wird und Fahrtzeitverlängerungen von mindestens 20 Minuten entstehen. Hierzu hat die Initiative www.bessere-bahn.de bereits zahlreiche (auch kleinteilige und mit wenigen Mitteln umsetzbare) Maßnahmen vorgelegt, die dazu führen, dass die oftauch mit begrenztem finanziellen oder organisatorischem Aufwand realisierbar wären. Teilweise wurde deren Umsetzung (laut Antwort der Landesregierung auf eine Kleine Anfrage) jedoch mitunter sogar wegen "Kleinteiligkeit" abgelehnt. Wenn das Ansinnen der Eröhung der Pünktlichkeit ernst	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Auf die Vorschläge von www.bessere-bahn.de hat das MIL bereits umfangreich Stellung genommen. Zur Vermeidung von Wiederholungen verweisen wir auf diese Stellungnahme.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	genommen wird, muss es aber gerade darum gehen, alle auch kleinteiligen Maßnahmen zu ergreifen. Im Einzelnen: A) Forderung der Petition: „Pünktlichkeitsmanagement: Die Ursachen für Verspätungen sollen von unabhängigen Gutachter*innen im Auftrag des Infrastrukturministeriums (MIL) untersucht und im Rahmen eines dauerhaften Runden Tischs von MIL, DB Regio Nordost, DB Netz, S-Bahn Berlin GmbH und Vertreter*innen der Anrainerkommunen sowie der Fahrgastverbände (IGEB, Pro Bahn, VCD) angegangen werden.“ Hierzu einige Erläuterungen: In der Begründung zu unserer Petition haben wir bereits zahlreiche Punkte angesprochen, die im Rahmen eines solchen Runden Tisches besprochen und einer Lösung zugeführt werden sollten. Das mag steilweise sehr kleinteilig anmuten, aber es geht ja auch oft nur um wenige Minuten, die dafür sorgen, dass Pendler*innen in Hennigsdorf nur noch die Rücklichter des Anschlusszuges sehen (gilt sowohl in Richtung Berlin als auch nach Norden). Am Runden Tisch sollten aus unserer Sicht folgende Fragen geklärt werden: · Wie schafft es die in Hennigsdorf startende RB55 in Richtung Velten/Kremmen bereits auf dem ersten kurzen Teilstück eine Verspätung aufzubauen, die dann auf die Gegenzüge „übertragen“ wird? · Wie kann dafür gesorgt werden, dass nach Einfahrt eines verspäteten Zuges der RB55/RE6 aus Hennigsdorf nicht erst noch eine Schrankenöffnung des Bahnübergangs Rosa-Luxemburg-Straße (Velten) abgewartet werden muss, bevor der (dann auch verspätete) Gegenzug in Richtung Hennigsdorf endlich losfahren kann? Das gleiche gilt natürlich auch für entsprechende Konstellationen weiter nördlich. Die Begründung für die Pflicht-Schrankenöffnung (Rettungsdienste) ist uns durchaus bekannt, aber im Ausnahmefall sollte es doch möglich sein, hiervon abzuweichen. · Wie kann dafür gesorgt werden, dass sich die Verspätung eines RB55 nach Hennigsdorf nicht noch dadurch vergrößert, dass er kurz vor Hennigsdorf an der Weiche darauf warten muss, dass die RB20 nach Oranienburg seinen Weg kreuzt? Kann die Abfahrtszeit der RB20 (nach Oranienburg) vorverlegt werden? Man könnte das Problem insbesondere durch Tauschen der Abfahrtsbahnsteige in Hennigsdorf lösen. Im Ergebnis müsste man die RE 6 in Hennigsdorf nach Gl. 5 einfahren lassen, wie das partiell am Morgen schon praktiziert wird. · Wie kann dafür gesorgt werden, dass die Einfahrt von RB55/RE6 in den Bahnhof Hennigsdorf gerade bei Verspätungen nicht noch weiter durch rote Signale oder Langsamfahrten	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	verzögert wird? Dazu ist ergänzend zu sagen, dass man sich am Runden Tisch die Geschwindigkeitsbegrenzungen in Hennigsdorf noch mal genau anschauen sollte. Im Regelfall wird bei einer nach Norden ausfahrenden RB55 ja auf dem Gleis geradeaus gefahren. Das wäre mit 60 km/h möglich, praktiziert werden aber nur 40 km/h (max. Geschwindigkeit, die bei Nutzung der Weiche zulässig wäre). Oft kommt die sich übertragende Anfangsverspätungen der RB55 ja dadurch zu Stande, dass diese ein oder zwei Minuten auf eine S-Bahn gewartet hat. Wenn man die Fahrt hier also um 60 Sekunden beschleunigen würde, wäre das schon ein Fortschritt, um die Kettenreaktion auf der Strecke abzupuffern. · Und warum kommt der RE6 aus Neuruppin regelmäßig (z.B. morgens) zu spät? Und ja: diese Frage stellt sich sogar auch außerhalb von Baumaßnahmen und Schulzeiten. Hier wissen wir, dass die Schüler*innen, die aus Wittstock etc. nach Neuruppin fahren, nicht genug Zeit zum Einsteigen haben. Die Haltezeit im Fahrplan kann man aber auch nicht einfach verlängern, weil das dann im eingleisigen System mit den Gegenzügen Probleme brächte. Also wären auch hier kreative Versuche angebracht. Wir streben keinesfalls an, wie in Japan Menschen anzustellen, die die Pendler in die Züge drücken. Aber zumindest eine Sensibilisierung der einsteigenen Schüler*innen wäre doch einen Versuch wert. Statt seitens der DB Regio den genervten Bahnfahrenden im südlichen Streckenteil u.a. Adventskalender zu schenken, könnten die dafür eingesetzten Kräfte doch einfach mal symbolisch ein „Dankeschön für schnelles Einsteigen“ an die Schülermassen nördlich von Neuruppin verschenken. Einen Versuch wäre es wert.	
ID: 2379	Diskussionswürdig erscheint uns, ob die vbb-Ausschreibung nicht eine höhere Fahrzeugreserve vorschreiben sollte auf dieser Strecke (10% statt 5%). Genug Negativerfahrungen, die das rechtfertigen, haben wir ja. · Viele Fahrgäste beobachten, dass die Lokführer immer erst sehr spät zum Zug kommen. Es soll nach Aussage von Bahnkennern wohl bei anderen Bahnunternehmen im Bundesgebiet so sein, dass im Schichtplan mehr Zeit für Vorbereitungszeiten bei Dienstbeginn und Schichtwechsel vorhanden sind. Es können ja schließlich unvorhersehbare Dinge eintreten, die vor Abfahrt zu bearbeiten sind. Welche Maßnahmen hier im Rahmen des Verkehrsvertrages von DB Regio Nordost zukünftig verlangt werden sollten, ist daher ein weiterer Besprechungswunsch von uns für den erbetenen Runden Tisch. Auch wenn die Bahn meint, dass dies nur für einen Bruchteil der Verspätung ursächlich sein sollte: jeder Tag, an dem wir durch früheres Eintreffen der Lokführer eine Verspätung vermeiden können, lindert die massive Belastung der Bahnpendler*innen auf dieser Strecke!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da der Verkehrsvertrag pauschale Minderungsbeträge für Schlechtleistungen (Pönalen wären Strafzahlungen) in einer ausgewogenen Form so enthält, dass sich ein provozierter Ausfall eines Zuges finanziell nicht lohnt. Zudem enthält der Verkehrsvertrag eine sogenannte Erheblichkeitsschwelle. Das bedeutet, dass Schlechtleistungen bis zu definierten Grenzen toleriert werden und nicht zu einer Minderung führen. Die Fahrzeugreserve wurde in den aktuellen Ausschreibungen von 10 auf 15 % erhöht.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	[...] E) Aus unserer Sicht sollte dringend geprüft werden, ob beispielsweise durch das System der Pönalen, die für Verspätungen zu zahlen sind, nicht auch Fehlanreize zu Ungunsten der Fahrgäste gesetzt werden. Wenn es beispielsweise dadurch für ein Verkehrsunternehmen ökonomisch widersinnig ist, aus Rücksicht auf die Verspätung eines anderen Verkehrsunternehmens den eigenen Zug ebenfalls erst später abfahren zu lassen. Trifft es beispielweise zu, dass es „billiger“ ist, einen Zug komplett ausfallen zu lassen, als ihn mit einer defekten Toilette fahren zu lassen? Solche Fragen sollten das Anlass sein, das System der Pönalen auf Fehlanreize hin zu untersuchen.	
ID: 2379	Während für Neuruppin mit dem 30-Minuten-Takt ab ca. 2024 eine Linderung in Sicht ist, wird Oberkrämer absehbar weiter besonders unter den Anschlussproblemen leiden, da z.B. in Richtung Norden die verpasste RB55 nur jede Stunde fährt. Abhilfe könnte hier bieten, einzelne Züge der RB 55 nicht in Hennigsdorf enden bzw. beginnen zu lassen, sondern sie im Berufsverkehr über das Kahrower Kreuz bis Berlin-Gesundbrunnen durchzubinden. Zugegeben, dies würde zusätzliche Kosten verursachen, die Leistung müsste vom VBB bestellt werden. Aber Oberkrämer ist hochbelastet, was die Folgen der Verspätungen angeht.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Die Einbindung eines zweiten stündlichen Regionalzuges über den Berliner Außenring in die Berliner Innenstadt ist eine Zielstellung des i2030-Korridors NORD-WEST und wird derzeit geprüft (Stand Februar 2023).
ID: 2379	B) Forderung der Petition: „Ausbau von zusätzlichen Ausweichstellen und Netzinfrastruktur, die es ermöglicht, dass Verspätungen im eingleisigen Bereich der Strecke nicht mehr zwangsläufig auf den Gegenzug übertragen werden und sich so über den gesamten Vormittag oder Nachmittag fortpflanzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Sie betrifft Belange der Betriebsführung und sich daraus ergebende Dimensionierungen einschließlich der Kapazitätsreserven, für die grundsätzlich der Betreiber zuständig ist.
ID: 2379	D) Auch "geplante Quaitätseinschränkungen" minimieren: Forderung der Petition: „Bei Baumaßnahmen sind die Ersatzverkehre und die Anschlusszüge besser aufeinander abzustimmen, so dass es nicht noch weitere Fahrtverlängerungen dadurch gibt, dass man aus dem Ersatzbus aussteigt, dann aber noch eine ganze Weile auf einen Anschluss warten muss. Auch ein Anschlusszug in Richtung Norden kann für eine Übergangszeit mal zeitlich verlegt werden!“ Hierzu einige Erläuterungen: Die letzten Jahre waren für Bahnreisende auch wegen der vielen Streckensperrungen enorm belastend. Dass jene für den Bau des Bahnhofs Velten notwendig waren, daran besteht kein Zweifel. Aber die Schäden am Bahndamm, die weiter nördlich entdeckt wurden, waren aus unserer Sicht alles andere als „unvorhersehbar“. Dass sie nicht vorher erkannt und (zeitgleich mit anderen Baumaßnahmen) behoben wurden, ist schlicht ein Zeichen dafür, dass die Messzüge zu selten fahren und auch hier der Sparkurs übertrieben wurde.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Flexible, bauzeitliche Ersatzinfrastrukturen sind im Interesse eines kundenfreundlichen SPV und damit im Interesse des Landes Brandenburg. Es wirkt im Rahmen seines Infrastrukturmanagements - wo möglich - auf die Zurverfügungstellung z.B. von Ersatzbahnsteigen hin.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Was die Durchführung der Ersatzverkehre angeht, hat ja u.a. OPR-Landrat Reinhardt damals auf Lösungen in anderen Bundesländern hingewiesen. Dort (in der Nähe von Dresden) war es eben möglich, vor und hinter einer Baustelle Behelfsbahnsteige einzurichten und dadurch die mit Ersatzverkehr zu überbrückende Strecke und die zusätzliche Fahrzeit deutlich einzudämmen. Hier wünschen wir uns mehr Engagement und Kreativität der Bahn. Aber auch eine Einbeziehung der kommunalen Busunternehmen ist dringend geboten, die dann vielleicht in den Stoßzeiten vorübergehend auch ausnahmsweise wichtige Anschlussbusse an den Umsteigebahnhöfen vorrübergehend anpassen (oder Sonderbusse fahren lassen), um den Betroffenen (die ja ohnehin schon mehrere Stunden am Tag pendeln) zu helfen.	
ID: 2379	C) Forderung der Petition: „Verbesserung der Pünktlichkeitsprognose: Während die vbb-App Züge noch als pünktlich prognostiziert, ist der Gegenzug bereits als verspätet gemeldet – und wird zwangsläufig seine Verspätung an andere Züge weitergeben. Das geht besser.“ Hierzu ein Hinweis: Es gibt offenbar zu wenige Sensoren, die die realen Zugbewegungen erfassen. Oft steht man z.B. in Velten, der Gegenzug aus Hennigsdorf ist verspätet, wird aber pünktlich angezeigt; dementsprechend wird auch der eigene Zug angezeigt als pünktlich. Wüsste man früher Bescheid, würde es noch reichen, mit dem Auto nach Hennigsdorf zu fahren, um sicher den Anschluss zu bekommen (z.B. bei wichtigem Termin in Berlin). So aber ist es dafür zu spät. Daraus folgt, dass man dann bei wichtigen Terminen generell einen Zug früher nehmen muss – wenn das überhaupt möglich ist (z.B. wegen familiärer Verpflichtungen am Morgen).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Verbesserung der Prognosequalität für Echtzeitdaten ist bereits ein kontinuierliches Thema des VBB und der Verkehrsunternehmen, die diese Daten zur Verfügung stellen. Hierbei handelt es sich um technisch komplexe operative Vorgänge, die nicht über strukturelle Vorgaben eine LNVP abgebildet werden können. Bitte nutzen sie für diesbezügliche Hinweise künftig die Möglichkeit, über Info@vbb.de solche Vorfälle (mit Angabe Tag, Uhrzeit und einem Screenshot) zu melden. Dann könne wir mit den Verkehrsunternehmen gezielt solche Unzulänglichkeiten bearbeiten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2378	ich bin der Meinung, dass die Einstellung der Regionalbahnlinien RB 63, 73 (teilweise) sowie 74 ein unübersehbar schlechtes Signal für die Verkehrswende ist. Ich habe gedacht, dass die Zeit, in der man sich um die Rentabilität von Eisenbahnstrecken so große Sorgen zu machen schien, dass man lieber intakte Infrastruktur bewusst zerstörte, als sie mit dem Geld der Bürger, die maßgeblich Nutznießer dieser Infrastruktur waren, zu erhalten, vorbei wäre. Dem ist anscheinend nicht so. Wir müssen wohl immer noch darüber sprechen, was uns die Mobilität, anscheinend ja insbesondere die der ländlichen Bevölkerung, wert ist und kosten darf.	Zur RB63: Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden. Zur RB73/74: Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2378	Ich bitte Sie nur, bei der Empfehlung, die Sie mit der Vorlage für diesen Landesnahverkehrsplan getroffen haben, zu bedenken, dass es noch mehr gibt als den an Schultagen verkehrenden Schülerverkehr. Das Angebot der Plus-Bus-Linien zeigt, dass ein gutes Angebot auch wieder mehr Fahrgäste auf den ÖPNV zurück holen kann. Doch warum muss es der Bus sein, warum nicht die Eisenbahn. Gerade dort, wo die Bedingungen, also die Infrastruktur und die Akzeptanz schon da ist, gilt es, auch ein Plus-Zug Angebot zu etablieren. Und das landkreisübergreifend! Bitte denken Sie bei Ihrer Empfehlung daher auch an Fahrradfahrer, Eltern mit Kinderwägen, Rollstuhlfahrer und andere Passagiere mit sperrigem Gepäck. Für alle ist der Zug die angenehmere, entspanntere und attraktivere Art zu Reisen. Und ein gutes Angebot schafft auch in gewissem Maße eine verlässliche Nachfrage. Bitte hängen Sie uns, die Bürger des ländlichen Raums nicht noch weiter ab!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2377	Dringend geboten ist eine Angebotsverbesserung bei der RB20: diese sollte auch nach 20 Uhr sowie am Wochenende fahren und in den morgendlichen und nachmittäglich/abendlichen Stunden auf 30- oder 45-Minuten verdichteten Takt ausgeweitet werden, um eine schnelle und zum Autoverkehr konkurrenzfähige Verbindung zwischen dem Regionalen Wachstumskern Oranienburg-Hennigsdorf-Velten und dem Hochschulstandort Golm sowie der Landeshauptstadt herzustellen. Ebenso sollten die Potentiale genutzt werden um RB55 und den nach Oranienburg fahrenden RB20 zu einer schnellen Verbindung innerhalb des Wachstumskerns umzugestalten. Nur so kann die Auslastung noch weiter verbessert werden und hinreichende Flexibilität für Berufspendler*innen und Student*innen geboten werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der LinieRB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von derLinie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrsbedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Für eine Bedienungder vorrangig im universitären, Schüler- und Berufspendlerverkehr Linie auch amWochenende besteht derzeit kein erkennbarer Bedarf.
ID: 2377	Ferner ist dafür Sorge zu tragen, dass der direkte Umstieg von und zur RB55 von und nach Kremmen verbessert wird und z.B. der morgens um 7:48 Uhr in Hennigsdorf abfahrende RB20 nach Potsdam wie auch der kurz zuvor in Richtung Oranienburg abfahrende RB20 als Anschlusszüge für die kurz vorher in Hennigsdorf einfahrede RB 55 aus Kremmen anerkannt werden.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da auf der bestehendenInfrastruktur des Prignitz-Express eine freie Wahl der Anschlussbeziehungennicht möglich ist. Priorität hat der Anschluss von den Linien RE6 und RB55 zurS-Bahn-Linie S25.
ID: 2377	Die hierfür in Hennigsdorf anfallende Umsteigezeit kann reduziert werden, in dem eine Metallbrücke zwischen den beiden Bahnsteigen in dem Bereich der Gleise gebaut wird, der jeweils hinter den Prellböcken liegt und somit nicht befahren wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ihr Hinweis ist dem MIL bekannt und über eine Lösung bzw. Finanzierung eines Steges/Brücke wird derzeit mit den beteiligten Partnern beraten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2376	Ich nutze die Strecke von Pritzwalk nach Kyritz (RB 73) [redacted], und meine Mitbewohnerinnen nutzen sie auch regelmässig. Unsere Freunde und Familie fahren auch mit der RB 73[redacted]. Ich möchte mich dafür einsetzen, dass die Strecke Kyritz - Pritzwalk weiter betrieben wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2375	Die Einsparung der RB73 und RB74 finde ich nicht gut. Sie sollte weiterhin erhalten bleiben und attraktiver gemacht werden	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 2370	1. Ergänzung: Ziel Nachhaltige Mobilität im Tourismus Auch der Tourismus hat Potential und Möglichkeiten, zum Ziel 60% Umweltverbund bis 2030 beizutragen. Damit werden auch vom MIV überlastete touristische Reiseziele entlastet. Eine Änderung destouristischen Mobilitätsverhalten dient nicht nur der Umweltverträglichkeit, sondern stellt auch eine Sicherung der SPNV- und ÖPNV-Angebote für Einwohner*innen dar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt ist. Maßnahmen zur besseren Erreichbarkeit von touristischen Zielen mit dem ÖPNV als Alternative zur Anreise mit dem eigenen Auto sind bereits im LNVP verankert.
ID: 2370	2. Ergänzung: Wiederaufnahme von Gästetickets für touristische Regionen, wie im bisherigen LNVP 2018: “In vielen touristischen Regionen in Europa sind erfolgreich Gästekarten umgesetzt worden (z.B. KONUS-Gästekarte im Schwarzwald). Damit können Gäste, die in der Region übernachten, kostenlos den ÖPNV nutzen. Auch in Brandenburg werden solche Ansätze diskutiert. Das Land Brandenburg hat sich in der Mobilitätsstrategie 2030 dazu bekannt, die Herausforderungen der Mobilität in den ländlichen Räumen zu berücksichtigen und die wirtschaftliche Entwicklung mit Hilfe guter Mobilitätsangebote zu stärken. Daher werden Initiativen zur Umsetzung von Gästekarten befürwortet.” (Vgl. S. 88) Begründung: • Es liegt inzwischen die Einschätzung von Gutachtern vor, dass ab 1 Mio. Übernachtungen sich die Einführung einer Gästekarte lohnt, auch über mehrere Kommunen verteilt (Vgl. Machbarkeitsstudie BrandenburgCard, 2021). Das Bemerkenswerte: es gibt auch von kommunaler/regionaler Seite starkes Interesse. Grundlagen sind da und bedürfen einer kurzfristigen Umsetzung. • Diese Option ist auch im externen Gutachten zur Mobilitätsstrategie 2030 aufgenommen. • Gästetickets sind im Bereich der 3. Finanzierungssäule auch im Koalitionsvertrag Berlin zur Förderung einer Mobilitätswende hinterlegt: „Ein verpflichtendes Gästeticket für alle Berlin-Gäst*innen, die in gewerblichen Beherbergungsbetrieben und in über Vermittlungs- und Buchungsplattformen vermittelten Angeboten übernachten. Dafür wird	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Es werden derzeit regionale Lösungen überlegt. Es stehen dennoch andere tarifliche Weiterentwicklungen, die vor dem Hintergrund eines großen übergeordneten Wandels den aktuellen verkehrlichen Herausforderungen begegnen und für die eine Finanzierung gesichert sein muss, stärker im Fokus.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	unter Einbeziehung der Tourismusbranche und des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) ein Konzept entwickelt, das auf eine Einführung im Jahr 2024 zielt." (S. 59) Das Kabinett hat in seiner Sitzung am 21. September2021 die BrandenburgCard als ressortübergreifendes Schlüsselprojekt für den brandenburgischen Tourismus zur Kenntnis genommen (vgl. KV 427/21).	
Institution: Privatunter-nehmen ID: 2371	Anpassung: Im Allgemeinen liegt der Fokus des Brandenburger Tourismus nicht auf Städtischen Tourismus (Vgl. S.17 Entwurf LNPV). Die gültige Landestourismuskonzeption weist die Fokusthemen Natur, Kultur, MICE, Rad- und Wassertourismus aus. Derzeit wird unter Führung des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Energie des Landes Brandenburg sowie der TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH eine Tourismusstrategie für das Land Brandenburg erarbeitet, in der neue Zukunftsfelder definiert werden. Darin wird u.a. das Thema nachhaltige Mobilität im Bereich des ökologischen Wandels, aber auch der aktiven Regionalentwicklung eine wichtige Rolle einnehmen. https://tourismusstrategie-brandenburg.de/	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die entsprechende Textpassage geändert wird.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 2374	1. Ergänzung Allgemein: • Der LNVP schaut in erster Linie nach Potentialen und Strukturen entlang von "Siedlungs- bzw. Pendlerkorridoren". Den Verbindungen mit touristischen (Wege-) Infrastrukturen, Tourismusintensitäten oder gar "Spezialisierungen" wird nicht Rechnung getragen (bspw. hochfrequente Radfernwege, Orte wie Bad Saarow oder Rheinsberg mit der Spezialisierung auf Barrierefreiheit etc.). [redacted] verschiedene Studien zu touristischen Mobilitätsverhalten in Brandenburg [redacted], u.a. diese: https://www.tourismusnetzwerk-brandenburg.de/fileadmin/user_upload/Bilder_Dokumente/Clustermanagement/Mobilitaet/Brandenburg_Mobilitaetsverhaelten_dwif.pdf. Gern stehen wir zu diesem Thema auch für Fachgespräche bereit.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichwohl ist festzustellen, dassinsbesondere auch für die genannten Orte Bad Saarow und Rheinsberg(Mark)Angebots- als auch Qualitätsakzente mit dem Entwurf des LNVP gesetzt werden.
ID: 2374	• Insgesamt weist der Entwurf eine Berlin-Zentriertheit auf. Die Metropolenwirkung, insbesondere von Dresden und Leipzig-Halle im Süden Brandenburgs, werden dagegen kaum beachtet. Insgesamt ist ein länderübergreifender Verkehr wünschenswert. Damit sollte weniger Regionalverkehr kurz vor der Landesgrenze z.B. in Elsterwerda, Falkenberg oder Senftenberg enden und stattdessen bis nach Dresden oder Leipzig-Halle durchgebunden sein. Die weitere Stärkung der Querverbindungen, sei es durch "kleinere" Regionalbahnverkehre oder durch Plus-Bus-Linien, ist aus touristischer Sicht ebenfalls zu befürworten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits vollständig berücksichtigt wird, da entsprechende Maßnahmen bereits im Entwurfsstand berücksichtigt sind. Im Umsetzungszeitraum des LNVP sind Angebotsausweitungen von rund 27 Prozent gegenüber dem Stand von2022 geplant sind. Die Erweiterungen umfassen sowohl die Verbindung von Mittel-und Oberzentren an die Metropole Berlin (siehe RE1- und RE2-Taktverdichtung) als auch weitreichende Verbesserungen des ÖPNV im ländlichen Raum. So werden u.a. im Netz Ostbrandenburg ab Ende 2024 und bereits zu Dezember 2022 im Netz Lausitz wesentliche Betriebszeitausweitungen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	• Gleiches gilt für das Nachbarland Polen, das ebenfalls noch besser durchgebunden sein kann, stellt es doch den wichtigsten Auslandsmarkt für den brandenburgischen Tourismus dar.	vorgenommen. Weiterhin ist die Stärkung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs nach Polen als Ziel in Kapitel 4.1.3 im LNVP festgeschrieben.
ID: 2374	2. Ergänzung Ausflugsverkehre: • Erst durch langfristige und permanente Kommunikation von Ausflugslinien können diese auch nachgefragt werden. Oft werden finanzielle Zusagen erst kurz vor Saisonstart getätigt, sodass diese Angebote aus vielen Kommunikationskanälen herausfallen und das Wissen um diese Angebote auch nicht durch Anbieter, touristische Highlights usw. an Gäste getragen wird (Bsp. Heideliner im Barnim). Hier sollte Verbindlich- und Langfristigkeit angestrebt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Viele Ausflugsverkehre zu den beliebtesten Tourismusdestinationen werden regelmäßig jährlich durch das Land Brandenburg für die Ausflugssaison bestellt. Hinzu kommen weitere Zusatzleistungen zu einmalig stattfindenden Veranstaltungen. Die VBB-Fahrinfo wird dahingehend ständig aktuell gehalten, eine Information der Fahrgäste erfolgt darüber hinaus anlassbezogen. Eine zu langfristige Information der Reisenden ist nicht zielführend.
ID: 2374	3. Ergänzung Fahrradmitnahme • Die Weiterentwicklung und Modifikationen von Fahrrädern bringen auch weitere Herausforderungen an die Infrastruktur auf Bahnhöfen, Zügen etc. mit (schwerere E-Bikes, kleinere Lastenräder etc.). • Intermodale Anschlussmobilität (Vgl. Kap. 4.7.2. Bike and Ride): die Erhöhung der Anzahl der bis 2030 zu bauenden Fahrradabstellanlagen sollte auch mit Blick auf den Flächenerwerb einhergehen. Das ist auch in Bezug auf den Verkehrsmittelmix für die erste und letzte Meile von Bedeutung. Fahrradmitnahme endet meist beim SEV. Dann kann das Rad meist nicht mehr mitgenommen werden bzw. sind die Kapazitäten noch eingeschränkter als im Zug selbst. Hier braucht es technische und kommunikative Lösungen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im Zuge der großen Neuveröffentlichung des Leitfadens 'Parken am Bahnhof' im Jahr 2020 wurde ebenfalls beschlossen, nach zwei Jahren zusammen mit dem VBB eine Evaluation der dort festgehaltenen Empfehlungen vorzunehmen und ggf. Korrekturen durchzuführen. Die Arbeiten hierzu sind bereits angelaufen. Mit einfließen in die Ergebnisse werden dabei auch die Ergebnisse der 'Brancheninitiative Fahrrad und Bahnen', in der u.a. Themen wie Bike-and-Ride und Fahrradmitnahme diskutiert werden und in der sich der VBB engagiert.
ID: 2374	4. Ergänzung Fazit: zu Faktoren für den Umstieg von MIV auf ÖPNV und SPNV zählen neben Fahrradmitnahme: • einfache Tarifstrukturen einfacher Zugang zu Tickets (zu Kapitel 4.9.2. Weiterentwicklung des Fahrausweisvertriebs im VBB, Entwicklung eines anbieterneutralen Standards für das E-Ticketing)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da nicht jeder im LNVP benannte Punkt in das Fazit aufgenommen werden kann. Die Mitnahme von Fahrrädern ist bedingt durch die Bauart und Ausstattung der Verkehrsmittel nicht überall möglich.
ID: 2374	4. Ergänzung Fazit: zu Faktoren für den Umstieg von MIV auf ÖPNV und SPNV zählen neben Fahrradmitnahme: [...] einfacher Zugang zu Fahrplan-Informationen bzw. Informationen zu den ÖPNV-Wege-Ketten (4.8.2.)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Verbesserung der Zugänglichkeit der Fahrplaninformation des ÖPNV-Systems durch einfache, niedrigschwellige, Informationsmedien ist eine Satzungsaufgabe des VBB. Verbesserung finden dort kontinuierlich statt. Insofern ist eine Aufnahme in den LNVP nicht angezeigt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2374	barrierefreie, sichere und ansprechende Bahnhöfe (4.7.5.) und sichtbare Haltestellen (zu Kapitel 4.7.4.), die ein Reisen für alle bedeuten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Herstellung der Barrierefreiheit grundsätzlich Sache des Betreibers ist. Das Land BB unterstützt im Rahmen der rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten den Betreiber gezielt bei der Finanzierung von Einzelvorhaben.
ID: 2374	Die TMB Tourismus-Marketing Brandenburg GmbH stellt mit dem Tourism Data Hub eine wichtige zentrale Datengrundlage, die für touristische Informationen genutzt und mit Fahrgastinformationen (Fahrtwege- und Fahrplanauskünfte) zusammengebracht werden kann.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 2367	1. Anmerkung: In den LNVP könnten auch die Auswirkungen bzw. eine Evaluation des “Reallabors 9-EURO-Ticket” eingearbeitet werden, um daraus Ableitungen für Planungen zu treffen. Erster Eindruck: • mehr Auswirkung auf Freizeit- und Urlaubsverkehre als auf Pendlerbewegungen das bedeutet auch: einfache Zugänglichkeit (über Preis und Tarife) bringen Veränderungen im touristischen Mobilitätsverhalten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da, so fern belastbare Ergebnisse und Zahlen vorliegen, diese in die Überarbeitung des Dokuments Eingang finden werden. Zudem wird die Einführung des neuen Abonnementangebots mit deutschlandweiter Gültigkeit im Jahr 2023 bei der weiteren SPNV-Angebotsplanung berücksichtigt.
ID: 2367	2. Anmerkung: Die Auswirkungen eines möglichen Mobilitätsgesetzes, das gerade zwischen MIL und den Initiatoren von “Verkehrswende jetzt!” verhandelt wird, zeigen sich hier nicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da hierzu im Dialogverfahren mit der VI „Verkehrswende jetzt“ der Entwurf des LNVP diskutiert wurde und Konsens darüber besteht, dass ein zukünftiges Mobilitätsgesetz eine stärkere Rechtswirkung als der LNVP entfaltet. Im ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg wird eine Revisionsklausel ergänzt, sodass hier nachgesteuert werden kann.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2373	Verdichtung und Durchbindung von Bahnlinien (anhand Bsp.Umland Berlin) für Pers./Gueter-Verk. Vorschlag: Einstweilen Befreiung der verfahrenen Planungslage von zeitl. und finanziell wenig überschaubaren Großprojekten in perfekter technischer Form und bewusste Zuordnung dieser für künftige Generationen.(Keine Festlegung von großen Finanz- und Zeitvolumen, die sonst kleinteiligen effektiven Schritten entzogen sind.) Hin zu der Perspektive: Was haben wir schon? Wie können wir effektiv und in kleinen Schritten etwas jetzt schon in Gang setzen für die vernetzende Wirkung des Schienenbetriebes? - Schrittweises Vorgehen und gleichzeitiges Nutzen des (noch) Vorhandenen. Spätere Anpassungen an weitere Anforderungen möglich. Ausnutzen von Provisorien (Bsp. Holzbahnsteige Nachwendezeit z.B. in Michendorf) Evtl. Sondervorschriften für Fristen und Gelder: Strategische Ostverbindungen und Ausweichstrecken bei Störungen, Baumaßnahmen, Sabotage usw.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Resilienz des Schienenbetriebes ohne "Allheilmittel" SEV.	
ID: 2373	Konkretes Beispiel:Ziel einer Durchbindung des Regionalverkehrs auf weitgehend vorhandenen Schienen von Küstrin nach Bln-Ostkreuz über den Südring , Schöneberg, Steglitz, Zehlendorf, Wannsee , Treuenbrietzen nach Jüterbog. Was haben wir schon?: 1) Teilabschnitte Jüterbog - Wannsee und Kuestrin- Bln-Ostkreuz 2)Fast durchgehendes, nicht entwidmetes Gleis von Wannsee nach Schöneberg 3)Teils perfekt doppelgleisig ausgebauter Südring ohne Nutzung (Rechnungshof?). 4)Die Möglichkeit, zeitlich begrenzt ohne Verkehrsunterbrechung Provisorien (Holzbahnsteige für Tempelhof und Neukölln?) zu nutzen. 5) Betrieb von zwei Seiten bis Lückenschluss (wohl in Schöneberg mit Anschlusskurve) vortreiben. 6) Zunächst Verzicht auf wünschenswerte Optimallösungen, die den Durchbindungsfortschritt übermäßig aufhalten würden (Südkreuz, Dueppel usw). 7)Evtl. Umsetzung mit externen oder neu gegründeten Fachkommissionen (Schweizer?).	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Die Zuständigkeit für Bestellungen von SPNV-Leistungen auf Berliner Gebiet liegt beim Land Berlin.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2372	Vielen Dank für den Nahverkehrsplan. Es ist schön zu sehen was alles geplant wird und wo wir Verbesserungen erwarten können. Ich würde jedoch gerne die RB22 nach Lübben verlängert sehen. Dazu gab es schon Berechnungen und auch die IHK Cottbus sowie der Landkreis Dahme Spreewald haben die Verlängerung gefordert. Bitte überarbeiten Sie die Planungen um zumindest in der HVZ eine direkt Verbindung von Lübben, Halbe, Groß Köris und Bestensee zum BER zu ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Eine Angebotsausweitung in Richtung Lübben ist Bestandteil des Perspektivnetzes des LNVP.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2369	Bitte prüfen ob der neue RE20 auch in Halbe und Groß Köris halten kann. Das Amt Schenkenländchen wird auch in den nächsten Jahren wachsen. Es gibt mehrere Baugebiete, die bis 2027 erschlossen sein werden (z.B. Halbe und Teupitz). Außerdem wird in Groß Köris die Gymnasiale Oberstufe eingerichtet. Wir brauchen zwischen den Gemeinden mehr Verbindungen und auch eine direkte Anbindung an den BER. Es ist keine Option in Königs Wusterhausen erst 30 Minuten auf den nächsten Zug zum BER zu warten. Im BER sind auch Verbindungen an die Ostsee oder Dresden schneller möglich als im aktuellen Fahrplan. Auch ein pendeln nach Cottbus ist aktuell nur mit 40 Minuten Aufenthalt in z.B. Lübben möglich. Das ist ebenfalls unattraktiv.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ein Halt des RE20 in Halbe und Groß Köris entspricht nicht der verkehrlichen Konzeption der Linie als schneller zentrenverbindender Regionalexpress zwischen Cottbus und Berlin.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2355	Vielen Dank, dass Reaktivierungsstrecken geprüft werden. Ich hätte mir dennoch mehr Mut gewünscht und weitere Untersuchungen, als die wenigen zu den es jetzt kommen soll. Andere Länder wie z.B. Baden Württemberg sind da viel weiter. Es wäre schön wenn zukünftig mehr Untersuchungen erfolgen und dies auch nicht immer an utopischen Wirtschaftlichkeitsberechnungen festgemacht wir bei Straßen legt auch keiner solche Werte an.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Bestellung von SPNV-Leistungen im Land Brandenburg hängt maßgeblich von der finanziellen Ausstattung durch den Bund ab. Das Land setzt sich beständig für die Erhöhung dieser Regionalisierungsmittel ein. Die Umsetzung von

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Reaktivierungsvorhaben (Infrastrukturinvestitionen) hängt maßgeblich von Fördermitteln des Bundes ab (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz), daher sind auch die Förderrichtlinien des Bundes, insbesondere für Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen, entscheidend.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2341	Die Wiederherstellung der S-Bahnverbindung nach Velten muss schneller realisiert werden, also noch innerhalb der Laufzeit dieses LNVP. Notfalls sollte zunächst ein provisorisches S-Bahn-Gleis von Hennigsdorf nach Velten gelegt werden. [...] Es muss aufhören, dass Fahrgäste aus Velten gegenüber denen aus Oranienburg und Hennigsdorf benachteiligt werden. Die Verkehrswende und drohende Klimakatastrophe erlaubt keine weiteren Verzögerungen mehr,. Wir in Velten warten nun schon 32 Jahre auf die Wiederherstellung der S-Bahn !	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Zwischenlösungen und Provisorien werden in den einzelnen Projekten im Sinne einer Projektbeschleunigung geprüft. Da für Zwischenlösungen in der Regel ebenso ein Planrechtsverfahren durchgeführt werden muss, führt es nur in seltenen Fällen zur Beschleunigung des Gesamtprojektes.
ID: 2341	Bis zu Wiederherstellung der S-Bahn nach Velten sollte es mit RE6/RB55 einen S-Bahnvorlaufbetrieb nach Velten geben, so dass in Hennigsdorf immer direkt Anschluss besteht, also fährt z. B. eine S 25 in Hennigsdorf an und fährt planmäßig kein RE 6 (Prignitz-Express) bzw. RB 55 Richtung Neuruppin/Kremmen ist mindestens ein RB-Pendelzug nach Velten bereit zu stellen, also täglich von 4-1 Uhr und am Wochenende im 30 Minuten Takt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da bisherige Untersuchungen zur Nachfragesituation dies nicht nahelegen. In der HVZ besteht bereits ein richtungsbezogener, angenäherter 20-Minuten Takt zwischen Berlin und Velten mit Umstieg in Hennigsdorf. Zu den übrigen Zeiten bestehen zwei Fahrtmöglichkeiten je Stunde und Richtung.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1932	Erweiterung RB25 bis Wriezen Unter Punkt 4.1.4 Potentiale für Reaktivierungen wird auch auf die Reaktivierung der Strecke Werneuchen - Wriezen Bezug genommen. Wir begrüßen die vom Land geplante Durchführung einer Machbarkeitsstudie entsprechend der zu erwartenden Überarbeitung der Standardisierten Bewertung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1932	Erweiterung RB25 bis Wriezen Unter Punkt 4.1.4 Potentiale für Reaktivierungen wird auch auf die Reaktivierung der Strecke Werneuchen - Wriezen Bezug genommen. [...] Im LNVP fehlt jedoch sowohl ein klarer Zeithorizont als auch die Angabe weiterführender Schritte, sofern die Studie zu einem positiven Ergebnis kommt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt ist, da für die Strecken der Kategorien A und B sowie für die Stationen der Kategorie A im nächsten Schritt Machbarkeitsuntersuchungen durchgeführt werden. Weitere Informationen sind dem LNVP-Text zu entnehmen. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
ID: 1932	Die Wriezener Bahn wird von den Städten Bad Freienwalde, Wriezen, Werneuchen, den Ämtern Falkenberg-Höhe und Barnim-Oderbruch, den dazugehörigen Amtsgemeinden, der Gemeinde Ahrensfelde sowie den Landkreisen Märkisch-Oderland und Barnim als wichtiges, wenn nicht das	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Eine Aufnahme in Kategorie A ist nicht möglich, da für alle Strecken einheitliche Untersuchungskriterien angewandt

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	wichtigste Infrastrukturprojekt für die Region betrachtet. Bereits die jetzt auf Basis einer von den Städten, Gemeinden und Ämtern finanzierten Machbarkeitsstudie ermittelten Zahlen zeigen ein hohes Fahrgastpotential der Strecke. Zu erwarten sind durch die Reaktivierung u.a. • eine deutliche Verringerung des täglichen Verkehrsaufkommens auf der B158 im Bereich Werneuchen bis Ahrensfelde. • ein Weiterleiten eines Teils des Ansiedlungsdrucks von den Gemeinden bis Werneuchen sowie Strausberg bis Prötzel in Richtung Wriezen mit einer damit verbundenen positiven Einwohnerentwicklung der Stadt Wriezen, der Ämter Falkenberg-Höhe und Barnim-Oderbruch. • wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeiten durch Ansiedlung neuer Unternehmen entlang der Bahnstrecke • darüber hinaus die zu erwartenden umweltrelevanten Vorteile im Sinne der angestrebten Verkehrswende Aus unserer Sicht ist die Übernahme in die Streckenkategorie A umgehend zu prüfen. Für das Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+ gehört die Wriezener Bahn in die Kategorie 1. Als Initiative Wriezener Bahn e.V. bitten wir das MIL, bereits deutlich vor 2027 das Regelverfahren der standardisierten Bewertung für die Reaktivierung der Bahnstrecke nach Wriezen einzuleiten. Es können bereits jetzt die notwendigen weitergehenden Untersuchungen und Planungen vorbereitet werden.	wurden. Da jedoch die Strecke Werneuchen - Wriezen in Paket 1 enthalten ist, wird sie im Anschluss an die Veröffentlichung des LNVPs eine vertiefte Untersuchung im Rahmen von Machbarkeitsstudien erhalten. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
Institution: Privatunternehmen ID: 2323	Karte 10 In Abb. 16 geht man von einem Wachstum an Fahrgästen von insgesamt 34 % bzw. 38 % in Brandenburg aus. Das korreliert nicht mit Karte 10. Danach ist nur auf wenigen Teilabschnitten ein Zuwachs der Verkehrsnachfrage von +30 % prognostiziert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Abbildung 16 zeigt nur das prognostizierte prozentuale Wachstum der zurückgelegten Kilometer der beförderten Personen (s. Definition der Personenkilometer im Glossar) sowie prognostizierte prozentuale Wachstum der beförderten Fahrgäste im Land Brandenburg. Letzteres wird im Durchschnitt über das komplette Verkehrsnetz in Brandenburg berechnet, wobei vor allem Strecken im Berliner Umland mit sehr hohen Wachstumsraten bei Fahrgastzahl (weit über 30%) und Verkehrsleistung und Strecken im Weiteren Metropolenraum mit vergleichsweise geringen Fahrgastminderungen berücksichtigt werden. Das sorgt für eine vergleichsweise stärkere Erhöhung der Fahrgastzahlen, als in der Karte 10 auf den ersten Blick festzustellen ist.
ID: 2323	Grundsätzlich stellt sich die Frage, inwieweit hier berücksichtigt ist, dass ein attraktives Angebot eine erhöhte Nachfrage schafft. Wenn nur ein Parameter in der Berechnungsmatrix verändert wird, wie aktuell der Fahrpreis des 9 EUR Tickets, sind die Prognosen obsolet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Nachfrageprognose berücksichtigt neben den geplanten Angebotsmaßnahmen auch Veränderungen in der Raumstruktur und im Rahmen wissenschaftlicher Erhebungen identifizierter Mobilitätstrends (z.B. Erhebung Mobilität in Deutschland). Sie basiert

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		damit auf einheitlichen, überprüfbaren und amtlichen Daten zur künftigen Entwicklung zentraler Mobilitätskennwerte. Nicht berücksichtigt werden externe Impulse im Rahmen z.B. von Push- und Pull-Maßnahmen, die deutlich auf das individuelle Mobilitätsverhalten im Sinne der Verkehrsmittelwahl und damit auch der ÖPNV-Nachfrage einwirken können. Die Nachfrageprognose bildet somit eines der möglichen Entwicklungsszenarien für den Fall ab, dass keine externen Effekte auf den SPNV einwirken, die über das bestehende Maß hinausgehen. Gleichwohl bildet die Nachfrageprognose neben u.a. den einheitlichen Bedienstandards nur ein Teil der strategischen Angebotsplanung im SPNV ab.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 2320	"Das Ziel ist ein Stundentakt an Werktagen an allen Stationen.“ Insbesondere die Linien des RE3 und RE5 sind durch den Urlauberverkehr an die Ostsee (einschließlich Gepäck, Fahrräder, Kinderwagen etc.) bereits gut ausgelastet, v.a. freitags bis montags, an Feiertagen und in den Schulferien. Hinzu kommen die prognostizierten Fahrgastzahlenanstiege sowie die politischen Ziele zur Verlagerung der Mobilität auf den ÖPNV. Dennoch ist im LNVP kein durchgehender Stundentakt auf der Linie des RE3 erkennbar. Einzelne Zusatzzüge in den Sommermonaten werden dem Bedarf nicht gerecht und sind auch schlecht kommunizierbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Eine derartige Angebotsentwicklung ist Bestandteil des Perspektivnetzes des LNVP.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 2326	Tabelle 22 In der Diskussion um die Überführung der RB63 in den Regelbetrieb wird mit einer Mindestzahl an Fahrgästen von 300 pro Tag argumentiert. Laut dieser Tabelle sowie Karte 11 gibt es auch weitere Linien(abschnitte) im Land, die unter 300 Fahrgästen aufweisen und betrieben werden. Zudem sind 300 Fahrgäste im berlinfernen, dünn besiedelten Raum schwerer zu erreichen als im Berliner Umland, insbesondere wenn Taktung, Anschlüsse, Fahrtdauer nicht nachfragegerecht und attraktiv genug sind.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 2333	„Aufgrund der Ergebnisse aus dem Probebetrieb (der RB63) soll über die weitere Vorgehensweise entschieden werden.“ Es wäre kontraproduktiv, den Betrieb, wenn auch nur vorübergehend, auszusetzen. Es ist ein nahtloser Übergang von Probe- in Regelbetrieb notwendig. Andernfalls waren die Bemühungen aller Beteiligten zur Bekanntmachung und Bewerbung der Strecke umsonst und auch die Fahrgäste sind nicht so schnell zurückzugewinnen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 2333	Karte 17 Hier sind keine wirklichen Investitionen und Verbesserungen sichtbar, insbesondere in Anbetracht der bevorstehenden gesellschaftlichen, politischen und klimaschutzbezogenen Herausforderungen.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Privatunter-	Karte 11	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Bedienstandards gelten unabhängig vom Wochentag.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
nehmen ID: 2332	Gelten die Bedienstandards für alle Wochentage? Wie sind hier touristisch bedingte, saisonale Nachfrageschwankungen berücksichtigt, die überregional (Berlin-Ostsee) stattfinden, sich aber in den Auslastungen der REs wiederfinden?	Saisonalen Nachfragespitzen wird wie bisher auch mit gezielten Entlastungszügen begegnet.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 2334	Tabelle 29.1 Es ist ein Stundentakt (auch an den Wochenenden) auf der gesamten Strecke des RE3 notwendig. Die Linie wird von Urlaubern, Tagesausflüglern, Schülern und Pendlern stark frequentiert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Eine derartige Angebotsentwicklung ist Bestandteil des Perspektivnetzes des LNVP.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2336	Die 4er Fahrtkarten habe ich auch schon verwendet, aber es verkompliziert die Tarife zusätzlich und dann liegen die Tickets unbenutzt rum oder man vergisst sie. Besser wäre ein einheitliches Ticket wie das 9-Euro Ticket und nicht noch weitere Tarife, die sich niemand merken kann....	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ohne immense Zuschüsse ein solches extrem günstiges Angebot nicht finanzierbar ist.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2335	Ich vermisse eine Taktverdichtung der S8 Birkenwerder-Teltow/Grünau. Hier gibt es noch immer nur einen 20 Min. Takt und der Abschnitt Birkenwerder-Blankenburg wird als erstes eingestellt wenn es Weichenstörungen gibt. [redacted] die Fahrgäste werden immer mehr und die Störungen immer mehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine die Maßnahme begründende Verkehrsnachfrage derzeit und absehbar nicht erkennbar ist.
ID: 2335	Zudem gibt es nicht genügend Parkplätze am Bahnhof. Wenn man die Bürger vom Auto auf die "Öffis" umleiten will, muss hier mehr passieren und vor allen Dingen schneller. Die Politiker werfen mit Jahreszahlen um sich, da sind einige Berufstätige schon auf Rente.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. In diesem Kontext bitten jedoch zu beachten, dass die Zuständigkeit für Parkplätze am Bahnhof – sogenannte Park-and-Ride-Anlagen – bei den Kommunen liegt. Das Land Brandenburg fördert auf Antrag solche Anlagen über die Richtlinie ÖPNV-Invest. Voraussetzung ist, dass die Förderbedingungen eingehalten werden.
ID: 2335	Genauso ist es mit der S1 von Oranienburg nach Wannsee. Hier gibt es auf der Strecke Frohnau auch nur einen 20 Min. Takt. Man hat noch nicht einmal Überlegungen angestrebt das zweite Gleis auszubauen - das ist im Übrigen auf einer Teilstrecke von Tegel nach Gesundbrunnen genauso. Die alten Gleise gibt es noch, der Platz ist also vorhanden. Ein absolutes Armutszeugnis für die Verkehrspolitik. So werden die Leute weiter mit dem Auto fahren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der zweigleisige Ausbau zwischen Frohnau und Hohen Neuendorf für einen 10-Minuten-Takt der S1 bis Oranienburg wird im Infrastrukturprojekt i2030 untersucht.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2305	Ich würde die Maßnahme eines 10min Taktes für die S-Bahn Linie 1 zwischen Oranienburg und Frohnau als dringend einstufen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Das Vorhaben ist Bestandteil des Projektes i2030.
Öffentlichkeit: Privatperson	Die Randregionen dürfen nicht abgehängt werden! Statt Ausbau und Verbesserung des Anschlusses der Prignitz an das Netz wird die Strecke Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg gar nicht mehr	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2297	erwähnt! Wie soll eine effektive Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in einer Region entwickelt werden, wenn z.B. der Transport von Fahrrädern nicht möglich ist, die für viele Gäste die einzige Möglichkeit sind, von den vorhandenen Bahnhöfen zu ihren Zielen auf den Dörfern zu kommen. Vor Ort werden innovative Ideen umgesetzt, um diese Missstände zu verändern und die Grundlage in Form eines dichten Schienennetzes wird ausgedünnt? Sie widersprechen Ihren Vorgaben aus der Formulierung der Ziele!	darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2297	Die vorhandene Analyse der Nutzung der Strecke ist m.E. nicht aussagekräftig, da durch den extrem ausgedünnten Takt die Nutzung de Bahnstrecke für viele Gäste unattraktiv wurde. Dazu kommen die vielen Verspätungen des RE2, die zu hoher Unsicherheit der Verbindungen führte. Wenn solche Mängel behoben wären, sähe die Nutzung der Strecke besser aus, wie ich aus eigener leidvoller Erfahrung sagen kann.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2295	[redacted] Ferner machen mir die Preiserhöhungen immer mehr zu schaffen. Aus diesem Grund muss der Haltepunkt erhalten bleiben [Anm. d. Red.: Haltepunkt Rosenwinkel an der RB73]. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2292	Sehr geehrte Damen und Herren, im Kapitel 2.2.2. Regionale Wirtschaftsförderung (S.15/16) wird vorgeschlagen die Abbildung 4 Entwicklungsachsen und Entwicklungskorridore mit folgenden Entwicklungsachsen zu ergänzen: • Senftenberg/Großräschen (imRWK Westlausitz) - Cottbus - (OZ, RWK) - Jänschwalde (Kraftwerk) - Guben (MZ, Grenzübergang Bahn und Straße nach Polen)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da aus Gründen des Layouts auf die Darstellung der Entwicklungswirkung entlang der Achse verzichtet wurde. Ein Link zur kompletten Grafik ist im LNVP enthalten.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Frankfurt/Oder (OZ) - Eisenhüttenstadt (MZ); beide bilden einen gemeinsamen RWK	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2287	Den Forderungen des Landkreises Ostprignitz-Ruppin, stimme ich im großen und ganzen zu. Allerdings sollte der RE 6 zuverlässig alle 30 Minuten zwischen Wittenberge und Berlin und umgekehrt verkehren. Von Montag bis Sonntag, inklusive der Feiertage. Immer mit Bedienung des Bahnhofs der Kreisstadt "Perleberg". Das soll für beide Fahrtrichtungen gelten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine entsprechende Verkehrsnachfrage auf dem Abschnitt zwischen Neuruppin und Wittenberge derzeit nicht erkennbar ist. Für den Abschnitt von Neuruppin und Wittstock ist eine Angebotsverdichtung bereits im Rahmen des Perspektivnetzes 2030+ vorgesehen.
ID: 2287	Außerdem fordere ich, dass der RE 5 auf der Strecke zwischen Berlin Gesundbrunnen und Elsterwerda, bzw. umgekehrt mit Tempo 120 km/h fahren kann, um die Stationen schneller erreichen zu können. Dadurch ergibt sich eine kürzere Fahrzeit. Außerdem soll der Takt in beiden Fahrrichtungen, von 120 auf 60 Minuten verdichtet werden. Von Montag bis Sonntag und auch an Feiertagen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Bestellung und somit auch die Finanzierung von Infrastrukturentwicklungen im Schienennetz der DB Netz AG grundsätzlich im Aufgabenbereich des Bundes liegt. Gleichwohl wird darauf hingewiesen, dass auf der Strecke zwischen Berlin und Elsterwerda bereits heute Geschwindigkeiten von mindestens 120 km/h zugelassen sind bzw. entsprechende Ausbaumaßnahmen fest terminiert sind.
ID: 2287	Für die ländlichen Regionen mit wenig ÖPNV, wäre es nach meiner Meinung angebracht, so genannte ON Demand Verkehre mit kleineren Bussen einzuführen und dieses Angebot täglich, mindestens in der Zeit von 06:00 - 22:30 Uhr, anzubieten. Diese Busse sollen Fahrplanunabhängig verkehren und ein von Haustür zu Haustür Angebot bieten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Etablierung von brandenburgweiten Standards für On-Demand-Angebote schwierig ist, da die Bedarfe und Voraussetzungen je nach Region unterschiedlich sind. On-Demand-Angebote zur Bedienung der Räume abseits der Achsen sind im Kommen und werden an mehreren Stellen im Land Brandenburg umgesetzt und erprobt. Die Bedienung erfolgt dabei meist von Haltestelle zu Haltestelle. Auch in Zukunft werden diese Verkehre eine wichtige Rolle spielen, um ländliche Regionen besser anzubinden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2282	Im Planungentwurf gibt es Überlegungen zu einem neuen Bahnhalt "Schönwalde/Bötzow" zwischen Schönwalde-Dorf und der Gemeinde Bötzow, um eine schnellere Anbindung nach Falkensee, Nauen und Berlin/Spandau zu ermöglichen. Diese Annahme vernachlässigt, dass die überwiegende Mehrzahl der rund 6000 Einwohner-innen aus dem OT Schönwalde-Siedlung direkt in Richtung Berlin-Spandau ein- und auspendeln. Wir Bewohnerinnen aus Schönwalde-Siedlung werden wohl kaum Richtung Bötzow fahren, um dann den Umweg über Falkensee nach Berlin zu fahren, der dann vermutlich im Stundentakt bedient wird. Der Bahnhof Spandau, als Knotenpunkt für RE,RB, U-Bahn, S-Bahn und Busumsteigepunkt, ist 10 km vom Zentrum der Siedlung-Schönwalde entfernt und mit dem Bus 671 in 25 min erreichbar. Der angedachte Bahnhalt Schönwalde/Bötzow wäre 6 km entfernt in entgegengesetzter Richtung im	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Außenbereich und würde dann eher den Anreiz setzten mit dem PKW den Bahnhof anzufahren. Zu berücksichtigen ist auch der verkehrliche Engpass der L20 über den Havelkanal und die unmittelbar davor und danach befindlichen Kreuzungspunkte mit der L 16. Ein Expressbus mit wenigen Haltepunkten im 15-20 min Takt direkt zum Bahnhof Spandau (bzw. zum angedachten S-Bahnhof Johannesstift (i-2030) macht mehr Sinn, als uns Schönwalder zu dem bereits jetzt völlig überlasteten Bahnhof Falkensee mit der überlasteten Bahntrasse Nauen - Berlin zu chauffieren. Auch die im i-2030 geplante S-Bahnverlängerung und die sehr wichtigen zusätzlichen RB/RE Züge, auf dem West-Trassenkorridor werden gerade Mal den weiter wachsenden Bedarf der Gemeinden Nauen, Breiselang, Falkensee und Spandau-Staaken hoffentlich abdecken. Interessant wäre der alte Bahnhalt "Schönwalde" am Dorf Schönwalde zur Nutzung des Bahn-Außen-Ringes Potsdam - Schönefeld BER - Lichtenberg-Oranienburg - Henigsdorf, zur Entlastung der Bahntangenten, die durch Metropole Berlin führen.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2278	Sehr geehrte Damen und Herren, zu Kapitel 4.1.3. Personenverkehre nach Polen (S.104) wird vorgeschlagen im letzten Absatz sinngemäß folgende Ergänzung aufzunehmen: "In den Verkehrskonzeptionen der Euro-Regionen sind erforgerliche Schwerpunkte formuliert, die zur regionalen grenznahen Entwicklung und zu einer Dämpfung ihrer national-territorialen Randlage beitragen können."	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Zielrichtung der Personenverkehre nach Polen in diesem Kapitel bereits hinreichend formuliert sind.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2260	Eine Reaktivierung des Haltepunktes Schönwalde (Kreis Nauen) sehe ich als Einwohner des Orteils Siedlung nicht zielführend an, da der Bahnhof rd. 5 km entfernt und damit nicht fußläufig erreichbar wäre. Eine Bussanbindung dorthin würde eine Abstimmung mit den Zeiten der dort haltenden Bahnen erfordern. Die von dort erreichbaren Ziele sind sehr eingeschränkt und vermutlich auch nur im Stundentakt erreichbar. Ich würde diese Verbindung nicht nutzen und weiterhin die Fahrt, ggf. mit dem PKW nach Spandau bevorzugen.	Vielen Dank für Ihre Hinweis, der zur Kenntnis genommen wird. Die Bestellung und Organisation von Leistungen des übrigen ÖPNV außerhalb des SPNV liegt in der Zuständigkeit der Landkreise, kreisfreien Städte oder anderer Kommunaler Aufgabenträger, welche zuständigkeitshalber nicht im LNVP thematisiert werden.
ID: 2260	Eine Reaktivierung des Haltepunktes Schönwalde (Kreis Nauen) sehe ich als Einwohner des Orteils Siedlung nicht zielführend an, da der Bahnhof rd. 5 km entfernt und damit nicht fußläufig erreichbar wäre. Sinnvoller wäre aus meiner Sicht eine Expressbusverbindung z.B. alle 20 -30 Min.zum Bahnhof Spandau, der die Nutzung von U und S Bahn, Regio und diverse Bussen mit kurzen Taktzeiten in alle Richtungen ermöglicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2258	Schwachstellen des Reaktivierungsgutachten ermitteln und nachbessern: Strecke Neustadt(Dosse) - Neuruppin - Herzberg (Mark) (- Löwenberg) ist durchgehend und nicht in 2 Einzelstücken zu betrachten, mit einer durchgehenden Verbindung von Oranienburg über Löwenberg, ggf. bis Herzberg vereinigt mit RB54, Altruppin - Neuruppin - Wildberg - Neustadt (Dosse) - Kyritz würde für Pendler und Touristen sowie Gelegenheitsfahrgäste (Ostsee) wichtige Querverbindung zum Raum Berlin geschaffen. RB12 könnte in Folge beschleunigt werden und Halte Sachsenhausen und Nassenheide auslassen, RB 54 wäre durch Verlängerung bis Oranienburg mit S-Bahn-Anschluss unabhängig von Pünktlichkeit des RE5 und RB12 - somit attraktiver.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Untersuchungsstrecken unabhängig von einer möglichen Linienführung (bei positiven Ausgang der Kosten-Nutzen-Untersuchungen) ausgewählt und skaliiert wurden. Im Rahmen der Bewertung des Kriteriums "Betriebskosten" bei der Nutzwertanalyse wurden in der Regel auch über die Reaktivierungsstrecke hinausgehende Linienführungen betrachtet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2252	Gemäß der auf Seite 103 verwendeten Karte ist Personenverkehr bis Meyenburg (- Plau - Waren/Güstrow) zu bestellen. Sämtliche Stationen der Karte sind als Zugangsstellen zu erhalten und das Verkehrsangebot nachfragegerecht zu entwickeln: Statt Einstellung Erweiterung bis mindestens Plau am See, somit ist dort eine ganzjährige Bahnanbindung möglich (Einwohner, Kliniknutzer, Klinikfachkräfte, Touristen). Verbindung Spandau - Nauen bis Plau ist im Ist-Zustand in 2 bis 2,5 Std. möglich. Zum Vergleich: Oranienburg - Malchow im SPNV 2,5 Std., mit Fernverkehr 2 Std.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: M2459	RB 63 ,' Schorfheide-Bahn , Templin - Joachimsthal - Entwurf Nahverkehrsplan 2023 bis 2027 und - Einstellung Probebetrieb - Ablehnung der Ideen des Ministers und der Landesregierung Sehr geehrter Herr Minister Guido Beermann, sehr geehrter Herr Staatssekretär Rainer Genilke, mit großer Verwunderung haben wir Ihre Ideen zur nicht Weiterführun des Probebetriebes der RB 63, der 'Schorfheidebahn', im Landkreis Barnim und im Landkreis Uckermark, ab Dezember 2022 zur Kenntnis nehmen müssen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Diese, Ihre Gedanken lehnen wir entschieden ab und bitten Sie nochmals, Ihre Planungen zu überdenken und den weiteren Betrieb der RB 63 nahtlos ab Dezember 2022 sicherzustellen. Des Weiteren wird diesseits dringend gebeten, den Entwurf des Nahverkehrsplans 2023 bis 2027 in diesem Sinne zu ändern und die vorgenannte Strecke/Linie rechtssicher aufzunehmen. Aus hiesiger Sicht würden Sie bei Weiterverfolgung Ihrer Planungen zu Lasten der Region Berlin/Barnim/Uckermark handeln und entgehen Ihren bisherigen Ankündigungen u.a. • die wichtige Mobilitätswende nicht ernsthaft vorantreiben, • Ihrem Auftrag zur Schaffung annähernd „gleichwertiger Lebensverhältnisse" im Land Brandenburg nicht ansatzweise gerecht werden, • nicht nachhaltig handeln, • Regionen gegeneinander „Ausspielen", Vielen Dank für Ihre Bemühungen, sich nochmals für die Bewohner und Gäste der Region auch persönlich einzusetzen.	angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings" wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2246	Als Bürger der Stadt Frankfurt Oder möchte ich ,dass die RB 60 von Frankfurt Oder nach Eberswalde, wieder in Booßen hält.(das Verfahren das zur Ermittlung von Bahnstrecken und Haltepunkten die zur Reaktivierung ausgewählt werden sollen,erscheint mir mangelhaft.Zum Haltepunkt Booßen wurde zB. der Schülerverkehr völlig unberücksichtigt gelassen. Desweiteren möchte ich anregen, dass der Haltepunkt " Helenesee" auf der Linie RB 36 von Frankfurt Oder nach Königswustwerhausen ganzjährig als Badarfshalt bedient wird .	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Analysen hierzu in der Untersuchung für alle Stationen nach einheitlicher Bewertung durchgeführt wurden. Für die potenziellen Reaktivierungshalte, darunter auch Booßen, sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau" offen. Die Bedienung der Station Helenesee orientiert sich – unbesehen der akuten Einschränkungen der Nutzbarkeit des Helenesees selbst – am vorwiegend touristischen Bedarf. Die Erschließung des Frankfurter Ortsteils Markendorf erfolgt deutlich zentraler und ganzjährig durch den kommunalen ÖPNV.
Öffentlichkeit: Privatperson	Sehr geehrte Damen und Herren,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2242	hiermit fordere ich Sie auf, die Beibehaltung der Bahnlinie Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg, zu planen und auf Dauer sicher zu stellen, da diese für die anliegenden Gemeinden wichtig ist. Es ist sicher nicht im Sinne einer angestrebten Verkehrswende weitere Bahnlinien zu schließen...! MfG, [redacted]	darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2153	Rangsdorf sollte weiterhin über den BER bis zum Ostkreuz ohne Umsteigen möglich sein. Hier hat man sich ansonsten stark verschlechtert. Aktuell muss man bereits durch die Änderung auf der Fahrt von Ostkreuz nach Rangsdorf eine halbe Stunde auf den Anschluss warten. Das muss definitiv verändert werden, im besten Fall ohne umzusteigen!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die durchgehende Verbindung von Rangsdorf nach Berlin Ostkreuz wird langfristig durch die LinieRB24 abgesichert, die interimistisch von Dezember 2022 bis Dezember 2025 in Flughafen BER auf die Linie FEX durchgebunden wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2148	hi, ich bin/ wäre nicht einverstanden, wenn der betrieb kleiner bahnlinien eingestellt würde. so halte ich es für nicht zu akzeptieren, wenn die bahnverbindung von neustadt nach pritzwalk wegfallen würde. alle verlautbarungen der politik gehen in eine andere richtung. dank und gruss für die berücksichtigung dieser stellungnahme. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2142	Räumlicher Bezug: Anbindung der Region Baruth/Mark in einen besseren Nahverkehr, überregionale Busverbindungen Südbrandenburg sowie Anbindung des südlichen Brandenburgs an den Flughafen BER. 1. - dauerhafte, stündliche Regional-Express-Verbindung vom Bahnhof Baruth/Mark von und nach Berlin (Montag bis Sonntag)	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine entsprechende Angebotsmaßnahmewurde im Rahmen des Netzes Elbe-Spree bereits im Dezember 2022 umgesetzt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 2142	2. - direkte Anbindung durch Regional-Express-Verbindung Baruth/Mark (bzw. südl. Brandenburg) zum BER [...] Halt des RE 17 (IC-Verbindung Dresden-Berlin-Rostock/Warnemünde) in Baruth/Mark würde, wie der gegenwärtige Halt in Doberlug-Kirchhain u. Elsterwerda, die BER-Anbindung problemlos gewähren	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Bedienung des Haltes inBaruth(Mark) durch die Züge der IC-Linie 17 ist nach hiesiger Kenntnis nichtvorgesehen. Der Fernverkehr wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von denentsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbrachtund geplant. Eine direkte Einflussmöglichkeit auf Erweiterung der bestehendenTarifanerkennung besteht nicht. Für die Verbindung von Baruth(Mark) zumFlughafen BER steht langfristig die Linie RB24 mit Umstieg in Blankenfelde zurVerfügung.
ID: 2142	2. - direkte Anbindung durch Regional-Express-Verbindung Baruth/Mark (bzw. südl. Brandenburg) zum BER und direkter Anschluss Baruth/Mark - Dresden Hbf (ohne Umstieg in Elsterwerda)--- • Halt des RE 17 (IC-Verbindung Dresden-Berlin-Rostock/Warnemünde) in Baruth/Mark würde, wie der gegenwärtige Halt in Doberlug-Kirchhain u. Elsterwerda, die BER-Anbindung problemlos gewähren • diese IC-Züge verkehren von Berlin bis Doberlug-Kirchhain u. Elsterwerda gleichzeitig als RE17 (VBB-Ticket ist gültig/kein 9-€-Ticket): IC2274, IC2272, IC2270, IC2278, IC2276, IC2274, IC2272, IC2270, IC2173, IC2175, IC2177, IC2179, IC2271, IC2173, IC2175	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Bedienung des Haltes inBaruth(Mark) durch die Züge der IC-Linie 17 ist nach hiesiger Kenntnis nichtvorgesehen. Der Fernverkehr wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von denentsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbrachtund geplant. Eine direkte Einflussmöglichkeit auf Erweiterung der bestehendenTarifanerkennung besteht nicht. Für die Verbindung von Baruth(Mark) zumFlughafen BER steht langfristig die Linie RB24 mit Umstieg in Blankenfelde zurVerfügung.
ID: 2142	3. - Anpassung der Ankunfts- u. Abfahrtzeit der Buslinie 706 u. 712 an den Ankunfts- u. Abfahrtsplan der RE-Züge am Bahnhof Baruth/Mark - Übergang/Umstieg der Fahrgäste Bus/Zug und umgekehrt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Anschlusssicherung zwischen SPNV und kÖPNV und im kÖPNV untereinander im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr in erster Linie den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Die Anschlusssicherung steht im Spannungsfeld unter anderem zwischen kurzen und verlässlichen Übergangszeiten, Pünktlichkeit, Anschlüsse im weiteren Linienverlauf sowie den technischen Komponenten Fahrgastinformation und Disposition.
ID: 2142	4. – Als Nachhaltige Busverbindung: Einrichtung einer überregionalen Buslinie mit Fahrtstrecke z. Bp. Luckenwalde - Baruth/Mark -Golßen - Tropical Island - Luckau/Lübben (Montag bis Sonntag) mit späterer Erweiterung dieser Linie auf die Strecke Potsdam - Ludwigsfelde - Trebbin - Luckenwalde - Baruth/Mark- Golßen - Tropical Island - Luckau/Lübben - Lübbenau -	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung desregionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Vetschau – Cottbus. Anbindung an den Bahnverkehr mit den Bahnhöfen und Fahrplananpassung mindestens in Luckenwalde, Baruth, Brans/Tropical Island, Lübben.	Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen –ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 2142	5. - direkte Busverbindung Baruth/Mark - Jüterbog durch Erweiterung des Rufbusses R755 bzw. einer ergänzenden Busverbindung (Montag bis Sonntag)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
ID: 2142	6. - zeitliche Erweiterung des Rufbusangebotes R755 am Wochenende mit Fahrtzeiten auch vor 08.30 Uhr und nach 21.30 Uhr (Freitag bis Sonntag)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2137	Im Entwurf wird geschildert, dass es kaum zu erhöhten Kosten kommt, wenn es zu einer Taktverdichtung kommt. Somit muss davon ausgegangen werden, dass es zu einer erhöhten Lärmbelästigung kommt. Es gibt weiterhin viele unbeschränkte Bahnübergänge, sodass ein lautes Hupsignal der Bahn ertönt. Eine Taktverdichtung bedeutet auch, dass das Hupsignal häufiger ertönt. Abhilfe könnte man durch Schranken verwirklichen. In dem Konzept fehlt leider jegliche Erwähnung wie man Eigentümer, die nahe der Bahnübergänge und generell nahe des Schienenverkehrs leben vor der Lärmbelastung schützt. [Anm. d. Red.: Es ist nicht erkennbar welche Strecke gemeint ist.]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sie bundeseinheitliche Regelungen außerhalb der Zuständigkeit des Landes betreffen. Zusätzliche Zugfahrten auf Eisenbahnstrecken, z.B. Taktverdichtungen, sind im Rahmen der kapazitiven Möglichkeiten der Eisenbahnstrecke jederzeit möglich. Pfeifsignale an nicht technisch gesicherten Bahnübergängen (BÜ) sind entsprechend des Sicherungskonzeptes als Warnung für die Annäherung von Zügen an den BÜ zwingend erforderlich und können grundsätzlich nur durch aufwändige technische Sicherungen bzw. Auflassung des betreffenden BÜ vermieden werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2132	Auf der RB26 hält der Zug an vielen Stationen nur alle 120 Minuten, obwohl er im 60-Minuten-Takt fährt. Die Züge sollten an allen Stationen halten, und sei es auch nur ein Bedarfshalt. Dort, wo ein Regionalbahn-Zug im 60-Minuten-Takt fährt , sollte den Anwohnern auch ein 60-Minuten-Takt zur Verfügung stehen. Dazu sollten ggf. Bedarfshalte eingerichtet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: nachfrageschwächere Halte der RB26 im dichteren als 120-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar besteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung der nachfrageschwächeren Halte der RB26.
ID: 2132	Zur RB73: Streckenstillegungen sind völlig aus der Zeit gefallen. Es fehlen nicht nur die Züge für die Anwohner. Auch das Netz verliert dadurch wichtige Reserven (z.B. wenn Umleitungen erforderlich sind).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2129	Stellungnahme siehe beigefügtes Dokument. Keywords: Allgemein; Prignitz; Ländlicher Raum **\[Red.: Nachfolgend Text aus der PDF\]** Allgemeines Leider bildet der Landesnahverkehrsplan nur den SPNV isoliert ab. Das zeigt auch das kürzlich vorgelegte "Reaktivierungsgutachten" für den SPNV. Eine sinnvolle Verknüpfung mit anderen Segmenten der Eisenbahn (Schienengüterverkehr) erfolgt nicht. Auch der Aspekt der Resilienz oder strukturpolitische Ziele (Stärkung des ländlichen Raumes) werden nicht bzw. nur sehr unzureichend berücksichtigt. Eine Verzahnung mit den Planungen / Zielen der benachbarten Bundesländer ist leider nicht erkennbar. Zukunft Ländlicher Raum Die steigenden Mieten in den Zentren (Berlin; Potsdam; "Speckgürtel") führen dazu, dass immer mehr Menschen ihren Wohnsitz dorthin verlagern, wo die Mieten bezahlbar sind oder eigenen Immobilien noch erschwinglich sind. Interessant sind Wohnorte, die gut und verlässlich an die Eisenbahn angebunden sind und über schnelles Internet verfügen. Die Pandemie hat gezeigt, dass Arbeiten im HomeOffice für viele Menschen sehr interessant ist. Brandenburg sollte also zeigen, dass es auch für die peripheren ländlichen Regionen im Land Alternativen zum Auto gibt. Insofern ist es ein fatales Signal, wenn Linien wie die RB 73/74 oder auch die Durchbindung von Eberswalde nach Templin abbestellt werden sollen. Eigentlich müsste es umgekehrt sein, nämlich die Zahl der Fahrten sollte signifikant erhöht werden, so dass ein attraktives Angebot entsteht. Prignitz-Express-Netz (RE 6a und RE 6b) Quelle: openrailwaymap.org Teilung / Flügeln des RE6 in Neuruppin. Zugteil 1 (RE6 a) verkehrt wie bisher im Stundentakt Neuruppin - Wittstock - Pritzwalk - Wittenberge Zugteil 2 neu (RE 6b): im Stundentakt von Neuruppin - Neustadt/D. - Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg - Plau - Karow - Güstrow ..	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2126	S. 4 - SPNV_Angebot im Horizont des LNVP 2023-2027 "Ein besonderes Augenmerk gilt der Entwicklung des SPNV-Angebotes in das Nachbarland Polen. Zu diesem Zweck ..." Sehr geehrte Damen und Herren, neben der erfreulichen Entwicklung des SPNV/SPFV-Angebotes nach Polen sollten auch die Verkehrsachsen an das von Berlinern und Brandenburgern nächstliegende inländische Urlaubs- und Reiseziel verbessert werden: Mecklenburg-Vorpommern (Meckl. Seenplatte, Ostseeküste von Boltenhagen bis Heringsdorf). Während von Brandenburg aus: - 5 SPNV-bediente Strecken nach Polen, - 6 SPNV-bediente Strecken nach Sachsen-Anhalt, - 6 SPNV-bediente Strecken nach Sachsen führen, sind es nach Mecklenburg-Vorpommern gerade 3! Seit Jahren sind diese 3 Strecken und Linien im Sommerhalbjahr auch ohne 9€-Ticket überlastet, trotz 4 oder 5 Doppelstockwagen und der (wieder-) eingeführten IC-Linie Berlin - Rostock.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 2126	Neben der Verstärkung dieser Linien bietet die Achse Nauen - Neustadt(Dosse) - Pritzwalk - Plau am See (- Güstrow) eine derzeit nicht genutzte aber notwendige Entlastung für den Rostocker Streckenast des RE5 und die gleichfalls stark ausgelastete Linie 17. Fahrgäste mit Fahrtziel westliche Seenplatte (und bei Verlängerung bis Güstrow auch zum Ostseestrand) aus Berlin und Brandenburg müssten nicht die überlasteten Linien mitbenutzen - sondern könnten entspannter via Kyritz anreisen. Fahrgäste aus Neuruppin und Wittstock würden profitieren, indem sie nicht wie bisher erst verkehrt herum nach Berlin fahren müssten um nach Mecklenburg zu gelangen. Ein 2-Stunden-Takt wäre analog RE2, RE3, RE5 ausreichend. In Plau oder Karow kann zur ODEG-Linie RB15 oder RB19 umgestiegen, bei Verlängerung bis Güstrow mit der S-Bahn und RE4, RE5 ein Anschluss zur vollen Stunde hergestellt werden. Damit würden im Gegensatz zu einer Stichstrecke wie bisher nicht nur lokale, sondern auch raumübergreifende Verkehrsbedürfnisse abgedeckt,.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg undMecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristigtragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eineNutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidungüber die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurdedas bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73(Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert:die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2110	- nachhaltiger Verkehr, - attraktives, regelmäßiges und zuverlässiges Verkehrsangebot, - Transportmöglichkeit für mobilitätseingeschränkte Personen, - nicht nur Rufbus	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2094	Sehr geehrte Damen und Herren, aus meinen Erfahrungen privat und als Berufspendler nach Berlin auf der Strecke Nauen - Berlin wäre mein größter Wunsch: die Halte in Brieselang und Finkenkrug bekommen den gleichen Rang wie Nauen, Falkensee und Berlin Spandau, alle Regionalbahnen der Linien RE 6 und RE 2 fahren nicht vorbei, sondern halten hier und nehmen die Fahrgäste aus Brieselang und Finkenkrug mit. Die Kapazitäten der Strecke würden m. E. schon jetzt dafür ausreichen.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Eine erweiterte Bedienungder Halte Brieselang und Finkenkrug erfolgt bereits seit Dezember 2022 durchdie Linie RE2. Die Züge der Linie RE6 sollen weiterhin eine beschleunigteVerbindung aus Neuruppin und der Prignitz in Richtung Berlin gewährleisten.
ID: 2094	Außerdem sollte klar sein, dass der Pendlerverkehr auf dieser Strecke weiterhin schnell nur mit Regionalbahnen bedient werden kann. Der Bau einer S-Bahn-Strecke von Berlin ins Havelland könnte nur zusätzlich in Frage kommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Innerhalb des Projekts i2030 laufen die Planungen für den Ausbau der Strecke zwischen Berlin-Spandau und Nauen. Endgültige Entscheidungen zur Angebotsgestaltung werden noch andauern, da es sich um ein komplexes Ausbauprojekt handelt, dass nur durch die finanzielle Beteiligung des Bundes realisiert werden kann. Insgesamt wird es für den Großteil der Fahrgäste spürbare Verbesserungen bei den Verbindungen geben.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2092	Sehr geehrte Damen und Herren, im Landesnahverkehrsplan und im Reaktivierungsgutachten wurden keine länderübergreifenden Zugstrecken genannt bzw. untersucht. Die Zugverbindungen von Brandenburg nach Sachsen sind nach Streckenstillegungen der letzten 25 Jahre völlig unzureichend. Beispielweise beträgt die derzeitige Fahrzeit Senftenberg – Kamenz (ca. 40 km) 1 1/2 bis 2 1/2 Stunden. Die Strecke Senftenberg - Kamenz wird derzeit nur vom Güterverkehr befahren und im Sommer Samstag/Sonntag mit je einem Zugpaar von der Seenlandbahn (Fahrzeit 30 min.!): https://www.lausitzerseenland.de/de/anfahrt/seenlandbahn/artikel-fahrplan-und-tarif.html Die Strecke ist also befahrbar und müsste nicht ausgebaut werden. Sachsen bemüht sich um diese Strecke, Brandenburg bremst. Dabei geht es nicht um Investitionen, sondern nur um die Bereitstellung eines Triebwagens und entsprechenden Personals. In Verbindung mit der Linie Berlin – Lübben – Senftenberg könnte das eine gute Verbindung nach Ostsachen ergeben (Bischofswerda, Bautzen). Im Zuge von Reaktivierungen von Trassen sollte diese Strecke unbedingt mit untersucht und betrachtet werden. Gerade weil keine größeren baulichen Maßnahmen mehr nötig sind.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der in Kapitel 4.1.4 (S.112 ff.) beschriebenen Potenzialuntersuchung länderüberschreitende Verbindungen nach Sachsen untersucht wurden (u.a. Falkenberg (E) – Riesa), die Strecke Kamenz – Hosena jedoch nicht Bestandteil der Vorschlagsliste war. Der LNVP übernimmt die Ergebnisse dieser Untersuchung, diskutiert jedoch nicht deren Kriterien. Darüber hinaus wird das bestehende SPNV-Angebot zwischen Brandenburg und Sachsen nicht als völlig unzureichend angesehen (siehe z.B. RE18 oder RB65). Der aktuelle Zustand der Strecke Kamenz - Hosena entspricht nicht dem Ausbaustandard für ein attraktives SPNV-Angebot. Im Rahmen des Strukturstärkungsgesetzes (StStG) strebt das Land Sachsen einen Ausbau und eine Reaktivierung dieser Strecke für den SPNV an, das Land Brandenburg hat an dieser Maßnahme aber keinen Anteil, weshalb diese in der Tabelle 36 (S.152) nicht genannt wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2091	Der Probebetrieb der RB63 zwischen Joachimsthal und Templin sollte Ende 2022 fortgesetzt werden. Um hier möglichst keine Unterbrechung eines bestehenden Angebots zu riskieren, sollten die weiteren Untersuchungen und folgenden Investitionen möglichst vorgezogen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Damit ließe sich verhindern, dass Fahrgäste verprellt und für die betroffenen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen das streckenbezogene Personal verloren geht.	Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 2091	Die RB61 und RB62 könnten zu einer Linie zusammengefasst werden und von Angermündejeweils das Ziel ansteuern, welches der RE3 in der entsprechenden Stunde nicht ansteuert und dabei alle Zwischenhalte bedienen.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Eine solche Linienführungwird als Weiterentwicklung des bereits heute bestehenden Angebotes ab Dezember2024 umgesetzt. Voraussetzung hierfür ist die Herstellung heute nichtvorhandener Gleisverbindungen im Bahnhof Angermünde. Die Haltbedienung zwischenAngermünde und Prenzlau steht – wie heute – unter dem Vorbehalt derbetrieblichen Umsetzbarkeit in der Art, dass ausreichende Fahrzeitreservenerforderlich sind, um alle Halte und die Anschlüsse in Angermünde sowiePrenzlau realisieren zu können. Die Linienbezeichnungen werden der besserenUnterscheidbarkeit jedoch weiterhin mit RB61 und RB62 getrennt geführt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2083	Sehr geehrte Damen und Herren, die Stadt Golßen benötigt zwingend den einstündigen Takt des Zuges. Derzeit ist kein Pendelverkehr mit der Bahn möglich, da der zweistündige Takt nicht ausreichend ist. Ich bitte dies bei der Finalisierung des Landesnahverkehrsplans zu berücksichtigen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Seit Dezember 2022 wird der Bahnhof Golßen in den Spitzenstunden stündlich durch die Züge der Linie RE8bedient.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Vielen Dank.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2055	Die RB 25 zwischen Berlin-Ostkreuz und Werneuchen soll ab 2024 im Halbstundentakt fahren, was sehr zu begrüßen ist und hoffentlich zur Entlastung des Autoverkehrs auf der B 158 führen wird. Die Deutsche Bahn kann bisher aber keine sichere Aussage geben, ob alle Züge an allen Haltestellen halten werden. Nach jetziger Information ist der Halt an den drei Stationen Stationen Ahrensfelde-Friedhof, Ahrensfelde-Nord und Blumberg-Rehhahn wahrscheinlich nur stündlich möglich. Das sorgt für viel Unverständnis in der Bevölkerung. Alle drei Stationen sind wichtige Haltestellen. In der Nähe der Station Ahrensfelde-Friedhof entsteht in der Kirchenallee gerade ein neues Baugebiet für ca. 1.000 Einwohner. Direkt am Bahnhof ist ein Gymnasium geplant, das auch Schülerinnen und Schüler aus Blumberg, Seefeld und Werneuchen besuchen werden, die sehr gut mit der Bahn dorthin kämen. Auch im Bereich der Lindenberger Straße neben dem Bahnhof ist ein neues Wohngebiet vorgesehen. Dafür wird sogar mit dem Halbstundentakt geworben. Die Haltestelle Ahrensfelde-Nord befindet sich in unmittelbarer Nahe eines großen Standortes der Bundespolizei und in Blumberg-Rehhahn befindet sich ein Gewerbegebiet. Es ist dringend erforderlich, dass diese Haltestellen auch im Halbstundentakt angefahren werden. Langfristig muss die Verlängerung der RB 25 bis nach Wriezen für die Anbindung vieler Ortschaften im östlichen Brandenburg das Ziel sein. Nur so bekommt man der vielen Autoverkehr von den Straßen und der Siedlungsdruck im Berliner Umland könnte abnehmen, wenn es attraktiv wird, auch weiter weg von Berlin zu wohnen. Ideal wäre ein 20 min -Takt!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die ab Ende 2024 fahrenden, zusätzlichen und weiterhin durch die Niederbarnimer Eisenbahn betriebenen Züge der Linie RB25 können infrastrukturbedingt nicht in beiden Richtungen an jeder Station halten. Gemeinsam mit dem Landkreis Barnim wurde daher ein Konzept erarbeitet, dass in den Lastrichtungen morgens in Richtung Berlin und nachmittags in Richtung Werneuchen zwei Halte pro Stunde zulässt.
ID: 2055	Auch wenn der Busverkehr nicht Inhalt des Landesverkehrsplanes ist, möchte ich das Thema an dieser Stelle aufgreifen. Es fehlen rund um Berlin und besonders im Barnim und in Märkisch Oderland Tangentialverbindung zwischen den Bahnlinien. Diese können zurzeit nur durch zusätzliche Buslinien realisiert werden. Es gibt beispielsweise keine regelmäßige Anbindung von Ahrensfelde, Eiche und Mehrow nach Bernau bzw. Eberswalde. Bernau ist unser Mittelzentrum mit Schulen, Ämtern, Ärzten. Nach wie vor ist eine komplizierte, lange Fahrt nur mit der S-Bahn über Berlin möglich. Gleiches gilt für die Anbindung nach Süden in Richtung Hönow, Hoppegarten, Neuenhagen und Strausberg. Das Land sollte die Gemeinden und Landkreise durch umfangreichere finanzielle Beteiligung unterstützen, damit die Angebote des Busverkehrs weiter ausgebaut werden können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 2055	Für viele Millionen Euro wird seit Jahren der Berliner Autobahnring für Autos und LKW's ausgebaut. Warum wird nicht weitergedacht und auch ein Bahnaußenring parallel zur Autobahn	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Bund für die Belange des Schienengüterverkehrs

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	geplant. Der könnte auch Teile dieses wahnsinnigen Güterverkehrs, der jeden Tag unterwegs ist, aufnehmen. Langfristig brauchen wir solche neuen Lösungen.	zuständig ist. Des Weiteren existiert im Schienenverkehr bereits ein so genannter Außenring, welcher überwiegend um das Berlin Stadtgebiet herumführt (Berliner Außenring, Link: https://de.wikipedia.org/wiki/Berliner_Au%C3%9Fenring).
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2047	Der landesseitig angestrebten Abbestellung der RB 73 auf dem Abschnitt Kyritz- Pritzwalk und der RB 74 im gesamten Verlauf werden ausdrücklich nicht befürwortet. Diese Abbestellung widerspricht der jahrelangen gemeinsamen Anstrengungen der betreffenden Kommunen und Landkreise und wirft die Region in Bezug auf den länderübergreifenden Verkehr weiter zurück. Regionen verbinden und nicht abbinden muss die Devise sein. Wir fordern daher einen Stundentakt für die RB 73/74 Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg (- Güstrow) analog des im Entwurf beschriebenen Berlin-Brandenburg-Taktes	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2047	Ebenfalls muss die Reaktivierung der Verbindung Neustadt(Dosse) – Neuruppin (West) erfolgen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Neustadt (Dosse) - Neuruppin West, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
ID: 2047	Zusätzlich möchten wir auf die Weiterführung der Verbindung Neuruppin –Herzberg (Mark) hinwei- sen. Eine zukunftsweisende Netzstruktur erfordert es, die Radialverbindung von Neustadt/Dosse bis Herzberg, die nicht stillgelegt ist,wieder für den bestellten Personenverkehr zu nutzen. Über die Linie RB 54 könnte mit einem Flügelzug Herzberg- Neuruppin auch hier eine schnelle Verbindung der Region Neuruppin zum RE 5 bewirkt werden. Dies ist nicht zuletzt aufgrund der zurückgestellten Einbindung der Region über die Kremmener Bahn nach Berlin angezeigt. Wenn die umweltfreundliche Verkehrswende ein ernsthaftes Landesinteresse ist, dann sind die vor- genannten Maßnahmen in den Landesnahverkehrsplan 2023-2027 aufzunehmen und rasch umzuSetzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten hat für die Strecke Neuruppin –Herzberg (Mark) kein ausreichendes Potenzial für eine Bedienung im Personenverkehr ergeben.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2043	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit nutze ich Ihre Platform zum Widerspruch gegen die Streckenschließung diverser Strecken im ländlichen Raum, speziell in Brandenburg und in Mecklenburg, die betroffene Linie RB73/74 Neustadt / Dosse - Kyritz -Pritzwalk - Meyenburg bis hoch zur Ostsee. Vor dem Zuzug vieler neuer Bürger aus Berlin und den Ballungsgebieten ist es wichtig die Daseiensvorsorge aller Bürger im ländlichen Raum zu sicher und zu erhalten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 2043	Wenn es möglich wäre, die Züge kostenlos zu nutzen würden die Kosten für das Personal an der Fahrkartenausgabe und im Zug eingespart werden können, ebenso die Fahrkartenterminals könnten abgeschafft werden und so wäre schon ein großer Kostenaufwand eingespart. Des Weiteren wäre das Zugfahren für die Kunden leichter, weil man sich doch schwer tut den richtigen Tarif zu buchen. [redacted], ist das befördern der Fahrräder im Zug besonders komfortabel, um auch weite Touren bequem zu schaffen. Wenn viele die Züge nutzen könnten, würde die Straße entlastet werden und weitere Kosten würden bei der Sanierung der Straßen und Autobahnen gespart werden, denn man könnte die Transporte über die Schiene abwickeln und die LKW von den Straßen bekommen. Der Zug ist eine regelmäßige und zuverlässige Fortbewegung und man kann entspannt, ohne Stau sich von A nach B fortbewegen. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Es sei angemerkt, dass bis zu der Hälfte der Kosten für den ÖPNV im Land Brandenburg durch Fahrgeldeinnahmen getragen werden. Eine Übersicht der verbleibenden Kosten findet sich im Kapitel 4.5
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2039	Die angedachte Stilllegung der Bahnstrecke Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg ist nicht nachzuvollziehen und im Zuge einer anstehenden Verkehrswende kontraproduktiv.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2024	Es ist schade, dass trotz der Klimakrise und den steigenden Benzin-/Dieselpreisen Bahnstrecken rationalisiert werden sollen. Gerade in unserer Region ist es leider kaum möglich, regelmäßig mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren. Wir sind viel auf unseren Kraftfahrzeugen angewiesen. Ob es der Weg zum Einkaufen, zum Arzt, zur Arbeit, zur Kita etc. ist, mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren zu können, ist hier eine Herausforderung. Aus diesem Grund ist es wichtig, die bereits vorhandenen Bahnstrecken zu erhalten und den nachhaltigen Verkehr zu unterstützen. Die beiden Linien RB 73/74 ist somit eine "Daseinvorsorge" für die Region und die Pendler, die diese Nutzen können. Zudem bieten die Strecken Transportmöglichkeiten für mobilitätseingeschränkte Personen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2023	Hallo, ich nehme Stellung zu den Plänen die Bahnstrecke zwischen Neustadt/ Dosse und Pritzwalk einzustellen. Im Zuge der derzeitigen regionalen und deutschlandweiten Notwendigkeit den öffentlichen Nahverkehr massiv zu stärken, erscheint mir diese Planung Strecken einzustellen statt alte Strecken zu reaktivieren paradox und weltfremd. Die bevorstehende Klimakrise sowie die Energiekrise zwingen alle Verantwortlichen zu schnellem Handeln. Der Umbau des Verkehrswesen, in Richtung mehr öffentlichen, dem Gemeinwohl zu Gute kommenden Verkehr ist derzeit unumstritten. Warum handeln Beteiligte nicht danach? Der Landkreis OPR hat vor Kurzem eine Studie veröffentlicht, indem ein massiver Rückgang der Bevölkerungszahlen prognostiziert wird. Einer der wichtigsten Faktoren für Zuzug von Menschen ist die verkehrsmäßig günstige Anbindung, insbesondere mit der Bahn. Warum will man sehenden Auges Teile der Bevölkerung und Ortschaften abhängen? Dies ist, meiner Meinung nach, nach dem heutigen Stand des Wissens unverantwortlich. Im derzeitigen Wandlungsprozess von günstigeren Wohnraum im ländlichen Raum und einer flexibleren Arbeitsgestaltung z.B. durch die Möglichkeit von Homeoffice, gewinnt unsere Region an Attraktivität auch als Metropolenregion. Zwischen den Metropolen Hamburg und Berlin gelegen, bietet die Region hohes Potential sich gegen den demografischen Wandel zu stellen und Zuzug von Menschen z.B. aus Städten zu generieren. Diese Chance wird durch die Einstellung der Strecke zwischen Neustadt/Dosse und	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Pritzwalk ins Gegenteil gedreht und verhindert. Schliessungen von Bahnstrecken und damit eine massive Verschlechterung des ländlichen, öffentlichen Nahverkehrs sind auch politisch nicht vermittelbar. Mit freundlichen Grüßen, [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2022	Stellungnahme Tourismusverein Templin e.V. zum RB63/LNVP Brandenburg Als Vorsitzender des Tourismusvereins Templin e.V. nehme ich zum Entwurf des LNVP Brandenburg wie folgt Stellung: Der Tourismusverein Templin (TVT e.V.) hat sich seit Beginn des Probebetriebs an den Marketingaktivitäten zum Betrieb des RB 63 beteiligt. Die Attraktivierung des ÖPNV im Bereich Templin und in der Uckermark ist uns auch aus touristischer Sicht aufgrund der hohen Belastungen durch den motorisierten Individualverkehr ein wichtiges Anliegen. Hierbei spielt der Weiterbetrieb der Lienie RB63 Eberwalde-Joachimsthal-Templin eine zentrale Rolle. Aus unserer Sicht werden bei den Überlegungen im Entwurf des LNVP die regionalen Bezüge im Nahverkehr völlig unzureichend betrachtet und berücksichtigt. Ein planerischer Blickwinkel, der sich nur auf von Berlin/Potsdam ausgehende Zentralachsen beschränkt und dabei auch touristische Entwicklungszentren außer Acht läßt, ist für einen Landesverkehrsplan nicht zielführend. Dadurch finden touristische Belange keine oder völlig unzureichende Beachtung. Der Tourismus ist insbesondere in der Uckermark als nachhaltige Tourismusregion inzwischen ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor, der besonders auch durch den Tourismus in Templin/Lychen und dem Templiner Umland mit seinen hohen Gästezahlen getragen wird. Die Anbindung dieser Region an das Mittelzentrum Eberswalde mit der Hochschule HNE, Verwaltungszentrum, Tierpark und weiteren attraktiven touristischen Angeboten ist sowohl aus Sicht des Tourismus, als auch aus Sicht von berufstätigen Pendlern elementar wichtig. Eine Zugverbindung wird erfahrungsgemäß hier wesentlich besser angenommen, als Busverkehre. Templin wird jedoch im derzeitigen Entwurf überhaupt nicht betrachtet oder berücksichtigt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 2022	Durch einen Weiterbetrieb und Taktverbesserungen des RB 63 werden große Teile des Biosphärenreservates Schorfheide-Chorin für Gäste der Templiner Region auf attraktive Weise (z.B. für Wanderungen und Radtouren) erschlossen, was zur Erreichung von Entwicklungszielen in den Großschutzgebieten (Information und Weiterbildung der Bevölkerung, Sensibilisierung) beiträgt. Für das Biosphärenreservat, ebenso wie für den Naturpark Uckermärkische Seen ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs besonders wichtig. Ein attraktiver ÖPNV trägt damit aktiv zur Erreichung von Naturschutzzielen und zur Akzeptanz bei der örtlichen Bevölkerung bei.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 2022	Weiterhin ist zu bedenken, daß das weitere Umland von Berlin - hierzu zählt auch die Uckermark - zunehmenden Zuzug von Berlin aus erfährt. Häufig mit Zweitwohnungen, aber auch als Erstwohnsitz. Dieses Potential wird von den Voraussagen des LNVP nicht erfaßt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Daten der amtlichen Statistik Berlin-Brandenburg sowie des Landesamts für Bauen und Verkehr bilden die einheitliche, vergleichbare Grundlage für Aussagen zu Bevölkerungsstand und -entwicklung. Die Darstellung zur Bevölkerungsentwicklung bezieht sich auf die großen Trends der letzten zwei bis drei Jahrzehnte. Eine Ergänzung zu Städten der zweiten Reihe wurde im Text ergänzt.
ID: 2022	Weitere Attraktivierung des Bahnverkehrs/ÖPNV kann durch Ausbau von Fahrradmitnahme im Zug, sowie regionale Gütertransporte auch im Personennahverkehr (ggf. auch durch speziell angepaßte Nahverkehrseinheiten/Züge) erfolgen. Dazu gibt es aus unerer Sicht im LNVP gar keine Überlegungen, obwohl in der Uckermark bereits ein entsprechendes Projekt von der UVG umgesetzt wird, das sicher auch auf den Bahnverkehr, insbesondere beim RB 63 übertragbar ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Es werden im gesamten Regionalverkehr die Kapazitäten für Fahrgäste Schritt für Schritt erhöht: einerseits durch dichtere Takte, andererseits durch längere Züge. Da die Stellplatzanzahl für Fahrräder mit der Sitzplatzanzahl verknüpft ist, werden somit auch die Fahrradkapazitäten erhöht. Zusätzlich werden durch den Abbau von Klappsitzen in den Mehrzweckbereichen an den Zugenden prioritäre Mehrzweckbereiche für Fahrrädergeschaffen. Die Idee, regionale Produkte und Postsendungen in Bussen des öffentlichen Nahverkehrs zusätzlich mitzunehmen, wurde mehrfach umgesetzt und ist im Landkreis Uckermark durch die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH erfolgreich umgesetzt und vom Bundespräsidenten als Vorbild für ländliche Regionen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		empfohlen worden. Eine Übertragung auf andere Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs wird in Pilotprojekten getestet und teilweise gelingt eine Anwendung über den Projektzeitraum hinaus. Auf Dauer werden jedoch regionale Produkte nur in Bussen transportiert, bei denen die gesetzlich vorgeschriebenen Zusatzeinrichtungen unkompliziert eingebaut werden können.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2021	Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte mich ausdrücklich gegen den Entwurf des Landesnahverkehrsplan aussprechen. In Zeiten in denen immer stärker alternative und klimaneutrale Fortbewegungsmöglichkeiten gesucht werden, wird hier versucht wieder Schienennetze zu schließen. Dies wird nur dazu führen, dass es noch unattraktiver wird auf dem Land zu leben und in unserer Region wird es alternden Einwohner immer schwerer gemacht. Arbeitnehmer müssen also weiter kraftstoffverbrennende Fahrzeuge fahren oder elektroangetrieben Fahrzeuge umsteigen die sich kein Otto-Normal-Verbraucher leisten kann. Einzig und allein die Politik muss den ÖPNV attraktiver für die Mitbürger machen. Dies gelingt nicht wenn weiter Strecken geschlossen werden! Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2018	Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte Stellung beziehen auf den Punkt 4.1.4 Reaktivierung Unterpunkt Halte. Ich schlage die Reaktivierung des Regionalbahnhofes Schönfließ (Kreis Oberhavel) in der Gemeinde Mühlenbecker Land vor. Der Bahnhof liegt in einen Wohnumfeld von ca. 20 000 Bürgern in den 3 Gemeinden: - Mühlenbecker Land - Glienicke /Nordbahn - Hohen Neuendorf Es ist vorgesehen die Regionalbahnlinie RB32 von Oranienburg über den BER-Flughafen nach Ludwigsfelde und retour zu führen. Die Reaktivierung ist mit relativ geringen Mitteln in der 1. Ausbaustufe (ohne Aufzug oder Rampe) möglich. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ein Halt in Schönfließ wurde nicht als Vorschlag für die in Kapitel 4.1.4 beschriebene Potenzialuntersuchung Reaktivierungen genannt. Neue Potenzialuntersuchungen zu weiteren Stationen und Strecken werden in Paketen beauftragt. Der Halt Schönfließ wird daher ggf. bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 2016	1. Die Verbindung von Forst nach Cottbus (RB 46) sollte Zu den Hauptverkehrszeiten in einem 30-Minuten-Takt gefahren werden, um die Möglichkeiten für Pendler von und nach Cottbus zu verbessern. Am Freitag, Samstag und Sontag sollte der bestehende Fahrplan um 2 stündliche Verbindungen in den Nachtstunden verlängert werden. Dies schafft bessere Möglichkeiten zum Besuch von Veranstaltungen in Cottbus und stellt eine wichtige Verbindung für den Rückreiseverkehr mit der Bahn aus dem gesamten Bundesgebiet her. Die bestehende Fahrplanlücke von und nach Cottbus zwischen 22 und 23 Uhr ist zu schließen. Für Pendler und den Rückreiseverkehr bedeutet dies bisher unzumutbare Wartezeiten in Cottbus.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Im Rahmen des Perspektivnetzes ist langfristig eine Verdichtung des Angebots nach Forst vorgesehen. Die bestehende Bedienlücke gegen 22 Uhr ab Cottbus wurde Ende 2022 geschlossen.
ID: 2016	2. Für die gesamte Strecke von Cottbus nach Berlin (RE 2) ist ein 20-Minuten-Takt einzuführen. Bisher ist die Erhöhung der Taktfrequenz aus Richtung Berlin nur bis Lübben vorgesehen. Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens und zur Herstellung von optimalen Anschlussverbindungen bis zum Taktknoten Cottbus ist dies dringend notwendig.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Kategorien „Priorität 1“ und „Priorität 2“ der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+ zusammengefasst werden. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zu einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, unter anderem der absehbaren Senkung des allgemeinen Tarifniveaus (z.B. Deutschland-Ticket) sowie der Mobilitätswende, wird das Perspektivnetz weiterhin um mehrere Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergänzt. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.
ID: 2016	3. Die Schaffung von zusätzlichen Verbindungen zwischen Forst und Polen (Zary und Wroclaw) sollte langfristig ebenfalls in den Blick genommen werden. Bisher fehlen hierzu im Entwurf konkrete Ausführungen. Für eine zukunftsorientierte Entwicklung grenzüberschreitender Verbindungen ist die jedoch wichtig.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Forderung entsprechende Aussagen im Kapitel 4.1.3 getroffen werden. Die weitere Entwicklung der Verkehre auf dem Gebiet der Republik Polen steht zudem in dortiger Mitverantwortung
ID: 2016	Insgesamt sollten die Veränderungen der bevorstehenden Strukturentwicklung (Ansiedlung von Betrieben und zusätzlichen wissenschaftlichen Einrichtungen, der Uni Klinik Cottbus und der weiteren Entwicklung des Fremdenverkehrs) und der damit einhergehenden Erhöhung der Pendlerströme in und aus der Region Lausitz bereits jetzt planerisch einbezogen werden	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Grundsätzlich werden derartige Eingangsdaten für das Verkehrsgeschehen analysiert und verarbeitet. Voraussetzung für eine Verarbeitung ist jedoch eine fortgeschrittene Planungsreife der Maßnahmen selbst.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1934	Zu Kapitel 4.5.1:Weiterentwicklung des VBB-Tarifs Das Klimaticket Berlin-Brandenburg Der VBB sollte ein Klimaticket für das VBB-Gesamtnetz zum Preis von ca. 1.095 EUR jährlich (=3 EUR/Tag) einführen. Alle preiswerteren Abo bleiben bestehen, alle teureren Abos werden zum Klimaticket umgewandelt. Begründung:	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die gesamte ÖPNV-Branche ist sich des Sachverhaltes bewusst und sucht nach Lösungen im Spannungsverhältnis von Aufrechterhaltung eines SPNV-/ÖPNV-Angebots und bezahlbaren Fahrpreisen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ein einfacher und verständlicher Tariferleichtert den Zugang zum ÖPNV und trägt dazu bei, die bisherigen Kundinnen und Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Der Besitz eines Klimatickets macht das Reisen in Berlin und Brandenburg für die Berliner und Brandenburger bequemer und preiswerter. Die Berliner und Brandenburger werden mehr Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternehmen. Dies verbessert den Modal-Split und vermindert den CO2 Ausstoß. Auf den ersten Blick scheint der Nachteil des Klimatickets Berlin-Brandenburg zu sein, dass der VBB weniger Geld erhält für alle Tickets, die bisher mehr als 1.095 EUR kosten. Aber gleichzeitig gilt: Es werden Menschen das Klimaticket kaufen, die bisher kein VBB-Abo oder einpreiswerteres VBB-Abo gekauft haben. Hierdurch erhält der VBB mehr Geld. Vor der Einführung des Klimatickets muss kalkuliert werden, wie hoch für den VBB die Mindereinnahmen aus dem Wechsel von teuren Abos zum Klimaticket wären und wieviel zusätzliche Klimatickets verkauft werden müssten, um diese Mindereinnahmen auszugleichen. Ziel des Klimatickets soll nicht sein, die Subventionen für den ÖPNV zu erhöhen. Der Preis sollte vielmehr so festgelegt werden, dass die Mehreinnahmen aus Neuabos und dem Wechsel von preiswerteren Abos zum Klimatickets die Mindereinnahmen aus dem Wechsel von teureren Abos zum Klimaticket in etwa ausgleichen. Der ÖPNV braucht sicher auch zusätzliche öffentliche Mittel, diese sollten aber vor allem für Verbesserungen des Taktes und der Bedienqualität verwendet werden. Zusammengefasst sind die Ziele des Klimatickets Berlin-Brandenburg: • Bequemere und preiswertere Nutzung des ÖPNV für viele Berliner und Brandenburger • Stärkere Nutzung von Bussen und Bahnen statt des individuellen PKW • bei gleichbleibenden Subventionen der öffentlichen Hand. Erfolgreiche Beispiele für das Klimaticket sind: Im Oktober 2021 hat Österreich für seine öffentlichen Verkehrsmittel das „KlimaTicket Ö“ eingeführt. Die 8,9 Mio. Österreicher können für einen Jahrespreis von 1.095 EUR in ihrem ganzen Land mit 84.000 Mio. km² alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Das sind 3 EUR pro Tag. Das müsste für Berlin/Brandenburg mit seinen 6,2 Mio. Einwohnern und einer Fläche von 30.500 km² ebenfalls zu schaffen sein. Für Menschen über 65 Jahre gibt es das Klimaticket Berlin- Brandenburg bereits in Form des „VBB Abo 65 plus“ für 605 EUR pro Jahr (=1,66 EUR pro Tag). Man kann mit diesem Ticket durch ganz Berlin und Brandenburg fahren ohne sich um Tarife zu kümmern und ohne an Ticketautomaten Tickets zu ziehen. Warum gibt es so ein Ticket bei uns nicht auch für Menschen unter 65 Jahren? Die hochgeladene Datei enthält im Detail den Vorschlag für die Preise der zukünftigen Tickets.	
Öffentlichkeit: Privatperson	Die alten Stammbahnschienen führen unmittelbar an zwei von zwölf Kleingärten vorbei. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Wir können Ihre Beunruhigung sehr gut nachvollziehen. Innerhalb

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: M2441	[redacted] bin ich nun tief beunruhigt darüber was wann und in welchem Ausmaß geschehen wird. Was bedeutet die erneute Inbetriebnahme der alten Stammbahnschienen [redacted]?	der Planungen für den Ausbau von Schieneninfrastruktur sind alle Beteiligten bemüht, möglichst wenig in Natur- und Wohnflächen einzugreifen. Die Strecke der Potsdamer Stammbahn ist seit 1838 als Bahnstrecke gewidmet und in Folge der Deutschen Teilung lange Zeit ohne aktive Bahnnutzung gewesen. Für die nun geplante Reaktivierung wird es zu gegebener Zeit ein Planrechtsverfahren geben, welches alle Belange und Betroffenheiten von Anwohnern, künftigen Nutzern, Trägern öffentlicher Belange etc. bündelt und gesamthaft gegeneinander abwägt. Exakte Aussagen zum räumlichen Bedarf sowie möglichen Schallschutzlösungen können zum heutigen Tag jedoch aufgrund des sehr frühen Planungsstadiums noch nicht getroffen werden.
ID: M2441	Seit sieben Jahren bewirtschafte ich nun meine Garten biodynamisch und erfreue mich immer wieder auf ein Neues an dem tiefen Erholungswert, den dieses Fleckchen Erde für mich hat. So ergeht es auch meiner Familie, Freundinnen und Freunden; nach einem Gartentag geht vieles leichter. Er ist Erholung pur und voller Leben. Er ist eine Oase für viele Insekten, von Honigbienen über Libellen und Erdhummeln. Letztere Arten gelten als zu schützende Insekten. Wie jedoch sieht nun die Zukunft in meinem Garten aus? [Anm. d. Red: Kritik]: Von Erholung kann wohl nicht mehr die Rede sein, wenn ich mir vorstelle [redacted]. Ich glaube auch für Sie als Initiatoren und Befürworter des Schienenausbaus ist es nicht schwer sich vor zu stellen, was es bedeutet [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Wir können Ihre Sichtweise sehr gut nachvollziehen. Innerhalb der Planungen für den Ausbau von Schieneninfrastruktur sind alle Beteiligten bemüht, möglichst wenig in Natur- und Wohnflächen einzugreifen. Die Strecke der Potsdamer Stammbahn ist seit 1838 als Bahnstrecke gewidmet und in Folge der Deutschen Teilung lange Zeit ohne aktive Bahnnutzung gewesen. Für die nun geplante Reaktivierung wird es zu gegebener Zeit ein Planrechtsverfahren geben, welches alle Belange und Betroffenheiten von Anwohnern, künftigen Nutzern, Trägern öffentlicher Belange etc. bündelt und gesamthaft gegeneinander abwägt. Exakte Aussagen zum räumlichen Bedarf sowie möglichen Schallschutzlösungen können zum heutigen Tag jedoch aufgrund des sehr frühen Planungsstadiums noch nicht getroffen werden.
ID: M2441	Oder eine andere Frage die ich mir stelle: Kann [redacted] Garten überhaupt erhalten bleiben? [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Nach heutigem Stand der Planungen können keine verlässlichen Angaben zu den Raumbedarfen der neuen Schieneninfrastruktur getroffen werden.
ID: M2441	Wann beginnen die Bauarbeiten? All die alten Bäume die dort stehen sollen dafür gefällt werden? Natürlich können Sie nun argumentieren, dass wir eine Gemeinschaft sind, in der der Einzelne im Sinne der Gemeinschaft manches verkraften muss, die Verkehrswende muss herbei geführt werden und wir leben nun einmal in einer Großstadt und zu guter letzt, [redacted] Nur für mich, als einzelner	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Wir stehen noch am Anfange der Planungen und es muss auch noch der Nachweis der Wirtschaftlichkeit für die Reaktivierung der Stammbahn erstellt werden. Die nun startende Vorplanung wird erste Festlegungen zum Verlauf der Gleise erarbeiten. Für die Mobilität der Zukunft sind Verkehre auf der Schiene ein wichtiger

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	betroffener Mensch, sind dies keine Argument im Sinne einer echten Gemeinschaft, zudem ich seit vielen Jahren mit Hilfe des Gartens meinen stillen Beitrag leiste unsere Umwelt zu erhalten.	Faktor. Die Potsdamer Stammbahn ist eine der letzten freien Schienenachsen, die zusätzliche Direktverbindungen zwischen Berlin und Brandenburg und darüber hinaus ermöglicht. Damit erhalten die Menschen mehr Angebote, per umweltfreundlicher Schiene reisen zu können.
ID: M2441	[Anm. d. Red: Kritik]: Wir alle leben im Alltag von und in unseren Energieoasen, die wir uns mit Liebe und Sorgfalt aufbauen und schöpfen aus ihnen Kraft; leider ist es jedoch immer mehr so oder schon immer so gewesen?, dass Politiker und Politikerinnen das kleine Einzelne, was viel bewegt nicht beachten und einem angeblichen größeren Ziel opfern. Es ist ihr politischer Ehrgeiz: Als Hauptstadt muss Berlin funktionieren und ausgebaut werden. Ich würde sagen viele, sehr viele dieser gut gemeinten Maßnahmen bewirken das Gegenteil, sie laugen Berlin und Ihre Bewohner aus, gerade dort, wo über Jahre etwas ehrliches gewachsen ist und zum angeblichen Wohl der berliner Bevölkerung weichen musste und muss. Die kleinen verschlafenen Ecken, das unbebaute Stück Erde, auf dem Kinder sicher spielen können ohne pädagogisch gutgemeinte Spielvorgaben. Verwilderte Ecken, auf denen sich Fuchs und Hase tatsächlich Gute Nacht sagen, wo gib es sie noch? Für mich war dies eine Qualität von Berlin, als ich vor fast 20 Jahren hierher gezogen bin aus dem Moloch Buenos Aires.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: M2441	Ich schreibe Ihnenen all dies, da ich die tiefe Überzeugung in mir trage eine Hauptstadt sollte in manchen Ecken verschlafen bleiben, dann bleiben Ihre Bewohner entspannt und glücklich. Nicht alles muss funktionstüchtig werden. Zumindest kann ich von mir sagen, wenn ich in meinem Garten bin tanke ich Kraft für den Alltag. Und diese Quelle droht nun zu versiegen, dies macht mir Sorgen und dies macht mich sehr traurig. Ich bitte um eine Kontaktaufnahme von Ihrer Seite und hoffe als Betroffene über den Ablauf informiert zu werden. Wie konkret sind die Pläne? [...] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Innerhalb der kommenden Planungen werden auch Gutachten zur Umweltverträglichkeit erstellt und ggf. Ausgleichsflächen für Naturlandschaften an anderen Stellen erschlossen.
ID: M2441	Gibt es Alternativen zu Schallschutzmauern? Könnte man auch einen Erdwall anhäufen?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Wie dargestellt, befinden wir uns aktuell bei unseren Projektplanungen für die Stammbahn noch sehr weit am Anfang. Aus diesem Grunde sind derzeit auch leider noch keine Aussagen zu den von Ihnen angesprochenen Themenbereichen wie z. B. Schallschutzmaßnahmen oder der tatsächlichen Betroffenheit konkreter Grundstücke möglich.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1995	Es kann nicht sein, dass Bahnstrecken, die bundeslandübergreifend „verbinden“ plötzlich und unerwartet vor dem „AUS“ stehen.Nur durch den Erhalt der RB93, RB94 kann die Prignitz effektiv und attraktiv dieHauptstadtregion Berlin-Brandenburg angebunden werden. Durch die Abbindung	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	werdenArbeitsplätze gefährdet und/oder die Bewohner werden gezwungen wieder auf das Auto umzusteigen.	RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1995	Zudem zieht das „AUS“ für denSPNV auch das „AUS“ für den Güterverkehr nach sich. Das für Millionen Euro vor einigen Monaten fertig gestellte KV Terminal in Falkenhagen wird damit zu einerFehlinvestition; der Millionenschwere Umbau des Bahnhofes Pritzwalk zur Farce ….Energiewende ja; aber nicht ohne SPNV in der Prignitz.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1993	Sehr geehrte Damen und Herren, wir möchten die Gelegenheit der öffentlichen Beteiligung am Entwurf zum Landesnahverkehrspaln 2023 - 2027 nutzen, um Stellung zu den Planungen der Taktung zu Endbahnhof Schmachtenhagen der Heidekrautbahn (RB27 / NEB) zu nehmen. Sie finden diese Stellungnahme sowie eine Projektpräsentation zur [redacted] in den Dateianhängen dieser Nachricht. Wir würden uns sehr freuen, wenn Sie unser Anliegen wohlwollend in der weiteren Planung berücksichtigen könnten und stehen jederzeit für einen weiteren Austausch zur Verfügung und würden uns über jede Rückmeldung sehr freuen. Sie erreichen mich unter meiner Mobilfunknummer [redacted] oder per Mail auch unter [redacted] Viele Grüße [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Für eine regelmäßige Bedienung von Schmachtenhagen außerhalb des Wochenendbetriebes liegen trotz der Schilderungen keine Anhaltspunkte für eine einer SPNV-Bedienung ausreichenden Verkehrsnachfrage vor. Eine verkehrlich günstige Anbindung in Richtung Oranienburg besteht bereits mit dem kommunalen Busverkehr.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Red.: Nachfolgend Text der beigefügten pdf: Sehr geehrte Damen und Herren, [redacted] wir möchten als künftiger Betreiber eines[redacted] die Gelegenheit nutzen, mi Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung Stellung zum Entwurf des Lan- desnahverkehrsplans 2023 - 2027 zu nehmen. Der Entwurf sieht den BahnhofSchmachtenhagen weiterhin als Endstation der Heidekrautbahn (RB 27 / NEB) für den Betrieb an Wochenenden vor. In der Anlage zu dieser Stellungnahme fügen wir eine Kurzpräsentation unseres Projektes [redacted] zur Neugestaltungdes [redacted] an- bei. Wir planen die Eröffnung der [redacted] im Sommer 2023. Das notwendige Bebauungsplanverfahren steht mit toller Unterstützung der Stadt Oranienburg kurz vor dem Abschluss am 04. Juni 2022. Wir werden dann unseren Gästen auf einer Fläche von ca. 77.000 m? ca. 120 Stellplätze für Wohnmobile, 30 Tiny Houses und viele Zeltplätze für Rad- und Berlinurlauber sowie einer umfangreichen Gartenlandschaft mit integrierter Gastronomie und Biergärten mit bis zu 350 Sitzplätzen anbieten können. Wir setzen dabei im gastronomischen Angebot voll auf die Verarbeitung pflanzlicher Produkte aus den eigenen Gärten und Gewächshäusern oder die Produkte lokaler Produzenten unter Nutzung lokal erzeugter Bioenergie aus einer Biogasanlage, Photovoltaik und Luft-Wärme-Pumpen für Wärme und Strom. Wir werden somit eine positive CO7-Bilanz aufweisen und den Gästen und Besuchern - insbesondere in speziellen Themenwochen- die Nutzungsmöglichkeiten von regenerativen Energiequellen und die Verbindung zur modernen biologischen und konventionellen Landwirtschaft näherbringen und wollen damit zu einem besseren Verständnis und einer besseren Verbindung zwischen Menschen aus der Stadt und dem Land beitragen. Auch die räumliche Nähe zum geplanten Wasserstoffwerk Schmachtenhagen stellt für unsere Gäste und Interessierte eine Möglichkeit dar, diese neuartige Energiequelle näher kennenzulernen und deren Einbindung in die Energiewende sichtbar werden zu lassen. Auch hier können wir über Kooperationen viel für die Akzeptanz dieser Energiequellen erreichen. Unsere Gäste werden im Rahmen unseres Gästeprogramms ein vielfältiges, ständig wechselndes Ausflugs- und Erlebnisprogramm angeboten bekommen, was unsere Mitarbeiter intensiv bewerben und damit viele regionale Tourismusangebote in Berlin, aber vor allem auf dem Land attraktiver machen wird. Unser Konzept basiert auf der Einbeziehung des bestehenden Anschlusses der Heidekrautbahn und einer täglichen Taktung mit der Endstation Schmachtenhagen. Wir wollen damit Tagesgästen aus Berlin ein neues Ziel sein, das sie mit dem eigenen Fahrrad über die	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Heidekrautbahn ansteuern können oder unseren Wohnmobil - und Übernachtungsgästen im Tiny-House-Hotel die Möglichkeit eröffnen, Berlin zu erkunden, ohne mit dem Wohnmobil die Stadt befahren zu müssen. Wir erwarten ca. 70.000 Übernachtungen pro Jahr und werden dazu ganzjährig geöffnet haben. Zusätzlich werden über Firmen - und Privatevents sowie besonderen Showtagen viele Tagesgäste angezogen, die auch die Heidekrautbahn nutzen würden. Das Projekt wird von der Investitionsbank des Landes Brandenburg im Rahmen der Großen Richtlinie gefördert. Die Stadt Oranienburg hat sich eine Fläche am Bahnhof Schmachtenhagen in direkter Verbindung zur Caravanserei Oberhavel eine Teilfläche zur Errichtung eines Park-and-Ride-Parkplatzes gesichert, um Pendlern den Zugang zur Heidekrautbahn aus Schmachtenhagen zu erleichtern, ohne dass diese nach Oranienburg fahren müssen und dort den innerörtlichen Verkehr zusätzlich belasten. Zusätzlich haben wir mit der Stadt denAusbau und Anbindung eines neuen Radweges an das Netz der Stadt Oranienburg über unser Gelände vereinbart, um die Verbindung zum Radfernweg Berlin- Kopenhagen zu sichern. Wir möchten daher intensiv darum werben,dieTaktung der Endstation Schmachtenhagen auf eine täg- liche Verbindung mit mindestens 120 Minuten zu erhöhen, um unseren Gästen die Anbindung an den ÖPNV derStadt Berlin zu ermöglichen. Wir freuen uns über Ihre wohlwollende Berücksichtigung unserer Stellungnahme und stehen für weitere Rückfragen oder Anregungen gerne zur Verfügung.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1991	Ich finde es sehr wichtig, dass der Bahnverkehr hier im ländlichen Raum erhalten bleibt. Man muss die Mobilität erhalten. Wer kein Auto hat, ist auf den Bahnverkehr angewiesen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1988	Bitte die Strecke RB73 & RB74 nicht Stilllegen. Die Prignitz darf nicht abgeschottet werden!! Ich bin [redacted] aus Meyenburg und muss nach Pritzwalk aufs Gymnasium. I[redacted] MFG	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1987	als Bürger i[redacted]öchte ich folgendes zu bedenken geben. Ich begrüße das Ziel, dass bis 2030 60 % der Mobilität mit Umweltverbunden realisiert werden solle, lese aber nicht heraus wie das genau geschehen soll. vielmehr sehe ich das eine Zentriertheit auf Berlin stattfinden soll. Nochmehr Bürgerinnen und Bürger sollen demnach in die Hauptstadt fahren um dort zu arbeiten. Hier bei uns im LK OSL ist der Bezug zu Dresden und auch Leipzig viel größer als zur Hauptstadt Berlin. Ich würde mir wünschen, wenn wir diesem auch in dem Bericht merh Rechnung tragen würden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP, die zur Kenntnis genommen wird. Die Zielplanung berücksichtigt auch die Verflechtungen Südbrandenburgs mit dem sächsischen Raum
ID: 1987	Der eingereichte Plan stellt eine gute Diskussionsgrundlage für eine beginnende Verkherswende dar. Ich wünsche mir, dass konkrete Maßnahmen erlassen werden um die angestrebten Ziele 2030 zu erreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, allerdings abhängig von den finanziellen Möglichkeiten ist.
ID: 1987	Eine Fortführung des 9 Euro Tickets evtl. auch eine Erhöhung dieses scheint ein gutes Instrument zu sein, um Nah-und Fernverkehr für alle Bevölkerungsschichten bezahlbar zu machen. Viele Zügen haben dadurch eine große Auslastung erfahren und die Menschen sehen, dass es mit "Bus & Bahn" eben doch geht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ohne immense Zuschüsse vom Bund, ein solches extrem günstiges Angebot nicht finanzierbar ist.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1986	Ich finde es verantwortungslos in der jetzigen Zeit von Verkehrswende zu reden und dann den Verkehr von Kyritz nach Norden komplett abzustellen. Vielmehr sollte die RB 73 und 74 weiter geführt werden bis nach Güstrow, um für die Prignitz auch in Richtung MV irgendeine brauchbare Nahverkehrsverbindung herzustellen. Wenn sich alles nur um Ballungsgebiete dreht und der Rand vernachlässigt wird, wird eine Entzerrung des Bevölkerungswachstums unmöglich gemacht. Irgendwann wohnen alle in Berlin und in der Prignitz stehen nur noch Windkraftanlagen und Maisfelder. Ist das Ihre Vorstellung von regionaler Entwicklung? Der Güterverkehr auf der Schiene ist dann wohl auch nur ein Auslaufmodell. Es gab mal Zeiten, wo ständig Güterzüge von Rostock nach Berlin über Pritzwalk fuhren. mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da dieLänder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben,für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept derRegionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten inMecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basisdieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe derVerkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahrendes Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz AmBürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark –Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigenVerkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für dreiJahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1969	Mein Hinweis bezieht sich auf folgenden Absatz, hier ein Zitat: "Nachteile von ETCS Da nur im Level 1 die streckenseitig vorhandenen Lichtsignale weiterbestehen bleiben und nachgenutzt werden, verschwindet bei den anderen beiden Leveln mit den Signalen eine relativ komfortable Rückfallebene im Falle einertechnischen Störung der Kommunikation zwischen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Absatz aus unserer Sicht nicht impliziert, dass bei einem Ausfall von ETCS zwangsläufig ein „Fahren auf Sicht“ erfolgen muss. Andere betriebliche Rückfallebenen werden im Absatz zwar nicht genannt, aber auch nicht explizit ausgeschlossen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Strecke und Fahrzeug. Muss dadurch „Fahren auf Sicht“ erfolgen, ist das Fahrzeug mit entsprechend stark verminderter Geschwindigkeit unterwegs." Technischer Hintergrund: Wenn Teile der Leit- und Sicherungstechnik ausfallen (dies kann ETCS, aber auch ein Signal sein), dann besteht die betriebliche Rückfallebene darin, dass der Fahrdienstleiter dem Triebfahrzeugführer die weitere Fahrweise über Funk mitteilt. "Fahren auf Sicht" ist eine Möglichkeit, wenn der Fahrdienstleiter nicht bestätigen kann, dass die Strecke frei von Hindernissen ist, beispielsweise kann ein Baumauf auf der Strecke liegen. Dies kann auch auf einer Strecke ohne ETCS der Fall sein. Wenn der Triebfahrzeugführer keine Fahrterlaubnis über ETCS oder einSignal wegen eines technischen Ausfalls erhalten kann, dann kann der Fahrdienstleiter ihm eine "Fahrt auf Befehl" erlauben. Wenn die Stellwerkstechnik verfügbar und die Strecke frei von Hindernissen ist, dann kann die "Fahrt auf Befehl" mit Streckenhöchstgeschwindigkeit erfolgen. Kann der Fahrdienstleiter ein Hindernis nicht ausschließen, dann kann die "Fahrt auf Befehl" ein "Fahren auf Sicht" beinhalten. Der Nachteil bei einem technischen Ausfall besteht grundsätzlich darin, dass die Erteilung des Befehls etwas Zeit kostet und der Befehl des Fahrdienstleiters fehlerhaft sein kann. Dies ist auf Strecken mit und ohne ETCS der Fall. Vorschlag: Bitte schreiben Sie den Absatz um oder lassen sie ihn weg, da der dargestellte Zusammenhang "Rückfallebene von ETCS" und "Fahrt auf Sicht" weder zwangsläufig noch eine alleinige Eigenschaft von ETCS ist. Zusätzlich unterstellt die zitierte Aussage, dass die bisherige Technik mit Signalen eine höhere Verfügbarkeit hat und somit zuverlässiger ist, als ETCS. Diese Vermutung wird im Text nicht nachgewiesen.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1980	"Tabelle 24.1: Geplante Angebotsausweitungen und -änderungen im Regionalverkehr im VBB-Gebiet zum Fahrplanjahr 2023 (Quelle: VBB GmbH)" Laut Tabelle soll der RB32 Oranienburg mit dem Flughafen BER verbinden. Vorschlag: Für den RB32 einen Halt in Birkenwerder vorsehen, um auch Fahrgäste aus dem südlichen Teil des Landkreises OHV aufzunehmen. Durch eine abgestimmte Taktung mit dem RB20 könnten Fahrgäste aus dem Bereich Hennigsdorf und entlang der Kremmener Bahn in Birkenwerder dazu steigen. Bitte prüfen sie einen Halt des RB32 in Birkenwerder, falls noch nicht geschehen.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt ist. Den Halt weiterer RB-Linien in Birkenwerder zu ermöglichen ist Teil der Zielstellung im i2030-Teilprojekt. Voraussetzung dafür ist ein separater Regionalverkehrsbahnsteig in Birkenwerder.
ID: 1980	"Tabelle 25.2: Geplantes Linienkonzept im Regionalverkehr im VBB-Gebiet im Fahrplanjahr 2023" Laut Tabelle ist für den RB20 kein Verkehr am Wochenende vorgesehen. Hintergrund: Der Besuch des Hennigsdorfer Stadtbads am Wochenende mit dem ÖPNV für meine Familie und mich ist fast unmöglich, da die Angebotsqualität im ÖPNV abschreckend ist. [redacted]	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, auch wenn es sich bei der Linie RB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von derLinie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrs bedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Trotzdem wird das Land Brandenburg zur Verbessung der überörtlichen Verbindungen einen 120-Min-Takt am Wochenende auf der Linie im Perspektivnetz vorsehen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	[redacted], wenn sie mit der direkten Verbindung mit dem Auto verglichen wird. Die Alternative über Oranienburg und dann mit dem Bus ist wegen der schlechten Taktung genauso nicht zumutbar. Ich wohne in [redacted] und stelle fest, dass es für mich einfacher ist nach Berlin zu fahren und im Gesundbrunnen oder am Potsdamer Platz einkaufen zu gehen, als nach Oranienburg oder Hennigsdorf. Zusätzlich stelle ich fest, dass das Landgericht Neuruppin für Birkenwerder ein wichtiger Justizstandort ist, der aber mit ÖPNV nicht wirklich zuverlässig erreichbar ist. Vorschlag: Verkehr des RB20 zumindest im Bereich OHV auch am Wochenende vorsehen, um Querverbindungen im südlichen Bereich von OHV zu ermöglichen. Grundsätzlich zuverlässige ÖPNV-Querbindungen im Landkreis OHV vorsehen, um Behördengänge aber auch den Wirtschaftsverkehr im Landkreis zu verbessern und zu stärken. Ein verbessertes Angebot kann dazu führen, dass das Auto weniger genutzt wird. Einkäufe innerhalb des Landkreise werden dadurch ermöglicht z. B. für Personengruppen, die kein Auto besitzen (Jugendliche). Hinweis: Bitte berücksichtigen Sie, dass für viele Millionen Euro der nördliche Berliner Ring ausgebaut wird. Im ÖPNV gibt es gleichzeitig aber in der Region um den Nördlichen Berliner Ring so gut wie keine Verbesserungen. Aus meiner subjektiven Sicht ist dies ein Missverhältnis, da die Infrastruktur für den Fernverkehr verbessert wird, das ÖPNV-System vor Ort kaum beachtet wird und die Mobilitäts-Bedürfnisse der Anwohner im Nahverkehr kaum berücksichtigt werden.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: M2454	Wiedereröffnung des Bahnhaltepunktes Groß Behnitz Wir wohnen [redacted]. Bereits zu diesem Zeitpunkt stand die Wiedereröffnung des Bahnhofes Groß Behnitz zur Diskussion. Unsere Kinder waren noch klein und so hofften wir, dass sie, wenn sie älter sind, den Zugverkehr von hier aus nutzen können. Zum Schulbesuch, zur Ausbildung, zur Freizeitgestaltung... Hoffnungsvoll, weil dieser Haltepunkt immer wieder positiv im Gespräch war, unterstützten wir die laufenden Initiativen mit Unterschriften und verfolgten das Geschehen dazu sehr aufmerksam. Leider wurden Vorhersagen zeitlich immer weiter verschoben. Trotz Umbauarbeiten an der Gleisstrecke. So oft gab es Veranstaltungen, denen eine deutliche Entlastung des Autoverkehrs gut geholfen hätte. Und wie schön wäre es, wenn die Großstädter mit dem Zug aufs Land fahren könnten und umgekehrt. Aber am meisten leiden die Pendler, die doch andere Alternativen zur Erreichbarkeit ihrer Arbeitsstätten organisieren müssen. Inzwischen sind unsere Kinder groß, haben Berufe in Berlin ergriffen und sind nicht ein einziges Mal in den Genuss der Bahnfahrt von 'der Haustüre aus' gekommen. Ein Sohn ist nun aus dieser Gegend weggezogen. Von Hennigsdorf aus hat er eine sehr gute Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Groß Behnitz deutlich in die Kategorie B (Potenzial für SPNV-Halt nicht eindeutig erkennbar) eingeordnet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Wir haben das Gefühl, dass die derzeitigen Entwicklungen die Eröffnung des Bahnhofes Groß Behnitz gar nicht mehr in Erwägung ziehen. Dass hier vor allem der Jugend und der berufstätigen Bevölkerung ein wichtiges klimaschonendes Transportmittel vorenthalten wird, scheint der Politik unwichtig zu sein. Aber genau diese Bevölkerungsgruppen sind für die regionale Entwicklung sehr wichtig und verdienen es, dass auch ihren Belangen nachgegangen wird. Wir - [redacted] fordern zur Entwicklung unserer Region in den Bereichen Leben, Arbeiten, Erholen, Kultur, Sport weiterhin die Eröffnung des Bahnhofes Groß Behnitz. Bitte lösen Sie die alten Versprechen hierzu ein und geben der Region einen wichtigen Punkt ihrer Attraktivität zurück.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1983	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin gegen die Stilllegung der RB73/RB74!!!! Für Reisende die am Wochenende in der Prignitz unterwegs sind, gibt es dann keine Verbindungen mehr, da keine Busse fahren. Gerade zu Zeiten von Nachhaltigkeit ist es wichtig effizient und schnell ans Ziel zu kommen und nicht die Prignitz mit einer Busrundtour abzufahren. Gerade wichtig für die Pendler oder Schüler die auf solche direkten Verbindungen angewiesen sind!!!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1982	Das Ziel des Landes Brandenburg, eine weitgehend einheitliche Bahnsteighöhe pro Linie herzustellen, ist zu begrüßen. Dadurch kann die Barrierefreiheit auf jeder Linie erreicht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1981	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin gegen die Stilllegung der Linie RB73/74! [redacted] Mit dem Bus wäre dies umständlich und langwierig [Anm. d. Red.: Fahrt von Pritzwalk nach Kyritz/Wusterhausen mit dem Bus]. Außerdem sind Zugverbindungen wichtig um junge Menschen in der Region zu halten. Freundliche Grüße [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1978	Die Verkürzung der RB73 bis Kyritz (Seite128)finde ich unangemessen. So wird eine strukturschwache Region weiter abgehängt. Die Strecke bis Pritzwalk/Meyenburg muss unbedingt erhalten bleiben! Das ist ja sonst keine Weiterentwicklung sondern eine Rückentwickllung des ÖPNV in der Region.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1976	Der Landesnahverkehrsplan muss zur umweltfreundlichen Verkehrswende beitragen. In diesem Zusammenhang bin ich für den Erhalt des RB 73/74 zwischen Kyritz und Meyenburg. Die Gemeinden an den genannten Strecken beteiligen sich an der Finanzierung dieser. Unsere mit jährlich 5000 €. Dies tun wir nicht, weil wir die Strecken für überflüssig halten. Kontinuierliche Zuwächse in der Fahrgastnachfrage erreicht man nur, über eine verlässliche Einrichtung von Strecken über lange Zeiträume, länger als Wahlperioden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1976	Möglich und sinnvoll wäre eine Weiterführung des RB 74 nach Mecklenburg Vorpommern (bis Güstrow/Rostock), da die Hauptstrecken so schon teilweise überlastet sind. Weiterhin ist im Schienenpersonennahverkehr die Mitnahme von Fahrrädern wesentlich problemloser.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1976	Gut wäre es, wenn es die verbesserten Anbindungen von Neustadt (Dosse) nach Nauen bzw. Berlin geben würde. Ich hoffe, dass es dadurch auch günstiger wird, mit der Bahn aus unserer Region in die Landeshauptstadt Potsdam zu kommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Das Perspektivnetz des Landesnahverkehrsplan weist eine verdichtete Bedienung von Neustadt(Dosse) in Richtung Berlin aus. Entsprechende Planungen werden langfristig verfolgt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1974	Das Angebot des SPNV muss künftig strategisch besser auf die Zielstellung der Verkehrswende ausgerichtet werden. Das bedeutet, dass insbesondere der ländliche Raum attraktivere Angebote erhalten muss, denn sonst sind die Bewohner*innen kaum vom Umstieg auf öffentliche Verkehrsangebote zu überzeugen. Ein für den nördlich von Berlin gelegenen Raum bedeutsames Schienenverkehrsangebot könnte die RB 63 von (Berlin) / Eberswalde nach Templin darstellen. Deshalb wurde ein Probebetrieb eingerichtet, der leider unter der ungünstigen Corona bedingten Situation erheblich zu leiden hatte. Da augenblicklich umfangreiche Lockerungen wieder zu mehr Freizeitaktivitäten führen, nutzen Fahrradtouristen diese Strecke, um in die Schorfheide bzw. die Uckermark zu gelangen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1974	Für den Alltagsverkehr ist die Strecke allerdings mit einer Reihe von Nachteilen behaftet, so dass ein erhebliches Optimierungspotential ausgeschöpft werden kann und muss: In Joachimsthal kreuzen sich die Züge von und nach Templin. Hier ist eine Wartezeit eingeplant, die bei einem zuverlässigen und fahrplanmäßigen Verkehr nicht nötig wäre.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1974	Nach Joachimsthal in Richtung Templin befindet sich die Strecke in einem desolaten Zustand, so dass die Reisegeschwindigkeit deutlich reduziert ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1974	Die Züge der RB 63 und der RB 12 treffen sich laut Fahrplan in Templin, so dass ein Umstieg dort möglich ist. Es stellt sich die Frage, ob diese Umsteigemöglichkeit sinnvoll ist, denn Fahrgäste aus Joachimsthal, Friedrichswalde, Ringenwalde oder Milmersdorf würden vermutlich nicht in Templin umsteigen, wenn die RB 63 ebenso wie die RB 12 direkt nach Berlin fahren würde. Wichtig in diesem Zusammenhang wäre deshalb eine Weiterführung der RB 63 in Richtung Bernau bzw. Berlin. Dadurch würden sich auch für Fahrgäste aus Eberswalde und den weiteren Halteorten an der Strecke zusätzliche Möglichkeiten für Fahrten nach Bernau oder Berlin ergeben und dadurch eine Entlastung der RE 3 partiell möglich werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1974	Wenn neben der RB 12 auch die RB 63 von Templin nach Berlin (oder mindestens nach Bernau) fahren würden, erscheint es sinnvoll, die Abfahrtzeiten in Templin so zu staffeln, dass ein zeitlich versetztes Angebot dazu führt, dass Templin insgesamt öfter erreichbar ist. Das gilt natürlich auch für die Gegenrichtung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1967	Guten Tag, ich bin gegen diese Stillegung RB73 & RB74 da jeder Bürger die Möglichkeit haben sollte öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen. Gerade die ältere Generation ohne Auto sollte nicht nur auf den Bus angewiesen sein. Weder der Rufbus noch eine einmalige Verbindung mit dem Bus pro Tag ist eine Alternative in der wunderschönen Prignitz. Ein regelmäßiges Verkehrangebot muss her, was für alle attraktiv und nutzbar ist, auch für Pendler. Für Mobilitätseingeschränkte Personen wäre das fahren mit der Bahn um einiges einfacher, barrierefreier Zugang. Haltepunkte wurden bereits als Knotenpunkte umgebaut, diese sind dann leider auch hinfällig. Schade um die Invession.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark –

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1966	Sehr geehrte Damen und Herren, Leider habe ich erst heute die Möglichkeit der Bürgerbeteiligung gesehen. Ich möchte etwas zu Reaktivierungspotenzial mitteilen Ich wohne in Neuenhagen und habe mit Entsetzen erfahren, dass sich die Gemeindevertreter gegen eine Reaktivierung für einen Radschnellweg ausgesprochen haben. [Anm. d. Red.: Verkehre nach Altlandsberg] Ich halte den Nutzwert eines Radschnellweges für gering, zumal bereits eine gute ausgebaute Radverbindung existiert. Die Wiederaufnahme der Strecke hätte aus meiner Sicht einen sehr großen Mehrwert. Der Busverkehr kann eingestellt werden. Die Linie könnte auch als Straßenbahn betrieben werden und würde auch die neuen Wohngebiete sehr gut anbinden und viel Individualverkehr reduzieren. leider wurde die Durchführung unter der Autobahn beim Ausbau vor 20 Jahren geschlossen. Der 2. Zugang zum Bahnhof Hoppegarten von der Virchowstraße aus muss unbedingt erhalten bleiben. Er ist für viele Neuenhagener ein guter Zugang.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da die geplante Machbarkeitsstudie für die Strecke nach Altlandsberg auch unabhängig von den Planungen der Kommune durchgeführt wird. Nach unserem Kenntnisstand ist die Kommune ebenfalls für die Zuwegung zur Station Hoppegarten von der Virchowstraße aus verantwortlich.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1949	Die Reaktivierung des Bahnhofs Booßen fehlt! Bitte unbedingt diesen Bahnhalt einfügen!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Für die potenziellen Reaktivierungshalte, darunter auch Booßen, sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1943	Sehr geehrte Damen und Herren, im Rahmen der Beteiligung des neuen Landesnahverkehrsplanes 2023 – 2027 möchte ich auf den dringenden Erhalt der SPNV-Anbindungen unserer Gemeinde Schwielowsee hinweisen. Der RB 23entfällt gemäß Plan - ABER aktuell wird die Strecke des neuen RB 33 aufgenommen auch nach 2027 hinaus.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die Halte Caputh-Geltow und Caputh-Schwielowsee werden weiterhin und langfristig durch die Linie RB33 bedient.
ID: 1943	Das ist die Strecke Potsdam HBf über Geltow, Caputh, Ferch, Treuenbrietzen nach Jüterbog. [Anm. d. Red: Forderung]: Der Ausbau dieser Strecke ist dringend geboten insbesondere bei den	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Eine Angebotsverdichtung zwischen Potsdam

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	geplanten Taktzeiten an den Wochenenden àam Sa und So – aktuell 120min à Wunsch 60min. innerhalb der Woche sollte die Taktung im Berufsverkehr auf 30min erfolgen, aktuell 60min.	Hbf und Beelitz Stadt ist Bestandteil des Perspektivnetzes des Landesnahverkehrsplans.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: M2450	Sehr geehreter [redacted], die Beteiligung als Bürger über das digitale Portal "brandenburg-bewegen" gestaltet sich schwierig, wenn man nicht gerade ein "digital Native" ist. Deshalb erlaube ich mir, meine Stellungnahme an Sie zu adressieren und bitte um entsprechende Weiterleitung bzw. Einbeziehung in den weiteren politischen Prozess zu diesem Thema. Meine Stellungnahme bezieht sich auf den Bahnhaltepunkt Groß Behnitz (BHP GB) an der Lehrter Stammbahn im Landkreis Havelland. Seit 14 Jahren kämpft der Ort für die Wiedereinrichtung seines Bahnhaltpunktes und wird dabei von breiten Kreisen der Öffentlichkeit, der Stadt und dem Landkreis unterstützt. Dennoch mussten wir uns im Laufe der Jahre viele unterschiedliche, bis zur Absurdität reichende Begründungen anhören, weshalb das angeblich nicht geht. Anfangs bei Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke 1998 hieß es, es sei zu viel nicht geplantes Geld in den Bau des Trappenschutzwalls geflossen und dann habe es für den Bahnhof Groß Behnitz nicht mehr gereicht. Viele Groß Behnitzer mussten ihr Land für die Hochgeschwindigkeitsstrecke hergeben und sahen darin ein Gemeinwohl-Projekt, das diese Enteignung rechtfertigt. Die Auskunft Trappenschutzwall versus BHP GB empfanden sie wie einen Schlag ins Gesicht und fühlten sich arglistig getäuscht. Dann hieß es der Bahnhaltpunkt Groß Behnitz sei gleis- und weichentechnisch nicht umsetzbar. Eine spätere Begründung besagte, dass der BHP GB vom Land nicht angemeldet worden sei. Das allerdings suggeriert, dass alle anderen Begründungen keine Rolle spielen dürften. Die neuesten Aussagen vom Januar 2022 zur Unmöglichkeit des BHP GB berufen sich auf eine sogenannte Potenzialanalyse des Landesministeriums für Infrastruktur und Landesplanung, bei der eine Einbeziehung der örtlichen Verwaltungsstrukturen oder gar eine Befragung der Einwohner im Einzugsbereich gar nicht erst erfolgte. Wenn man bedenkt, dass ÖPNV-Angebote zunächst einmal vorgehalten werden müssen, um Menschen dazu zu bewegen sie auch zu nutzen, erscheint diese Potenzialanalyse vom „grünen Tisch" geradezu am Thema vorbeizugehen. Vor drei Jahren war dann immerhin das Jahr 2034 für die Wiedereröffnung des BHP GB in Aussicht gestellt worden. Noch im April 2019 gab es beim Arbeitstreffen der Landesregierung mit der Kreisverwaltung Havelland auf Schloss Ribbeck die Bekundung von Ministerpräsident Woidke „2034 ist natürlich zu spät. Das muss schneller gehen." Auf derselben Veranstaltung versicherte Landrat Roger Lewandowski „Wenn die Strecke elektrifiziert ist, wird der Bahnhof in Groß Behnitz wieder ans Netz gehen." Der Projektmanager [redacted], verantwortlicher Manager für das Projekt „Ausbau der Lehrter Stammbahn", sagte wenig später, etwa nach Jahresfrist „In Groß Behnitz wird kein Halt eingerichtet. Das ist vom Land Brandenburg nicht angemeldet worden." Bis vor drei Jahren galt für die Landespolitik noch der Grundsatz, dass ein anderer Bahnhof stillgelegt werden müsse, wenn ein „neuer" eingerichtet wird. Dies darf jetzt angesichts der dringenden Notwendigkeit der Verkehrswende nicht mehr gelten. Und welch bizarre Logik liegt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Groß Behnitz deutlich in die Kategorie B (Potenzial für SPNV-Halt nicht eindeutig erkennbar) eingeordnet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Entscheidungen zugrunde, nach denen auf der Strecke RathenowBerlin die Taktzahl der Züge erhöht, aber die Anzahl der Halte verringert werden soll (Nennhausen, Buschow)? Das kommt tatsächlich einer schrittweisen Abkopplung der ländlichen Gebiete gleich und ist nicht hinzunehmen. Wir fordern - wohlweislich im gesamtgesellschaftlichen Interesse - ein gegenteiliges Herangehen: Jeder Regionalzug 1 dieses Streckenabschnittes hält an jedem Bahnhof und der Haltepunkt Groß Behnitz wird schnellstmöglich wieder eingerichtet. Aber alle unsere Bemühungen waren bisher zum Scheitern verurteilt. Bei alledem werden die Petenten zwischen den unterschiedlichen Zuständigkeitsorganen fortwährend hin und hergeschoben und jeder weist die Verantwortung dafür von sich. Aber in den letzten Wochen gibt es fast jeden Tag in der Presse Berichterstattungen darüber, welche großartigen Projekte der Bahn ins Werk gesetzt werden und dabei geht es in mehreren Fällen gar um die Wiederherstellung und Eröffnung zerstörter Strecken, was mit Sicherheit den Finanzierungsaufwand für die schon so lange geforderte Wiedereinrichtung des BHP GB bei weitem übersteigt. Nur von Groß Behnitz ist Keine Rede mehr! Bereits im Juni 2008 wurde zur Unterstützung der Finanzierung des BHP GB gegenüber Minister Tiefensee ein Public Private Partnership vorgeschlagen. Der private Partner steht nach wie vor zu diesem Angebot und zu seinem Wort. Er ist auch bereit, die geforderten 2 € für jeden Halt am BHP GB für zwei Jahre im Voraus zu bezahlen. Seinerzeit wurde bestätigt, dass die Elektrifizierung der Strecke durch den Bund zu tragen und eben nicht von der Finanzierung durch das Land abhängig ist. In Anbetracht dieser Sachlage wäre eine anfängliche und zeitnah zu realisierende Lösung für den BHP GB z.B. dergestalt denkbar, dass die Züge der RB13, die gegenwärtig von Spandau nach Wustermark fahren, dort eine Stunde stehen, um zurückzufahren, eine Station weiter bis nach Groß Behnitz fahren und von dort wieder zurück nach Spandau. Das ist u.E. möglich, weil hier das 4. Gleis als Haltegleis vorhanden ist. Private Investoren und der Landkreis haben für die touristische Erschließung der Region erhebliche Vorleistungen erbracht, die diesem Wirtschaftszweig mit der geforderten Anbindung an den ÖPNV weitere Perspektiven eröffnen würden (Landgut Stober, Schloss Ribbeck, Euro-Radweg mit Anbindung an die Brandenburger Havelseen u.a.). Das Landgut Stober zählt um die 30.000 Besucher pro Jahr und würde aufgrund seiner anerkannt nachhaltigen Ausrichtung weitere Gäste anziehen, wenn die Erreichbarkeit über ökologisch vernünftige Transportmittel wie die Bahn gegeben wäre. Das Einzugsgebiet des BHP GB umfasst eine Reihe von Dörfern mit etwa 3.000 Einwohnern. Viele von ihnen pendeln zur Arbeit nach Berlin und würden dies gern vom BHP GB aus tun. Historisch betrachtet gibt es für diese Region über den BHP GB sogar eine eher engere Bindung zu Spandau als z.B. zu Nauen. Ganz zu schweigen von der schnellen und direkten Bahnanbindung an die Kreisstadt Rathenow, die sonst nur umständlich und mit viel Zeitaufwand zu erreichen ist. Angesichts der aktuell verschärften Probleme in vielen zukunftsrelevanten Bereichen (Klimaschutz, Verkehrswende, Kriegsbedingte Rohstoffkrise, deren Ende nicht absehbar ist) sollte auch über den BHP GB neu nachgedacht werden. Was Können wir gemeinsam tun, um dieses Projekt wieder in der Dringlichkeitsliste des Landes zu verankern? Dass es über 1.000 Unterschriften für den BHP GB aus seinem Einzugsbereich gibt, ist Ihnen	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	sicher noch bekannt. Dass inzwischen in Groß Behnitz neue EFH-Baugebiete B-Planreife erlangt haben, dürfte auch bekannt sein. Hier wird es in den nächsten Jahren zu einem Zuzug von schätzungsweise 200-300 Menschen Kommen, die wohl alle Arbeitspendler sein dürften. Die ÖPNV-Infrastrul<tur würde durch den BHP GB eine nicht zu unterschätzende Aufwertung erfahren und wäre darüber hinaus ein zeitgemäßes Signal für alle, die es mit der Verkehrswende und dem Klimaschutz ernst nehmen. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: M2449	Hiermit möchten wir Sie bitten , sich für die Wiedereinrichtung Bahnhaltepunkt Groß-Behnitz einzusetzen Und dieses schreiben als öffentliche Beteiligung zu sehen und zu bewerten. Leider ist es sehr umständlich sich an der öffentlichen Beteiligung (Landesnahverkehrsplan)einzubringen, vielleicht auch so gewollt. Daher wähle ich diesen Weg und hoffe er wird gehört und zählt. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. In der im Vorfeld stattgefundenen Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe zur Bewertung verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Groß Behnitz deutlich in die Kategorie B (Potenzial für SPNV-Halt "nicht eindeutig erkennbar") eingeordnet. Nach Abschluss der weitergehenden Untersuchungen für die Stationen der Kategorie A wird entschieden, ob auch für Stationen der Kategorie B weitergehende Untersuchungen stattfinden werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1938	Die verlängerte Linie RB21 Potsdam Hbf – Priort – Wustermark – Elstal – Spandau – Jungfernheide – Gesundbrunnen führt zu den dringend notwendigen ganztägigen Taktverdichtungen und Kapazitätserweiterungen zwischen Wustermark und Gesundbrunnen auf zwei Fahrten pro Stunde und Richtung. Dieses Angebot muss in Anbetracht des Bevölkerungswachstums, Arbeitsplatzangebotes (ausbaufähiges GVZ) sowie touristischen Angebotes (Karls Feriendorf) in Wustermark langfristig erhalten bleiben.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Das Angebot der RB21zwischen Potsdam, Elstal und Berlin ist langfristig angelegt. Im Jahr 2027 wirddas Angebot im Raum Wustermark um die Linie RB23 ergänzt.
ID: 1938	Die Linie RB20 (Oranienburg – Hennigsdorf (b Berlin) – Potsdam Hbf – Potsdam Griebnitzsee) führt derzeit ohne Halt durch den Bahnhof Priort. Im Hinblick auf den stark anwachsenden Individualverkehr in Richtung Potsdam sollte hier ein zusätzlicher Halt eingeführt werden. Bei Reaktivierung des Haltepunktes Schönwalde ist auch hier ein Halt der RB 20 vorzusehen. Die	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Linie RB20 kann aufgrundder betrieblichen Randbedingungen zwischen Hennigsdorf und Golm keinenzusätzlichen Halt bedienen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Bedienung der Linie im Wochenendverkehr sollte geprüft werden (Verbesserung bei der Anbindung touristischer Ziele im Norden des Landes, Anschluss an IC in Oranienburg).	
ID: 1938	Vorbehaltlich notwendiger Kapazitätserweiterungen soll der RE4 auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Ebenfalls ist eine Verlängerung des RE4 im 120-Minuten-Takt von Rathenow nach Stendal vorgesehen. Die Erweiterungen werden ausdrücklich begrüßt, kommen jedoch in der Zeitschiene nach wie vor zu spät. Ein beschleunigter Ausbau wird im Hinblick auf die erforderliche Verkehrswende und das Wachstum an der Lehrter Bahn dringend empfohlen. Gleichzeitig sind die Haltepunkte Buschow und Nennhausen ganztägig in beiden Richtungen mindestens im Stundentakt zu bedienen. Gleiches gilt für einen möglichen neuen Halt in Groß Behnitz. Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans trifft dazu bislang keine Aussagen. Die aus den kürzlich zum RE4 veröffentlichten Ausschreibungen hervorgehenden Festlegungen sind im Landnahverkehrsplan festzuhalten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommenwird. Der Ausbau der Lehrter Stammstrecke erfolgt über den BVWP, das Land hatauf die vom Bund und der DB festgesetzen Zeitschiene keinen Einfluss.Gleichwohl drängt das Land auf eine möglichst rasche Umsetzung der Maßnahmen.Die Reaktivierung der Station Groß Behnitz wurde im Rahmen der dem LNVPvorlaufenden Potenzialuntersuchung betrachtet, im Ergebnis ist eine Bestellungim Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar und eine vertiefte Untersuchung wirdzunächst zurückgestellt. Ein stündlicher Halt in Buschow und Nennhausen istangestrebt, steht jedoch in Abhängigkeit zum auf derselben Strecke parallelfahrenden Fernverkehrsangebot.
ID: 1938	Die RB21 soll, ohne Wustermark anzusteuern, über Priort – Elstal geführt werden. Die dann zusätzlich einzurichtende Linie RB23 bietet zwar alternativ täglich im Stundentakt eine Direktverbindung von Wustermark nach Potsdam Griebnitzsee (und in der Hauptverkehrszeit weiter bis Berlin Ostbahnhof), greift aber deutlich zu kurz. Eine mögliche Einstellung der Anbindung RB21 ab 2027 von Wustermark, ohne gleichzeitige Taktverdichtung auf der RE4 in der Hauptverkehrszeit analog der jetzigen RB13 und einer direkten Ersatzverbindung Wustermark - Potsdam, führt zu einer Schlechterstellung gegenüber der für den Zeitraum 2023 – 2027 geplanten Bedienung und kann in keiner Form (und auch nicht vorübergehend) akzeptiert werden. Deshalb wird eindringlich empfohlen, den Haltepunkt Wustermark in der RB21 zu belassen, da Wustermark für das anliegende und ausbaufähige GVZ ein wichtiger Pendlerbahnhof aus Richtung Berlin kommend ist.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Eine Schlechterstellung derStation Wustermark mit dem ab 2027 vorgesehenen Angebot aus verdichteter LinieRE4 und verlängerter Linie RB23 ist nicht erkennbar. Gleichwohl ist eineVerbesserung der zeitlichen Erreichbarkeit z.B. des BTC Elstal aus RichtungPotsdam dringend geboten, um langfristig mit dem MIV vergleichbare Reisezeitenzu realisieren.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1937	Weiterhin keine Tarifanerkennung des VBB-Tickets im Intercity (Rostock - Berlin - Dresden - via Oranienburg) Auf der Hauptverkehrsachse aus dem Norden über Oranienburg in Richtung Berlin Gesundbrunnen passiert bis 2027 leider wenig. Zwar wurde im Jahr 2020 mit dem Intercity aus Rostock-Warnemünde eine weitere Direktverbindung ins Berliner Zentrum geschaffen, jedoch kann diese im Gegensatz zur Südroute (aus Dresden kommend) auch weiterhin nicht mit dem VBB-Ticket von Oranienburg aus genutzt werden. Eine Entlastung im Pendlerverkehr könnte mit einer Tarifanerkennung jedoch recht einfach realisiert werden, um bereits kurzfristig das Verkehrsaufkommen auf der Strecke des RE5 zu entlasten. Denn erst zum Jahreswechsel 2026/27 sollen die Verstärkerzüge beim RE5 zu den Hauptverkehrszeiten in Betrieb genommen werden und auch ein 30-Minutentakt auf der Strecke kommt wohl erst weit nach 2030. Viel zu	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da Oranienburg bereits mit sechs Angeboten pro Stunde, die zum VBB-Tarif genutzt werden können, direkt an Berlin angebunden ist. Eine darüber hinaus gehende Anerkennung des VBB-Tarifs durch DB Fernverkehr in den Zügen der IC-Linie 17 wäre gesondert zu vergüten und ist mit Blick auf das bestehende Angebot nicht zu rechtfertigen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	spät mit Blick auf das Bevölkerungswachstum in und um Oranienburg und das steigende Pendleraufkommen in der Region.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1933	Es wird begrüßt, dass seitens der Landesregierung eine Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Bahnstrecken und Halten beauftragt und diese in den Entwurf des Landesnahverkehrsplanes 2023 bis 2027 aufgenommen wurde.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1933	Es ist jedoch zunächst darauf hinweisen, dass in der Voruntersuchung für die Bahnstrecke Wustermark – Ketzin/Havel nicht der korrekte Zustand angegeben wurde. Die Strecke ist nicht überbaut und vollständig befahrbar (Wert Infrastruktur: 3), sie wurde aber mit „sonstiges“ (Wert Infrastruktur: 2) ausgewiesen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die dargestellte Punkteskala im Bericht (Langfassung) unter Kapitel 2.1.2 (Auswahlkriterien) für das Kriterium „Zustand der Überbauung“ einen veralteten Stand darstellt und nicht der nachträglich geänderten Punktevergabe dem in Anhang 1 (Liste der Strecken für die Vorauswahl-Prüfung) vergebenen Punkten entspricht. Für eine nicht überbaute Strecke wurden demnach (wie im veralteten Stand "Sonstiges") 2 Punkte vergeben.
ID: 1933	Darüber hinaus wurde in der Potenzialuntersuchung nicht die tatsächliche Bevölkerungsentwicklung in der Stadt Ketzin/Havel berücksichtigt. Es wurde von ca. 6.500 Einwohnern ausgegangen. Mit Stand vom 31.03.2022 sind in der Stadt aber derzeit bereits 6.762 Einwohner mit Hauptwohnsitz und sogar 7.144 Einwohner mit Haupt- und Nebenwohnsitz amtlich gemeldet. Noch nicht berücksichtigt sind in dieser Einwohnerstatistik die beiden neuen Wohngebiete „Baumschulwiese“ und „Zuckerfabrik“. Im neuen Wohngebiet „Baumschulwiese“ werden ca. 230 neue Wohneinheiten für ca. 500 Einwohner entstehen. Die Übergabe der ersten Wohnungen erfolgt Ende 2022. Die Fertigstellung inklusive einer Kita für 70 Kinder ist für Mitte 2023 geplant. Für das Wohngebiet „Zuckerfabrik“ wird die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Ketzin/Havel einen Beschluss zur vorzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange fassen. Hier werden zwischen 500 und 800 Wohneinheiten für ca. 1.200 neue Einwohner entstehen, so dass ab 2025/2026 von 8.300 – 8.500 Einwohnern auszugehen ist. Auf Grund dieser Bevölkerungsentwicklung käme die Bahnstrecke Wustermark – Ketzin/Havel im Ergebnis der Potenzialanalyse nicht nur auf 40,9, sondern auf über 50 Punkte. Dies würde einen vorderen Platz in der Kategorie A bedeuten und nicht einen der letzten in der Kategorie B.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken und Halte nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Dies betrifft auch die Eingangsdaten zur Bevölkerungsentwicklung, welche für alle Strecken und Halte aus Gründen der Vergleichbarkeit aus einer Quelle stammen. Im Bericht zur Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten unter Kapitel 4.1 Datengrundlagen ist aufgeführt, dass Einwohnerdaten für das Jahr 2019 vom Amt für Statistik Berlin-Brandenburg in das Verkehrsmodell übernommen wurden, soweit diese zur Potenzialabschätzung in definierten Einzugsbereichen benötigt wurden. Im Übrigen würde die Strecke Ketzin - Wustermark durch eine höhere Punktzahl im aktuellen Verfahren weiterhin wie bisher in den Paketen zur detaillierten Untersuchung enthalten sein.
ID: 1933	Darüber hinaus eignet sich diese Strecke als mittlere Pendelstrecke sehr gut, um innovative Antriebsformen (wasserstoffgetriebene oder batterieelektrische Schienenfahrzeuge) zu erproben. Das Energiewendelabor der e.dis befindet sich etwa 1500 Meter vom Ketziner Bahnhof entfernt und befasst sich mit der Erzeugung und Speicherung von neuen Energieformen wie Windkraft, Biogas, Photovoltaik und Wasserstoff.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da für die Strecke Wustermark - Ketzin/Havel, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
ID: 1933	Durch die Reaktivierung der Strecke Wustermark – Ketzin/Havel könnten mit den beiden Firmen Hermes und Mosolf (insgesamt über 500 Arbeitsplätze) die beiden größten Arbeitgeber der Stadt an das Schienennetz angebunden werden. Die Belastung der Nachbargemeinde Wustermark, insbesondere des Ortsteils Wernitz durch die PKW-Pendler aus Richtung Brandenburg an der Havel, würde sich deutlich reduzieren und den Druck des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den Bahnhof Wustermark reduzieren. Aus den genannten Gründen ist zumindest dafür zu plädieren, die Bahnstrecke Wustermark – Ketzin/Havel für die weiteren Untersuchungen in das Paket 1 vorzuziehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Es wird auf die Antworten zu den vorgenannten Einwendungen verwiesen.
ID: 1933	Die vertiefte Untersuchung des Haltepunktes Groß Behnitz soll nach dem Entwurf des Landesnahverkehrsplans zurückgestellt werden. Der Rückstellung ist zu widersprechen. Die Nauener Ortsteile Groß Behnitz, Quermathen, Klein Behnitz, Gohlitz, Niebede und Wachow, in denen zahlreiche Arbeitspendler (mit Richtung Berlin) leben, liegen im Einzugsbereich. Zudem wurden dort mehrere Baugebiete ausgewiesen, so dass eine Steigerung der Pendlerzahlen zu erwarten ist. Ohne die Reaktivierung des Halts kann von einer erheblichen Steigerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgegangen werden. Eine direkte Bahnverbindung würde viele Pendler schneller an ihr Ziel bringen, die Nauener Stadtmitte würde deutlich entlastet werden (weniger MIV-Einpendler, geringerer Druck auf den Bahnhof Nauen), die touristische Attraktivität insbesondere des Ortsteils Groß Behnitz mit dem Landgut Stober und dem Anschluss an das regionale Radverkehrsnetz würde aufgrund besserer Erreichbarkeit deutlich steigen und eine entsprechend höhere Wertschöpfung in der Region ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse für alle Stationen einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden und für die Station Groß Behnitz kein eindeutiges Potenzial identifiziert werden konnte. Es sei angemerkt, dass lediglich die aktuellen Potenziale für Stationsreaktivierungen identifiziert wurden - noch nicht bebaute Bauentwicklungsflächen in Stationsnähe wurden daher nicht kleinteilig berücksichtigt.
ID: 1933	Haltepunkt Groß Behnitz Die vereinfachte Kosten-Nutzen-Analyse sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen ist daher gemeinsam mit den vier (plus Schönwalde) in der Kategorie A genannten Haltepunkten durchzuführen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Station Groß Behnitz im Ergebnis der Kategorie B zugeordnet wurde.
ID: 1933	Gleiches gilt für den ebenfalls in der Kategorie B erwähnten Haltepunkt Schönwalde. Von diesem Haltepunkt aus kann Schönwalde mit seinen 10.000 Einwohnern wieder an das Schienennetz angeschlossen und muss nicht mehr mittels gebrochenen Verkehrs von Falkensee aus bedient werden. Das bedeutet, dass in Falkensee die Zahl der dafür vorzuhaltenden innerstädtischen Parkplätze reduziert werden kann. Durch die neue geplante Streckenführung des RE 6 nach Berlin-Charlottenburg erhielte das am westlichen Außenring gelegene Schönwalde neben der Direktverbindung u. a. einen Bahnanschluss nach Hennigsdorf an die S-Bahn sowie Direktanschlüsse über den RE 6 nach Berlin und über die RB 20 nach Potsdam.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse für alle Stationen einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden und für die Station Schönwalde (Kr Nauen) kein eindeutiges Potenzial identifiziert werden konnte. Es sei angemerkt, dass lediglich die aktuellen Potenziale für Stationsreaktivierungen identifiziert wurden - noch nicht bebaute Bauentwicklungsflächen in Stationsnähe wurden daher nicht kleinteilig berücksichtigt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1933	Haltepunkt Schönwalde Die vereinfachte Kosten-Nutzen-Analyse sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen ist daher gemeinsam mit den vier (plus Groß Behnitz) in der Kategorie A genanntenHaltepunkten durchzuführen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Station Schönwalde (Kr Nauen) im Ergebnis der Kategorie B zugeordnet wurde.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1931	Mit dem Regionalexpress RE5 alle 30-Minutentakt zum Berliner Hauptbahnhof Die Wachstumsprognosen für Oberhavel, vor allem für die Kreisstadt Oranienburg, verdeutlichen, dass künftig mit einem erheblichen Mehraufkommen auch im Pendlerverkehr zurechnen ist. Wohnen in Brandenburg, arbeiten in Berlin – das hat auch große Auswirkungen auf die Nachfrage auf der Schiene. Besonders der Regionalexpress RE5 wird bereits heute gut frequentiert. Sowohl im Pendler- als auch im Ausflugsverkehr nutzen die Menschen das Angebot mit einer zügigen Anbindung nach Gesundbrunnen oder zum Hauptbahnhof und umgekehrt in Richtung Ostsee. Zwar sieht der Landesnahverkehrsplan perspektivisch einen 30-Minutentakt auf dieser Strecke vor, jedoch ist eine mögliche Realisierung erst weit nach dem Jahr 2030 angedacht - viel zu spät! Der 30-Minutentakt beim RE5 muss mit Blick auf die Bevölkerungsentwicklung und die Pendlerzahlen in der Region jedoch viel stärker in den Fokus rücken und mit einer höheren Priorität angeschoben werden, als es der Entwurf des Nahverkehrsplans 2023-2027 bisher vorsieht. Zudem sollen hier erst zum Jahreswechsel 2026/27 die Verstärkerzüge auf beim RE5 zu den Hauptverkehrszeiten in Betrieb genommen werden. Ebenfalls viel zu spät, was dem hohen Pendleraufkommen auf der Strecke nicht gerecht wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die langfristigen Nachfragepotenziale entlang des Nordbahn-Korridors werden anerkannt, die in Vorbereitung der Ausschreibung des Netzes Nord-Süd erarbeiteten Prognosen ließen jedoch keinen Anlass für ein wirtschaftlich tragfähiges Angebotskonzept dichter als im 60-Minuten-Takt zu. Die im Rahmen des Perspektivnetzes vorgesehene Angebotsverdichtung für den Abschnitt nördlich von Oranienburg kann gleichwohl nicht nur im Netz Nord-Süd abgebildet werden. Für die Stadt Oranienburg selbst besteht neben der S1, RB12, RB20, RB32 und der Linie RE5 ein Angebot von insgesamt 7 Zügen pro Stunde nach Berlin.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1929	Reaktivierungsstudie sieht keine Perspektive für Bahnanschluss von Liebenwalde Überraschend wenig Potenzial sieht eine Studie im Auftrag des VBB, für die Reaktivierung der Heidekrautbahn bis nach Liebenwalde. Stattdessen soll jetzt die Verbindung Schmachtenhagen – Oranienburg (Fichtengrund) weiter untersucht werden, die vor Ort keiner fordert und auch keiner als relevant einstuft.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1929	Reaktivierungsstudie sieht keine Perspektive für Bahnanschluss von Liebenwalde [...] Die Testfahrt der Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) Anfang Juni hatte jedoch gezeigt, dass zumindest von Wensickendorf über Zehlendorf bis nach Kreuzbruch (Liebenwalde) mit wenig Aufwand ein Betrieb auf dem stillgelegten Nordast der Heidekrautbahn auf die Beine gestellt werden könnte. „Eine schrittweise Reaktivierung sollte hier genauso ermöglicht werden, wie die Anerkennung der Ergebnisse einer Machbarkeits- und Potenzialuntersuchung, die nach den Kriterien des Landes und des VBB durch die Kommunen eigenständig in Auftrag gegeben werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierungstillgelegter Strecken im Land Brandenburg für die Strecke Wensickendorf – Liebenwalde kein ausreichendes Potenzial zur Reaktivierung festgestellt wurde.Entsprechendes ist auch für den kürzen Abschnitt Wensickendorf – Zehlendorf (b Oranienburg) anzunehmen. Das Land und der VBB werden aber bei einer Finanzierung derInfrastruktur und des Betriebes des Abschnittes durch Dritte offen fürGespräche sein. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen,dass das Land Brandenburg, sofern die weiteren Untersuchungen zur Machbarkeiteinschließlich der Nutzen-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der BahnstreckeSchmachtenhagen – Oranienburg positiv ausfallen, als Auftraggeber des SPNVÄnderungen in den SPNV-Leistungen vornehmen kann.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1925	10-Minutentaktauf der S-Bahnlinie S1 gleichberechtigt vorantreiben Mit einer kurzfristigen Taktverdichtung auf der S-Bahnlinie S1 nach Oranienburg wird es leider nichts. Denn ein zweigleisiger Ausbau der Verbindung zwischen Berlin Frohnau und Hohen Neuendorf ist hierfür unabdingbar. Noch steht man dabei ganz am Anfang der Planungen. Lediglich die Grundlagenermittlung für das Projekt ist abgeschlossen. Ende 2022 sollte jedoch die Finanzierung der dritten Tranche im i2030-Projekt „Weiterentwicklung S-Bahn-Netz“ für die weiteren Leistungsphasen stehen. Die Planungen für den 10-Minutentakt nach Bernau (S2) und nach Strausberg (S5) sind da schon weiter. Hier muss künftig vor allem eine gleichberechtigte Priorisierung der Maßnahmen erfolgen, damit das Ziel 2030 für den 10-Minutentakt auf der S1 nicht in weite Ferne rückt. Auch bedarf es ein im LNVP hinterlegtes Zieldatum bzw. einen konkreteren Zeithorizont, bis wann die Umsetzung des 10-Minutentaktes auf der S1 (Oranienburg), S2 (Bernau) und der S5 (Strausberg) fertiggestellt und umgesetzt werden soll.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Finanzierungsvereinbarung für die Planungen zur Ermöglichung des 10-Minuten-Taktes der S1 nach Oranienburg ist in der 3. Tranche vorgesehen. Der Zeichnungslauf der Vertragspartner wurde zum Jahresende 2022 gestartet. Damit werden die angestrebten 10-Minuten-Takte an den S-Bahn-Außenästen nahezu zeitgleich vorangetrieben. Verlässliche Angaben zu den Inbetriebnahmeterminen für die einzelnen S-Bahn-Projekte können heute noch nicht gemacht werden. Diese hängen stark vom Verlauf der Planungsarbeiten, der erforderlichen Durchführung der Planrechtsverfahren sowie der Finanzierungssicherung für die einzelnen Planungsstufen sowie dem Zeitbedarf für die eigentliche Baudurchführung ab.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1924	Ich wende mich gegen die Einstellung der Bahnlinie Neustadt - Pritzwalk ebenso gegen die Einstellung der Linie Pritzwalk - Meyenburg. Im Zuge der Klimapolitik ist eine Stärkung des ÖPNV dringend erforderlich. Wenn ich einen Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV attraktiv machen will, wäre die Streichnung/Stilllegung von Bahnlinien kontraproduktiv. Mit der Streichung der Bahnlinie Pritzwalk - Meyenburg nimmt die Regionalplanung sich zudem die Möglichkeit der ÖPNV-Verbindung Richtun MV nach Norden - Stichwort Anbindung an das Karower Kreuz, dessen Wiederbelebung derzeit in MV diskutiert wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1923	Mit unverständnis musste ich feststellen das die RB 73/74 Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg im LNVP nicht enthalten ist. Ich fordere die Landesregierung auf, die Strecke wieder in den LNVP aufzunehmen [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1923	Ich fordere die Landesregierung auf, die Strecke wieder in den LNVP aufzunehmen und nicht nur bis zur Landesgrenze zu schauen sondern auch mit MV die Reaktivierung des Karower Kreuz vorranzubringen, sodas eine Netzwirkung erzielt wird. Verkehrswende jetzt!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1922	In der Landesnahverkehrsplanung ist die Weiterführung der Linien RB 73/74 Neustadt D. - Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg nicht mehr vorgesehen. Damit bin ich nicht einverstanden. In Zeiten der Energie- und Verkehrswende spiegelt der vorliegenden Entwurf der Landesregierung keinen Willen zur Veränderung wider! Gerade jetzt sollte die Attraktivität der Bahn als wertvolles Fortbewegungsmittel unterstützt werden. Für die Menschen in unserer Region ist ein regelmäßiges und zuverlässiges Verkehrsangebot sehr wichtig. In der Bevölkerung besteht eine hohe Akzeptanz für die Bahn. Vor allem für sozial Schwache, für Personen ohne Auto, für Jugendliche und Senioren, für Behinderte mit oder ohne Rollstuhl, für Radfahrer, für Familien mit Kleinkindern usw. ist die Bahn ein wertvolles Fortbewegungsmittel, das nicht durch einen Bus ersetzt werden kann. Bitte revidieren Sie die Entscheidung zur Einstellung des Streckenbetriebes im Sinne der Daseinsfürsorge für eine ganze Region und ermöglichen weiterhin den Regelbetrieb!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1918	Verkehrsressort muss finanziell deutlich besser ausgestattet werden als bisher In dem 219-Seitenstarken Entwurf des LNVP ist gleich auf mehreren Seiten das Wort „Verkehrswende“ zulesen. Doch gerade bei den Grafiken, welche die Ausfinanzierung der Maßnahmen für einen attraktiveren Nahverkehr aufzeigen, stellt sich ein deutliches Ungleichgewicht dar. Bereits im Jahr 2023 übersteigen die Kosten von Leistungen auf der Schiene mit etwa 533 Mio. Euro die dafür vom Bund zur Verfügunggestellten Regionalisierungsmittel von rund 491 Mio. Euro. Das heißt: Entweder findet die Forderung der Verkehrsminister der Länder nach einer spürbaren Steigerung der Bundesmittel für den Ausbau des Angebots auf der Schiene Gehör oder aber: Brandenburgs Finanzministerium muss das Verkehrsressort im Land künftig finanziell deutlich besser ausstatten als bisher.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land wird sich auf bundespolitischer Ebene intensiv für die Erhöhung der Regionalisierungsmittel einsetzen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1914	Hallo, als [redacted] Familie [redacted] sind wir gegen die Einstellung der Regionalbahnlinien RB 73 und RB 74. Der Bahnhof wird umfänglich umgebaut, aber die erschlossenen Strecken stillgelegt. Eine Anbindung an die Mecklenburger Gebiete bietet vielen Radlern neue Perspektiven.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1911	Für mich ist es unfassbar, dass man in Zeiten des Klimawandels noch in der Landesverkehrsplanung daran denkt, das Verkehrsangebot weiterhin zu reduzieren und noch unattraktiver zu machen. Das 9 EUR Ticket unterstreicht, dass die Menschen ein regelmäßiges, umfassendes und nachhaltiges Verkehrsangebot wünschen, welches weggeht von tariflichen Unterschieden zwischen den Verkehrsverbünden, sondern hin zu einem gleichen Angebot für alle Seit den 1990iger Jahren wurden strukturell Eisenbahninfrastruktur stillgelegt oder zurückgebaut, ferner wurden Stationen verkürzt, so dass bestimmte Beförderungszahlen gar nicht mehr durch Mehrtraktionen realisiert werden können, da die Bahnhöfe zu kurz sind. Dies führt auch dazu, dass insbesondere im ländlichen Raum nur noch Auto oder zwei Autos eine Alternative ist. Ferner verstehe ich auch nicht, warum das Land Berlin und Brandenburg nicht auf ein ausgedehntes Verkehrsnetz über die Straße hinaus setzt um die Metropole Berlin auch zu entzerren hinsichtlich der Wohnungsknappheit und der steigenden Mieten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Andere Länder wie Österreich oder die Schweiz machen es vor. Diese Länder investieren pro Einwohner weit mehr als 200-300 EUR in ihre Ihre Eisenbahninfrastruktur. Deutschland schafft noch nicht mal die 100 EUR pro Einwohner und befindet sich im Ranking auf den letzten Plätzen, fängt aber an Autobahnen zu elektrifizieren um Lkws mit Oberleitungen zu versehen oder im Ausland Eisenbahnnetze aufzubauen. In Österreich wird ein Gesamtnetz zur Verfügung gestellt, dass das Ziel hat, allen eine Erreichbarkeit zu ermöglichen, welches nicht nur auf Fahrgastzahlen oder Finanzierung aus ist. Verkehrsanbindung sollte ein Grundsatz sein, egal ob reduzierte Einwohnerzahl oder nicht. Man traut sich gar nicht aus Berlin rauszuziehen, da man entweder nur bereits in vorhandenen Ballungsräume im Speckgürtel ziehen kann, die eine bessere Anbindung haben. Dünnbesiedelte Regionen von Brandenburg werden weiterhin ausgedühnt, da man maximal eine Stundentaktung anbieten kann oder sowieso nur Rufbusbereitschaft besteht. Passiert im Pendeln zwischen Berlin und dünnbesiegelten Regionen in Brandenburg ein Oberleitungsschaden, Wild- oder Personenunfall, muss man ggf. schon seine 2-3h warten, bis man zu seinem Zuhause gelangt und dies führt am Ende dazu, dass man eher in Berlin wohnen bleibt. Da kann man nur fragen, wer hat den Mut endlich ein Verkehrskonzept nachhaltig anzubieten. Brandenburg hat in bestimmten Regionen nach der Wende bereits 2 bis 3 Generationen verloren, die in Ballungsräume weggezogen sind.Könnte hier nicht ein Umdenken stattfinden, da es auf langer Sicht für beide Bundesländer nur attraktiver sein kann. Warum kann Brandenburg mit Berlin hier nicht die Chance angehen???	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1904	Die Stadt Luckau befürwortet den neuen Landesnahverkehrsplan und beschränkt sich bei der Stellungnahme auf den örtlichen Zuständigkeitsbereich der Stadt Luckau. **[Anm. d. Red.: Die Herkunft der Einwendung konnte nicht verifiziert werden, da keine Anmeldung als Institution durchgeführt wurde]**	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1904	Ziel ist der Ausbau und die Schaffung attraktiver Verkehrsangebotemit Bahn und Bus für alle, um zuverlässige öffentlich zugängliche Mobilität zuermöglichen und somit auch aktiv zur Verkehrswende beizutragen. Vor allem inder aktuellen Zeit, mit stark gestiegenen Spritpreisen und Lebenshaltungskosten, einem, auch altersbedingt, veränderten Verkehrs- und Mobilitätsverhalten ist eine Wende und Verbesserung wünschenswert und notwendig. Auch hat die Corona-Pandemie einen Fahrradboom ausgelöst. Hier kann die Landesnahverkehrsplanung beitragen, dass dieser Trend beibleibt und weitergefördert wird. Entsprechend haben wir für eine aktive Beteiligung auf unseren Sozialen Kanälen und im Luckauer Lokalanzeiger seit Mai 2022 geworben undstellten eine weitere Erinnerung online.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1904	[Anm. d. Red.: Kritik] Wir sehen aktuell Verbesserungspotenzial im Bereich der Stadt Luckau vor allem in Bezug der (Bus)Anbindung vom Bahnhof Uckro in RichtungLuckau bzw. in Richtung Dahme, da für Reisende oft sehr lange Wartezeitenentstehen und somit eine Bahnfahrt bzw. der Bahnhof für Pendler und Touristen teilweiseunattraktiv ist. Diesem lang bekannten Problem wurde sich jedoch kürzlich durchdie Landkreise Dahme-Spreewald und Teltow-Fläming angenommen und es ist geplanteinen Rufbus, Linie R466 bereits ab 07.07.2022 auf den Weg zu bringen. [Anm. d. Red.: Forderung] Unser Vorschlag hierzu ist ergänzend auch ggf. über einenzusätzlichen PlusBus nachzudenken, da nicht jeder Fahrgast mit dem Angebot desRufbusses zurechtkommen wird und dieser auch eine Vorlaufzeit in Bezug auf dieReservierung bedarf. Eine verzögerte Ankunft oder spontane Reise ist damitnicht möglich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.
ID: 1904	Weiterhin ist unser Vorschlag die Taktung des RE 5 ab 9 Uhr vonaktuell zweistündlich auf stündlich zu ändern und auch dass im Zeitraum 19 – 5Uhr die Bahnstrecke zu mindestens teilweise bedient wird (ähnlich RB 14/24 und RE 2).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da eine entsprechende Leistung im Perspektivnetz des LNVP berücksichtigt wird.
ID: 1904	Weiterhin empfiehlt sich die Reaktivierung der BahnverbindungUckro / Luckau / Lübben als Alternative und Ergänzung für den Busverkehr, auchin Bezug auf den Status der Stadt Luckau als Mittelzentrum und den hohenberuflichen Pendelverkehr aus und in die Stadt Luckau. [Anm. d. Red.: Forderung] Auch wenn dies bereits Bestandteil der Potenzial- und Reaktivierungsuntersuchung in der Streckenkategorie B ist, verweisen wir hier noch einmal auf die dringend empfohlene Umsetzung, die zu mindestens in Bezug auf die Machbarkeit schnell aktiviert werden könnte. Grund hierfür ist die sporadische Nutzung der vorhandenen und nutzbaren Gleise durch den Bahnverein „DBV-Förderverein NiederlausitzerEisenbahn e.V.“	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Lübben (Spreewald) - Luckau-Uckro, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
ID: 1904	Auch verlangen der geplante Ausbau des Bahnnetzes und die Reaktivierung von Bahngleisen allgemein einen Blick über den Tellerrand hinaus in Bezug Pendlerparkplätze,Fahrradparken, Car-Sharing und weitere Infrastruktur (z.B. Ladesäulen PKW undFahrräder), um eine grundlegende Attraktivität zu schaffen. Diese Infrastruktursetzt sich auch im bzw. am Zug und Bus fort.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1904	Es sollten ausreichendMöglichkeiten geschaffen werden, z.B. um ein Fahrrad mitzunehmen zu können(Fahrradträger, -anhänger, -halterungen in den Zügen usw.).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die vollständig berücksichtigt wird. Es werden im gesamten Regionalverkehr die Kapazitäten für Fahrgäste Schritt für Schritt erhöht: einerseits durch dichtere Takte, andererseits durch längere Züge. Da die Stellplatzanzahl für Fahrräder mit der Sitzplatzanzahl verknüpft ist, werden somit auch die Fahrradkapazitäten erhöht. Zusätzlich werden durch den Abbau von Klappsitzen in den Mehrzweckbereichen an den Zugenden prioritäre Mehrzweckbereiche für Fahrräder geschaffen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1899	Ich bin ausdrücklich für den Erhalt der Bahnstrecke von Kyritz nach Meyenburg. die Menschen in der Prignitz und Ostprignitz brauchen den öffentlichen Verkehr , ebenso zuverlässige Strecken. Der Bus ersetzt nicht alles. Beispiel Linie Neustadt- Rhinow.Der Bus verkehrt nur noch 2x am Tag. Nicht nur ältere Menschen scheuen sich, den Rufbus zu organisieren. Hängen sie unsere Region nicht noch mehr ab.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1888	Guten Tag, die Strecken der RB 73/74 sollten aus meiner Sicht weiter betrieben werden. [...] Wir benötigen auch im ländlichen Raum ein regelmäßiges und zuverlässiges Angebot, eines, das auf einen PKW, zumindest auf den Zweitwagen in der Familie verzichten läßt. Mit weiteren Einschränkungen wird die Mobilität weiter beschränkt, gerade für Jugendliche und Rentner, was dazu führt, dass sie "abwandern", da unser Land zu unatraktiv ist. Der Rufbus stellt für mich keine Alternative da, da man mit ihm nicht zuverlässig planen kann. Ines Blum	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg undMecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristigtragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eineNutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eineEntscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen.Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um dieLeistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somitab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1888	Bahnhöfe wie Rosenhagen [Anm. d. Red.: an der Strecke des RE6] sollten reaktiviert werden, gern als "Halt bei Bedarf" mit "kurzem" Bahnsteig....	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ein Halt in Rosenhagen wurde nicht als Vorschlag für die in Kapitel 4.1.4 beschriebene Potenzialuntersuchung Reaktivierungen genannt. Neue Potenzialuntersuchungen zu weiteren Stationen und Strecken werden in Paketen beauftragt. Der Halt Rosenhagen wird daher ggf. bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1886	Sehr geehrter Herr Beermann, zur Erreichung der gesetzten Klimaziele ist es dringend nötig, die in der durchgeführten Potentialanalyse untersuchten zu reaktivierenden Haltepunkte weiter zu erhöhen. Die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs kann nur durch mehr Angebote erhöht werden. Speziell geht es mir um den Haltepunkt Booßen. Aus meiner Sicht sind die Kriterien der Potentialanlyse z.T. nicht zeitgemäß bzw. spiegeln nicht die Realität wieder: Das Einsteigepotential ist zu niedrig angesetzt. Durch die schnellere Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs in Frankfurt (Oder) in 5 Minuten gegenüber einer fast 30-minütigen Busfahrt ist gerade für Oberschüler und Auszubildende, die über keine Motorisierung verfügen, der Zug eine sehr gute Alternative zur Erreichung der Oberschulen/Gymnasien/Berufsschulen im Stadtgebiet und darüber hinaus. Hier ergibt sich allein ein Potentail von ca. 50 Einsteigenden. Der genannte Zeitfaktor ist für Berufstätige genauso attraktiv. Hinzukommen auch die Einwohner umliegender Gemeinden, durch einen möglichen P+R, da die Parkmöglichkeiten am Hauptbahnhof sehr begrenzt und kostenintensiv sind. Die Zahl der Berlin-Pendler wird durch Tesla noch stark zunehmen. Umgekehrt wurde das Freizeit-/Tourimuspotential des Ortsteils gar nicht berücksichtigt. Der SV Union Booßen im Waldstadion direkt an der Bahnlinie ist mit seinen 200 Mitgliedern sehr gut per Bahn für die vielen Trainierenden und zu den Punktspielen zu erreichen. Die Booßener Teiche sind ein beliebtes Ausflugsziel. In der Gegenrichtung bietet die Stadt viele Kultur- und Freizeitangebote, die man mit dem Zug entspannter nutzen könnte. Des weiteren ist der im Radius von 5 Kilometern nur mit dem Auto erreichbare Bahnhof in Rosengarten betrachtete nächste Bahnhalt keine umweltfreundliche Alternative. Hier ist dringend nachzuarbeiten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Analysen hierzu in der Untersuchung für alle Stationen nach einheitlicher Bewertung durchgeführt wurden. Für die potenziellen Reaktivierungshalte, darunter auch Booßen, sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson	Der aktuelle Entwurf zum Landesnahverkehrsplan stellt fest, dass im ländlichen Raum Brandenburg überwiegend das Auto genutzt wird. Eine scheinbar unverrückbare Realität in fast	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1885	allen europäischen Gegenden abseits der Ballungszentren. Gleichzeitig wird aber positiv herausgestellt, dass ein wesentlicher Baustein für den wirtschaftlichen und touristischen Erfolg die guten Verkehrsverbindungen in Brandenburg sind. Der Sog des dynamischen Zentrums Berlin bewirkt naturgemäss eine sternförmige Ausrichtung der Verkehrsachsen. Das ist gut, denn auf diesen Wegen erreichen Personen, Ideen und Investitionen auch die weiter entfernten Landesteile. Dennoch sollte die Vernetzung der Peripherien untereinander nicht vernachlässigt werden. Nur so können die positiven Impulse aus der Hauptstadt auch dauerhaft und nachhaltig in der Region gehalten werden. Neue und unabhängige Zentren können langfristig entstehen. Die beiden Strecken RB73: Neustadt/Dosse - Kyritz – Pritzwalk und RB74: Pritzwalk – Meyenburg – (Plau am See) sind Teil dieser regionalen Netzstruktur und sollten als solche erhalten bleiben und ein weiterer Ausbau geprüft werden. Die positive Erwähnung dieser vielversprechenden Strecken im LNVP wäre aus meiner Sicht eine wichtige Ergänzung zum jetzigen Entwurf. [redacted]	darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1880	Ich möchte auch weiterhin nach Rosenwinkel mit der Bahn fahren können. Bahnen müssen bleiben für die Zukunft.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1875	Hallo, schön das Sie die Beteiligung ermöglichen. Seit dem Ausbau der ICE Strecke B->HH, im Jahr 2004, [Anm. d. Red: Forderung]: fordern wir die Errichtung einer Schallschutzwand im Falkenseer Stadtgebiet. Auch schon in einer früheren Beteiligung. Jedoch bislang leider vergeblich! Zwischenzeitlich fahren die ICE wesentlich öfter und es gibt auch mehr Regionalbahnverkehr, alles positiv aber zu unserem Lasten durch immense Lärmemmission. Im I2030 sollen nun noch 2 Gleise hinzukommen, was wir insbesondere für den Güterverkehr zwischen Hafen und Hauptstadt, begrüßen. Jedoch haben wir kaum noch Hoffnung, dass unsere Gesundheit Berücksichtigung findet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der bedarfsgerechte und rechtskonforme Ausbau von Eisenbahninfrastruktur und deren Finanzierung Sache des Betreibers ist. Das Land als Aufgabenträger im SPNV ist verantwortlich für die Bestellung von entsprechenden Verkehrsleistungen und nicht für rechtliche oder technische Belange der bundeseigenen Schienenwege zuständig. Die Gleisanlagen im Falkenseer Stadtgebiet wurden nach einem Anhörungsverfahren und Abwägung der rechtlichen und technischen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Bitte baut die Wand vor den Gleisen, damit es erträglicher wird, herzlichen Dank. Viele Grüsse [redacted]	Notwendigkeit ohne Lärmschutzwände planfestgestellt und bietet auch aktuell keinen rechtlichen Ansatzpunkt zur Wiederholung ihrer Forderung. Erst mit neuen, planfeststellungsrelevanten Maßnahmen (z.B. im Rahmen des Projektes i2030) erfolgt bei einem Ausbau eine Neubewertung der Sachverhalte entsprechend dann aktuell gültiger Gesetze und Regularien. Im entsprechenden Anhörungsverfahren können auch Ansprüche Dritter dargestellt und begründet werden, um im Planfeststellungsbeschluss gegenüber den Bauherrenplanungen abgewogen zu werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1874	Sehr geehrte Damen und Herren, zu Kapitel 2.1. Bevölkerungsstruktur und Mobilitätsverhalten, Unterpunkt Pendlerbeziehungen (S.12-13) wird vorgeschlagen, noch folgenden Unterstrich aufzunehmen: "Immer mehr Pendlerpeziehungen zu benachbarten Bundesländern In den südlichen Gebieten Brandenburgs haben sich bedeutende Regionale Wachstumskerne (RWK) entwickelt, die zum benachbarten Bundesland Sachsen (auf Grund der räumlichen Nähe besonders zum Ballungsraum Dresden/Oberes Elbtal) enge wirtschaftliche und kulturelle Verflechtungen und damit auch Pendlerbeziehungen aufweisen."	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Aussagen im LNVP werden an geeigneten Stellen angepasst.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1873	Die Schaffung von Angeboten geht notwendig auch damit einher, dass man die Sinnhaftigkeit der Reaktivierung von Strecken nicht nach wirtschaftlichen Aspekten für den Anbieter untersucht, sondern inwieweit es für die Kunden/Brandenburger sinnvoll ist. Die Wege von Pendlern verschieben sich zusehens auch in andere brandenburgische Städte. Viel zu sehr werden die Verbindungen auf das radiale / Sternnetz, mit Berlin als Zentrum, ausgerichtet. Das Bevölkerungswachstum in den Brandenburger Städten geht mit der Rückkehr bzw. dem Verbleib von jungen Familien einher, die nicht ausschließlich in Berlin oder im Wohnort arbeiten, aber dennoch in anderen Gemeinden von Brandenburg arbeiten, welches auch Zielsetzung der Landesregierung ist. Rentner versuchen vermehrt auf das entspannte Fortbewegungsmittel der Bahn umzusteigen, können dies jedoch vorrangig nur in Richtung Berlin bewerkstelligen. Jugendliche möchten sich zwischen den Orten unabhängig vom Auto bewegen. Familien sollte es ebenso stärker ermöglicht werden, Kinder mit dem Zug allein fahren zu lassen und nur am Zielbahnhof wieder in Empfang genomen zu werden. Die Zugverbindungen in die Prignitz von Neuruppin bzw. Falkensee bieten hier bereits sehr gute Ansätze. Die kleinen Privatbahnen sollten weiterhin unterstützt werden, da es scheinbar nur ihnen möglich ist, diese Strecken offen zu halten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird, da entsprechende Maßnahmen bereits im Entwurfsstand berücksichtigt sind. Im Umsetzungszeitraum des LNVP sind Angebotsausweitungen von rund 27 Prozent gegenüber dem Stand von 2022 geplant. Die Erweiterungen umfassen sowohl die Verbindung von Mittel-und Oberzentren an die Metropole Berlin (siehe RE1- und RE2-Taktverdichtung) als auch weitreichende Verbesserungen des ÖPNV im ländlichen Raum. So werden u.a. im Netz Ostbrandenburg ab Ende 2024 und bereits zu Dezember 2022 im Netz Lausitz wesentliche Betriebszeitausweitungen vorgenommen. Reaktivierungen müssen grundsätzlich verkehrlich sinnvoll und mit einem volkswirtschaftlichen Nutzen verbunden sein. Im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden die Reaktivierungsvorschläge unter verschiedenen Gesichtspunkten betrachtet, u.a. infrastrukturell, verkehrlich, siedlungsstrukturell sowie finanziell. Die Methodik der Potenzialanalyse ist im Abschlussbericht der Analyse veröffentlicht und online abrufbar. Ein Link ist im LNVP zu finden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1873	Ein privates Beispiel: Die Verbindung derzeit von Falkensee nach Hennigsdorf mit der RE 6 ist derzeit fantastisch kurz (17 Minuten Fahrzeit) und unschlagbar landschaftlich attraktiv. Dies soll sich jedoch künftig mit der Verlegung über Berlin -Gesundbrunnen ändern. Ich kann nachvollziehen, dass es viele Neuruppiner gibt, die sich mit Fahrziel Berlin freuen, künftig nicht mehr über Falkensee fahren zu müssen. Warum steigen dann jedoch so viele Bahnreisende von Falkensee kommend in Hennigsdorf in die S-Bahn um oder fahren mit dem Bus in Richtung Hohen Neuendorf weiter, wenn es nur die Neuruppiner sind, die diesen Zug nutzen???? Von (Zentral-)Bahnhof Falkensee bis zur Bushaltestelle ins Hohen Neuendorfer Zentrum (Nachbargemeinde von Hennigsdorf) umfasst die Fahrzeit nur mit den öffentlichen Verkehrsmitteln jedoch rund 50 Minuten!!! 30 Minuten Fahrzeitverlängerung, obwohl Nachbargemeinde von Hennigsdorf ???? Hierbei wurde nicht eine Bahnverbindung genutzt, sondern eine Busverbindung. Die parallele Bahnverbindung mit der RB 20 kann derzeit nicht genutzt werden. Die Verbindung der RB 20 von Hennigsdorf in Richtung Oranienburg war jedoch auch schon vor dem aktuelllen Streckenbau zu unattraktiv (aufgrund des Anschlusses), dass eher eine längere Busverbindung nach Hohen Neuendorf attraktiver, da insgesamt kürzer, ist. Der Weg über Berlin von Falkensee nach Hohen Neuendorf ist daraüber hinaus weitaus länger.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird. Für die Relation Hennigsdorf - Falkensee - Spandau ist (auch bei einer möglichen Änderung des RE6-Laufweges) immer ein stündliches Zugangebot vorgesehen.
ID: 1873	Würden die RE 6 und die RB 20 im 30 Minutentakt fahren, würden sich die Fahrzeiten wesentlich verkürzen und das Bahnangebot besser genutzt werden können, d.h. die Verkehrswende funktionieren. Wenn eine Sinnhaftigkeit von Strecken also danach beurteilt wird, dass kaum Fahrgäste das Angebot nutzen, muss stets auch hinterfragt werden, ob dies ein wirklich attraktives Angebot ist, oder ob Gründe für eine Stilllegung gesucht werden. Auf dem Rückweg von Hohen Neuendorf nach Falkensee ist es leider kürzer über Berlin als über Hennigsdorf zu fahren. Hier werden vom S-Bahnhof Hohen Neuendorf bis (Zentral-)Bahnhof Falkensee bis zu 100 Minuten tagsüber benötigt. Hinzu kommen der Weg mit dem Fahrrad zum Wohnhaus. Eine Abstimmung der Züge untereinander würde sich bei einem 30 Minutentakt verbessern und die Akzeptanz erhöhen. Zum Vergleich eine Autofahrt von Haustür zu Haustür über Land umfasst 40 bis 45 Minuten je nach Verkehrsaufkommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Für eine Verdichtung der Linien RE6 und RB20 liegt derzeit und absehbar keine ausreichende Verkehrsnachfrage vor.
ID: 1873	Eine Strecke die unbedingt reaktiviert werden sollte, ist der ehemalige Sputnik als Verbindung der Speckgemeinden Brandenburgs untereinander. Hierbei sollten auch stillgelegte Bahnhöfe an der Strecke z.B. bei Schönwalde oder Alter Finkenkrug wieder reaktiviert werden, um den Siedlungsdruck und damit den Verkehr aus den Speckgemeinden herauszunehmen. Es ist darüber hinaus schade, dass man, wenn man nach Potsdam fahren möchte auch wieder den Weg über Berlin wählen muss. Auch hier könnte der Sputnik beste Abhilfe leisten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das Potenzial und die betriebliche Machbarkeit für die Reaktivierung der Station Falkenhagen (b Nauen) bisher nicht nachgewiesen werden konnte. Für die Station Schönwalde (b Nauen) konnte eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig nachgewiesen werden. Eine weiterführende Untersuchung dieser Station wird zunächst zurückgestellt. Die Strecken der ehemaligen “Sputnik”-Züge werden im Fahrplan 2023 auch mit den Linien RB20 und RB22 bedient. Für eine bessere

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Anbindung an Potsdam werden vsl. bis Dezember 2023 die oberen Bahnsteige der Station Potsdam-Pirschheide reaktiviert.
ID: 1873	Noch ein persönlicher Wunsch: Die RE 6 sollte auch weiterhin über Falkensee verkehren, da dies eine attraktive und wichtige Strecke auch für Falkenseer nach Neuruppin ist. [redacted]	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Der Laufweg des RE6 wird mindestens kurzfristig beibehalten. Alternative Führungen der RE6 und RB55 werden derzeit im Rahmen des Projektes i2030 und in enger Abstimmung mit dem Land Berlin auf ihre fahrplanmäßige und infrastrukturelle Machbarkeit sowie ihren verkehrlichen Nutzen hin untersucht und bewertet. Bestehende Fahrtmöglichkeiten sollen dabei soweit möglich nicht verschlechtert werden.
ID: 1873	Der Bau einer S-Bahn in Falkensee darf nicht zu Lasten von längeren Fahrzeiten zum Bahnhof und auf der Strecke führen. Dieses ist dann wieder nicht im Sinne der Fahrgäste gedacht. Der Weg beginnt an der Haustür und nicht am Bahnhof!!!!!!! Die RB-Züge sind bereits in Finkenkrug gefüllt, da die Bahnfahrer den kürzesten Weg nutzen. Sollten sich die Fahrzeiten von Haustür zu Haustür verlängern, ist keinem Bahnfahrer nach Berlin geholfen, sondern führt zu Verdruss. Die Zielsetzung Verbesserungen des Nahverkehrsangebotes wäre nicht erreicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Aus unserer Sicht dürften sich die Fahrtzeiten zum Bahnhof Falkensee mit zusätzlichen Angeboten nichtverschlechtern. Je öfter Züge in der Stunde fahren, desto mehr verteilt sich der Individualverkehr zum Bahnhof über die Zeit. Auf der Schiene bekommen Regionalverkehr und S-Bahn jeweils eigene Gleise, so dass sie unabhängig voneinander fahren, um eine hohe Pünktlichkeit zu gewährleisten.
ID: 1873	Ich wünsche mir ebenso, nicht nur die Reaktivierung von Bahnflächen von unseren Großeltern, sondern auch Überlegungen zu ganz neuen Strecken. Ist dies nicht ein Armutszeugnis unserer heutigen Zeit???	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das notwendige positive Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Neubau von Strecken konnte bisher erst in Einzelfällen nachgewiesen werden, da dies in der Regel, neben einem sehr langen, aufwendigen und kostenintensiven Planungs- und Genehmigungsvorlauf, schwer zu lösende Flächennutzungskonflkte hervorruft. Als Beispiel für den möglichen Neubau einer Strecke kann die geplante Verlängerung der S25 nach Stahnsdorf im Rahmen des Projektes i2030 genannt werden.
ID: 1873	Ebenso unverständlich ist, wenn man erfährt, dass zusätzliche Nahverkehrszüge nicht eingerichtet werden können, da keine Streckenkapazität besteht. Der Fernverkehr jedoch auf der selben Strecke ausgebaut wird. Auch an dieser Stelle zeigt sich die 2 Klassengruppierung der DB-Planung zwischen Nahverkehrskunden und Fernverkehrskunden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1873	Auch die Architektur und Sauberkeit an den Bahnhöfen hat in den letzten Jahren sehr nachgelassen. Die schönsten Bahnhöfe sind vor über 100 Jahren errichtet worden. Heute	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	werden seelenlose Bahnsteige errichtet. Manchmal wird das alte Bahnhofsgebäude abgerissen. Manchmal wird der Bahnsteig um 100m versetzt. Verantwortung für die Baukultur und der Eingang zu Städten sollte einen anderen Stellenwert haben. Da klingt es unehrlich, wenn man sich um die letzten verbliebenen wenigen historischen Bahngebäude kümmern möchte. Viel zu spät für sehr, sehr viele Bahngebäude. Auch sind damit sicherlich nur die noch als Bahnhof genutzten Gebäude gemeint.	
ID: 1873	Ich wünsche Ihnen und uns eine Fahrplanergänzung im Sinne der Bahnkunden, damit Ihr kommuniziertes Ziel einer Verkehrswende nicht nur politische Phrase ist sondern wirklich gewollte Zielsetzung,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1872	Den Ersatz der alten RB 13 durch die neue RB 21 mit Taktverdichtung begrüße ich sehr. Durch den Endbahnhof Jungfernheide bestehen allerdings aus Richtung Wustermark, Elstal, Dallgow-Döberitz nachwievor ausschließlich Verbindungen zum nördlichen Innenring und Nord-Süd-Tunnel und keine umsteigefreien Verbindungen zur Stadtbahn. Einen Endbahnhof auf der Stadtbahn (Charlottenburg, Zoologischer Garten, Friedrichstraße oder gar Ostbahnhof) würde ich sehr bevorzugen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Durchbindungen bzw. Endpunkte im Knoten Berlin sind stets Kompromisse zwischen den verkehrlichen Zielen und den betrieblichen Möglichkeiten.
ID: 1872	Vorschlag wäre außerdem, eine der beiden Linien RB 10 oder 14 zwischen Brieselang und Spandau über den westlichen Außenring und Elstal, Dallgow zu führen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Für die Verkehre zwischen Nauen, Brieselang, Elstal und Dallgow-Döberitz stehen nachfragegerecht zahlreiche Angebot im kommunalen ÖPNV zur Verfügung.
ID: 1872	offensichtlich ist zum Dezember 2022 die Einstellung des Personenverkehrs auf den Bahnlinien Neustadt(Dosse) - Pritzwalk, Pritzwalk - Meyenburg und Joachimsthal - Templin geplant. Passt das wirklich in die Zeit?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1447	Sehr geehrte Damen und Herren, lt. Entwurf des LNVP (S. 136/ 137) ist ab 2027 für den Streckenabschnitt der RB 27, Berlin Karow - Basdorf - Klosterfelde - Groß Schönebeck, ein 60 min-Takt vorgesehen. Lt. Verkehrsvertrag und Planungsvereinbarung zur Planung Reaktivierung der HKB Berlin-Wilhelmsruh - Abzweig Schönwalde zwischen den beiden Bundesländern Berlin und Brandenburg und der NEB wird ab Fahrplanwechsel 2024/ 2025 die Stammstrecke der HKB, Berlin-Wilhelmsruh - Basdorf, in Betrieb gehen. Folgende Zusatzangebote sind somit auch bereits ab Dezember, Fahrplanwechsel 2024/2025 möglich, realisierbar und für die Bürger/ Fahrgäste empfehlenswert: - 60 min Takt Berlin Karow - Groß Schönebeck durchgehend, - 30 min Takt Berlin Karow - Klosterfelde. Lt. Verkehrsvertrag kommen hier umweltschonende Wasserstoff- und/ oder batteriebetriebene Fahrzeuge zum Einsatz. Ich kann nicht verstehen, warum diese Leistungen nicht in den LNVP aufgenommen werden und bitte um Aufnahme dieser Leistungen schon ab Fahrplanwechsel 2024/ 2025 in den LNVP 2023 - 2027. mit freundlichen Grüßen [redacted] Teilnahme an Petition 60 min Takt Berlin-Karow - Groß Schönebeck ab 12/2024 wird weiterhin unterstützt!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Maßnahmen erforderliche Infrastruktur im Rahmen der ersten Baustufe (Basdorf – Wilhelmsruh) noch nicht errichtet wird. Eine Umsetzung der Angebotsmaßnahmen ist im Rahmen des Perspektivnetzes des LNVP vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1871	Sehr geehrte Damen und Herren, [redacted] Wieso konnte zu dieser Zeit noch ein Zweistundentakt und weiter hinausreichende Verbindungen Richtung Plau-Güstrow realisiert werden und nun ist es fast utopisch? Seit 2002 nahm die Versorgungsmenge Qualität der Bahnmobilität fühlbar ab. [Anm. d. Red.: Strecke der RB73]. Bei der Umsetzung des letzten LNVP 2018 gab es Sicherheit für den Bestand der Strecke RB 73. Ich kaufte vom Eisenbahnvermögensamt eine Liegenschaft und richtete 2019 eine Ferienwohnung ein, welche sehr gut angenommen wird. Hauptsächlich Kleingruppen aus Berlin kommen hier entspannt Brandenburg näher. Ich werbe unverdrossen für die Nutzung der Bahn zur Anreise, da speziell der Weg von Berlin hierher immer schneller und bequemer als mit dem Auto zu schaffen ist. Es trifft mich daher schon persönlich wenn unsere RB 73 trotz aller Posaunenklänge von neuen Denken und zukunftssicheren Handeln zwischen Kyritz und Pritzwalk eingestellt werden soll.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg undMecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristigtragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eineNutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eineEntscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen.Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um dieLeistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somitab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1871	Wer Straßen sät wird Verkehr ernten und auf dem Gleis genauso: Sie müssen eine ausdauernde Strategie verfolgen. Den aus wirtschaftlicher Sicht vielleicht noch mangelnden Zuspruch durch Reisende können sie aufhelfen: Es bedarf einer sicheren Anbindung an den RE 2 Richtung Wismar, den ich immer um ein-zwei Minuten verpassen würde, wenn ich nicht mit dem Auto nach Neustadt/Dosse führe! Es fehlt einer späteren Zufahrtsmöglichkeit als 15.30 Uhr ab Berlin, zumindest am Freitag. Die neue Taktung an den Wochentagen ist ein gutes Beispiel, wo die Bahn hinrollen sollte: Die Verbindung nach Pritzwalk und Kyritz ist viel besser zu erreichen und die Rückreise sicher, selbst das Modemuseum in Meyenburg kann den Gästen als Ausflug anempfohlen werden. Die demographische Entwicklung in den Außenbereichen des Landes Brandenburg sollte nicht nur Beachtung finden sondern als Begründung einer aktiven Daseinfürsorge für besseren ÖPNV dienen. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson **ID: 1870**	Sehr geehrte Damen und Herren, Mir geht es um die Zukunft der RB 73. Ich halte es in der heutigen Zeit für einen falsches Zeichen, wenn im kommenden Jahr der Zugverkehr zwischen Kyritz Bürgerpark und Pritzwalk eingestellt wird. Es sollten doch solche Strecken erhalten und ausgebaut werden, um deren Attraktivität für die Menschen aus den Orten an der Strecke und für Touristen zu erhöhen. Außerdem ist es nicht nachzuvollziehen, wenn die Strecke zwischen Neustadt (Dosse) und Kyritz elektrifiziert werden soll, während der Verkehr auf dem zweiten Teil der Strecke eingestellt wird. Dann liegt doch der Schritt, die ganze Strecke still zu legen, sehr nahe. Ich halte es für sinnvoll, die gesamte Strecke zu elektrifizieren und von Nauen oder / und Neuruppin durchgehend stündlich im Wechsel zu befahren.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg undMecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristigtragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eineNutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eineEntscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen.Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um dieLeistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somitab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1870	Außerdem halte ich die Reaktivierung der Querverbindung zwischen Neustadt (Dosse) und Neuruppin für sinnvoll. Damit würde die Chance bestehen, schneller in Neuruppin zu sein und dort z. Bsp. arbeiten zu können. Außerdem würden die Ämter und Institutionen, Ärzte, Krankenhäuser usw. für die Bürger schneller und besser erreichbar werden. Auf Grund dessen bitte ich Sie, die Vorschläge bei der Überarbeitung des Landesnahverkehrsplanes zu berücksichtigen. Mit freundlichen Grüßen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Neustadt (Dosse) - Neuruppin West, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	[redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1869	In Zeiten der Klimakatastrophe, von Energiekreise und Verkehrswende eine Bahnlinie stillzulegen ist absolut widersinnig und katastrophal! Überall werden Milliarden und Milliarden verpulvert und für den Erhalt dieser liebenswerten Strecke, die für viele Mobilität und Anbindung bedeutet, soll kein Geld da sein? Das darf nicht sein - ein scharfes NEIN zu diesen Plänen!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1868	Statt Abschaltung, Takt erhöhen! Und dies bitte mit Absicherung für mindestens 5Jahre. Nur so können Bürger verlässlich mit der Bahn planen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark –

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1867	Die Bahnlinie von Neustadt an der Dosse nach Wittenberge muss dringend erhalten werden, da sie unverzichtbar für Besucher, Touristen, und vor allem für Schüler und Pendler ist. Der ohnehin unzureichende ÖPNV auf dem Land würde empfindlich beeinträchtigt werden und wieder mehr Menschen auf das Auto nötigen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die Bahnstrecke Neustadt(Dosse) – Wittenberge wird weiterhin und langfristig stündlich durch die Linie RE8 bedient.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1866	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin [redacted] D[redacted] gewesen und habe am Bahnhof kleine Züge eines Mueumsbahn-Vereins gesehen. Auch fern der Heimat habe ich im Radio und rbb-Fernsehen mitverfolgt, dass gerade die Reaktivierung der Nebenbahnen zur Debatte steht. [redacted], habe ich auch das Landleben weit ab vom Speckgürtel kennen gelernt und gemerkt, wie notwendig es ist, dort ein Auto zu haben. Die Wege zur Schule oder Einkaufen in die nächste Stadt sind weit, die Straßen sind zwar gut ausgebaut, aber es gibt keinen Radweg nebrnher um gefahrlos von Dorf zu Dorf zu kommen, um ein Arzttermin zu bekommen muss man oft bis nach Berlin fahren. Nach meiner Assistenz-Zeit plane ich aufs Land zu gehen. Oderberg wäre eine Option. Ein sterbendes Städtchen Nähe der Oder, nicht weit östlich von Eberswalde. Die letzte Bahn fuhr dort in den 1990er Jahren, die Schienen sind demontiert, das Bahnhofsgebäude verkauft, die Brücke über die Oder rostet vor sich hin. Nur per Auto, Bus und Boot zu erreichen. So geht es vielen kleinen Orten. In den Medien geht es gerade viel um den Erhalt oder die Stilllegung der Verbindung Eberswalde -Templin. Brandenburg ist nunmal ein Flächenland. Nun kam mir eine Idee:	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert. In diesem Rahmen werden auch alternative Bedienformen mit geprüft.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Wäre es nicht möglich, auf wenig frequentierten Strecken oder Strecken, die Reaktiviert werden sollen sogenannte Schientaxis (siehe Wikipedia-Artikel) einzusetzen? Diese müssen nicht einmal groß sein (z.B. in der Größe von Motordraisinen), auf Strecken, wo Schienen neu verlegt werden müssen, könnte man auch auf Schmalspurschienen zurückgreifen. Die Draisienen könnten einen Elektromotor bekommen, dann sind keine Oberleitungen nötig, was Baukosten spart und bei verstärkter Nutzung beispielsweise von Schülern, könnten auch mehrere zusammengekoppelt werden. Die Draisienen könnte Bombardier im Henningsdorf bauen und Tesla in Grünheide die Batterien und Elektronotoren. So bleiben Arbeitsplätze in der Region erhalten und alles wäre Made in Bandenburg. Es würde sich dafür bestimmt eine Teststrecke. [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1864	RB 27/RB 28 Wie Sie im Landesverkehrsplan richtig darstellen, hat die Gemeinde Wandlitz einen kontinuierlichen Bevölkerungszuwachs zu verzeichnen. Die Bevölkerungszunahme wird mit der Ausweisung als Entwicklungsachse weiter zunehmen. Anders als vor 1945 arbeitet heute die Mehrheit der Wandlitzer Bürgerinnen und Bürger im Zentrum von Berlin. Damit der ÖPNV als Alternative zum Auto wahrgenommen wird, muss eine schnelle und unkomplizierte Erreichbarkeit der Innenstadt von Berlin gewährleistet sein. Bevor über eine Taktverdichtung der RB 27 (geplant ist ein 30 Minuten-Takt im Horizont 2030+ zwischen Basdorf u. Klosterfelde) nachgedacht wird, muss das Gleis ertüchtigt werden. Derzeit erlaubt die Schiene wohl max. 60 km/h. Da die Wohnbebauung bis dicht an die Schiene gebaut wurde und weiterhin gebaut wird, sollte ein Flüstergleis gelegt werden. Auf der Strecke sind zudem häufig Verspätungen zu verzeichnen. Bereits bei dem derzeit bestehenden Takt sollte die Strecke zweigleisig ausgebaut bzw. Ausweichstellen geschaffen werden. Auch die Einführung der neuen Linie RB 28 dürfte auf dem gemeinsam genutzten Streckenabschnitt mit der RB 27 (Basdorf-Abzweig Schönwalde) zu Konflikten führen. Vorrangig sollten daher zunächst Investitionen im Gleisbett erfolgen. Durch diese Investion kann die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit des Zugverkehrs erhöht werden. Dies dürfte die wichtigste Voraussetzung sein, um mehr Kunden zum Umstieg vom Auto auf die Bahn zu bewegen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sie Details zur Bauausführung betrifft, welche im gerade laufenden Verfahren zur Erlangung des Baurechts zur Reaktivierung der Stammstrecke bezüglich ihrer Anspruchsgrundlagen geklärt werden. Allgemein umfasst die Reaktivierung eine grundlegende Sanierung/Erneuerung des bestehenden Gleises und die Bahnübergänge werden zukünftig so gesichert, dass Hupen nicht mehr notwendig sein wird. Der von der NEB heute schon betriebene Abschnitt Schönwalde – Basdorf wird nachgesetzlichen Vorgaben regelmäßig auf Sicherheit geprüft und entsprechend instandgehalten. Für die übrigen, noch zu planenden Abschnitte, die im späteren Verlauf gemeinsam genutzt werden, steht auch der Antrag zur Erlangung des Baurechts erst nach Erlangung einer entsprechenden Planungstiefe und rechtzeitig vor Baubeginn an, wenn relevante Änderungen bezüglich des gewidmeten Zustandes geplant sind.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1863	Sehr geehrte Damen und Herren, ich nehme hier Stellung zu der bevorstehenden Schließung der Bahnstrecke RB 73 RB 74. [redacted] und war mit der Bahnanbindung in einem	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	entspannten "Hier-komm-ich -gut-hin-und -her". Seit einigen Jahren geht die Taktung der Fahrten der Bahn gen nicht alltagstauglich. Somit wurde es für viele Nutzer, die die Bahn tatsächlich als alltägliche Größe nutzten und nutzen würden unbrauchbar. Ich denke da an Ämterfahrten, Einkaufsfahrten, Arbeitswegstrecke oder Arztbesuche, wie es seit ewigen Zeiten genutzt wurde.	finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1863	Ich wage es kaum zu denken, dass genau die Taktik dahinter steckte, die Strecke unattraktiv zu machen, um sie dann still zu legen! Das war vielleicht so...aber nun dies zu tun, unter den Herausforderungen, die die klimatischen Veränderungen an uns alle stellen und das ohne Alternative für die Menschen hier, ist für mich unglaublich. Es gibt dann keinen Nahverkehr für Pendler, weder auf der Schiene noch auf der Straße (Linienbus-außer Schülerbusse außerhalb der Ferien).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1862	[Anm. d. Red: Kritik]: Ich bin sehr besorgt, dass es im Rahmen des Projekts i2030 Korridor Berlin-Nauen Überlegungen gibt, den Regionalbahnhof Finkenkrug und somit sämtliche RB/RE-Verbindungen von dort zu streichen und durch ein S-Bahn-Angebot in Richtung Falkensee zu ersetzen. Es wäre gerade angesichts der mit dem LNVP2023-2027 geplanten Verbesserungen völlig unverständlich, diese attraktiven, schnellen RB-Verbindungen zugunsten einer deutlich langsameren S-Bahn-Verbindung aufzugeben. Die attraktive RB-Verbindung von Finkenkrug nach Nauen und Brieselang würde zudem komplett entfallen. Schülerinnen und Schüler, die in Brieselang oder Nauen zur Schule gehen, müssten erst nach Falkensee mit der S-Bahn fahren und dann von dort die RB nach Brieselang und Nauen nehmen. Eine absurde Vorstellung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Innerhalb des Projekts i2030 laufen die Planungen für den Ausbau der Strecke zwischen Berlin-Spandau und Nauen. Endgültige Entscheidungen zur Angebotsgestaltung werden noch andauern, da es sich um ein komplexes Ausbauprojekt handelt, dass nur durch die finanzielle Beteiligung des Bundes realisiert werden kann. Insgesamt ist es das Ziel für nahezu alle Fahrgäste spürbare Verbesserungen bei den Verbindungen anzubieten.
ID: 1862	[Anm. d. Red: Kritik]: Zudem ist zu erwarten, dass kaum jemand in Finkenkrug mit der deutlich langsameren S-Bahn nach Berlin fahren würde, sondern dann eher nach Falkensee fahren	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	würde, um dort die RB oder die noch schnelleren RE nach Berlin zu nehmen, die dann überfüllt wären. Dies würde damit zu noch mehr Autoverkehr in der (bereits belasteten) Falkenseer Innenstadt führen, statt den ÖPNV zu stärken, was ja das Ziel von i2030 ist. [Anm. d. Red: Forderung]: Vor diesem Hintergrund und der zu erwartenden hohen Kosten für einen S-Bahn-Ausbau bis Finkenkrug sollte die S-Bahn nicht bis Finkenkrug verlängert werden, insbesondere dann nicht, wenn dies den Wegfall des dortigen Regionalbahnhofs bedeuten würde.	
ID: 1862	Und wie viele Regionalbahnen würde das Land bestellen, wenn diese - neben den RE Halten - nur noch Brieselang zusätzlich bedienen würde?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1861	Ich begrüße den geplanten viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise auf der Hamburger Bahn zwischen Finkenkrug und Berlin und die vorgesehenen Angebotsausweitungen, insbesondere durch den zusätzlichen RE 2, erweiterte Platzangebote in den Zügen sowie verlängerte Bahnsteige.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1861	Ich begrüße den geplanten viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise auf der Hamburger Bahn zwischen Finkenkrug und Berlin und die vorgesehenen Angebotsausweitungen, insbesondere durch den zusätzlichen RE 2, erweiterte Platzangebote in den Zügen sowie verlängerte Bahnsteige. [Anm. d. Red: Forderung]: Zudem sollte die Angebotsausweitung auch an den Wochenenden und abends bestehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1861	Ich begrüße den geplanten viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise auf der Hamburger Bahn zwischen Finkenkrug und Berlin und die vorgesehenen Angebotsausweitungen, insbesondere durch den zusätzlichen RE 2, erweiterte Platzangebote in den Zügen sowie verlängerte Bahnsteige [Anm. d. Red: Forderung]: Allerdings wäre es wichtig, dabei eine möglichst gleichmäßige Taktung zu erreichen, damit nicht erst mehrere Züge dicht hintereinander fahren und danach eine lange Lücke entsteht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1860	Mal wieder - die Bahnlinie Neustadt/Pritzwalk soll eingestellt werden. Es kann doch nicht sein: alle reden vom ÖPNV-Ausbau, vom erreichbaren Landleben per Bahn, vom umweltfreundlichen Tourismus per Bahn mit Fahrrad - haben Sie, die Planer, den Schuß nicht gehört? Sie müssen ja nicht Tag und Nacht die Linie vielfach bedienen, aber für ältere und andere Anwohner, für Schüler, für Berufspendler und für Prignitz-Touristen ist diese kleine Bahnlinie jetzt schon wichtig und wird es weiter sein und noch wichtiger werden (Ölpreise,Klima, etc.). Nicht Bahnlinien einstellen, sondern intelligent planen und weiterbetreiben - das ist die Devise für die Zukunft. Auch für unsere Zukunft in der Prignitz. Ich betreibe einen Ferienbetrieb und meine Gäste	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	kommen immer mehr per Bahn und per Bahn mit Fahrrad angereist - und nutzen diese Nahverkehrsmöglichkeiten in der Prignitz sehr, um herum zu kommen.	wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1859	Sehr geehrtes Brandenburg Bewegen Team, Ich habe neulich die Region um Blumenthal kennenlernen dürfen und mich hat besonders die Bahnstrecke dorthin begeistert. Jetzt habe ich erfahren, dass die Bahnfahrt bis dorthin nicht mehr fortgesetzt werden soll, was ich sehr traurig fände. Für Freunde von mir würde das eine erhebliche Einschränkung für das einfach erreichen ihrer Familien bedeuten und die Gegend auch für den Tourismus isolieren. Ich hoffe, dass in dieser Hinsicht auf die Anwohner den Rücksicht genommen wird! Mit freundlichen Grüßen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
	•	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1857	Sehr geehrte Planer, Politiker, Verantwortliche.... ich möchte hiermit, als Bewohner der Prignitz, meinen Protest gegen die beabsichtigte Stilllegung der Bahnstrecke Neustadt - Pritzwalk zum Ausdruck bringen. Hier einige meiner Argumente gegen diese Stilllegung, von denen es insgesamt über 1000 geben würde: • Aufgrund der stetigen zunehmenden Preiserhöhung für Brennstoffe und vieles mehr, besteht gerade jetzt verstärkt unser (mein) Wunsch, die Bahnstrecke nach Rosenwinkel noch intensiver als Beförderungsmittel einzubeziehen..	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	• Es gibt eine immer stärkere Besiedelung und Zuzug von neuen Bewohnern in Rosenwinkel. Durch den Wegfall der Bahnstation würde die Neuansiedlung erneut massiv gestört. • Die Dörfer werden immer attraktiver mit Kunst und Kultur angeboten (siehe RBB Film über Rosenwinkel). Die Erreichbarkeit für Tagesausflüge aus Berlin mit der Bahn würde die Attraktivität deutlich steigern. (Magnet für Besucher, Tourismus, Fahrradwochenende. Ausflugsziel usw.) Mit freundlichen Grüßen [redacted]	(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1856	r ziehen oder vom Computer auswählen (max 2GB) Hochgeladene Dateien Stellungnahme des DGB Kreisverbandes Spree-Neisse zum LNVP.pdf	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die aufgrund des fehlenden Anhangs nicht berücksichtigt werden konnte.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1855	Für die Anbindung von Ludwigsfelde nach Berlin wäre eine Anbindung im 10 oder 20 Minuten Takt bzw eine S-Bahn sehr wünschenswert, gerade auch am Wochenende und nachts sind die Zeiten sehr ungünstig.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Das Perspektivnetz des LNVP weist für die Stadt Ludwigsfelde ein Angebot von vier schnellen Verbindungen pro Stunde in Richtung Berlin, drei pro Stunde in Richtung Flughafen BER (zwei von Ludwigsfelde-Struveshof) und zwei pro Stunde in Richtung Potsdam (von Ludwigsfelde-Struveshof) auf. Die Bedienzeiträume erfüllen auch nachts und am Wochenende der Linien die Bedienstandards des LNVP.
ID: 1855	Für die Strecke Ludwigsfelde-Struveshof-Potsdam wäre es schön, wenn die letzte Bahn erst um 01 Uhr fährt (zurzeit fährt die letzte Bahn gegen 22.45 Uhr), damit man auch mal Veranstaltungen in Potsdam besuchen kann.	Vielen Dank für Ihre Einwendung,die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Bedienzeiträume der RB22 erfüllenbereits heute die Bedienstandards des LNVP.
ID: 1855	Ludwigsfelde-Struveshof zum Flughafen BER, bitte die erste Bahn um ca 3 Uhr fahren lassen, sonst kommt man nicht zum ersten Abflug um 6 Uhr.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Bedienzeiträume der RB22erfüllen bereits heute die Bedienstandards des LNVP.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1854	(1) Die Berücksichtigung der sorbischen/wendischen Sprache muss deutlicher und konkreter als Aufgabe der Fahrgastinformation und Öffentlichkeitsarbeit verankert werden (vgl. auch vorherige LNVP). (2) Die Erwähnung im Kontext mit dem Handbuch Fahrgastinformation ist unkonret und intransparent. Niemand weiß, wie das Handbuch zustande kam, wie es wieder geändert werden kann (und das Sorbische damit wieder entfallen könnte) etc. Hier wäre eine partizipative und	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da eine Änderung der Schreibweise durchgeführt wird und eine zweisprachige Darstellung von Städtebezeichungen aus dem Siedlungsgebiet der Sorben/Wenden umgesetzt wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	transparente Formulierung wünschenswert. Z.B. dass die Weiterentwicklung sorbischsprachiger Fahrgastinformations- und Öffentlichkeitsarbeitsangebote im Dialog mit sorbischen/wendischen Expert*innen erfolgt (VBB + die vier kommunalen Sorben/Wenden-Beauftragten [diese sind sogar Teil der Verwaltung der Landkreise/kreisfreien Stadt und damit mit dem VBB verbunden] + sorbischer Dachverband Domowina und/oder Rat für Angelegenheiten der Sorben/Wenden [beide per Sorben/Wenden-Gesetz geregelt] + minderheitenverantwortliches Landesressort [MWFK]). Es ist eigentlich befremdlich, dass hier Regelungen zur sorbischen Sprache ohne die Betroffenen getroffen werden. Und dann noch in einer Form, von der niemand weiß, was wann wie vorgesehen ist. (3) Redaktionell muss es "sorbische/wendische" statt "sorbische und wendische" heißen. (4) Redaktionell im ganzen Text: Die amtlichen zweisprachigen Gemeindenamen im angestammten Siedlungsgebiet der Sorben/Wenden sollten durchgehend verwendet werden (vgl. auch entsprechende Maßnahme des vom Kabinett beschlossenen Landesplans zur Stärkung der niedersorbischen Sprache, Beschluss 2. Landesplan am 21.6.22).	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1853	Ich bin gegen die Einstellung der Bahnstrecken.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1849	Die Bahnstrecke RB 74 muss erhalten bleiben. Sie ist eine wichtige Verbindung für SchülerInnen, Berufspendler, Rentner, die z.B. zum Facharzt in die nächste Stadt müssen, da es in der Region Meyenburg keine Fachärzte gibt. SchülerInnen fahren morgens zu den weiterführenden Schulen, die es in Meyneburg auch nicht gibt. Die Busse sind so schon grundlegend überfüllt und können schon heute für die Schüler und Mitfahrer keinen sicheren Transport gewährleisten. Wo sollen die Menschen mitfahren, wenn auch dann noch die Bahnstrecke wegfällt. Außerdem nutzen viele Pendler die Bahn nach Pritzwalk oder Neustadt, da Sie von dort aus in den RE6 bzw RE2 in Richtung Berlin umsteigen können. Außerdem wird von der Regierung gefordert, man solle sein Auto stehen lassen und den ÖPNV nutzen... Aber welchen??? Wenn es dann keinen mehr gibt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Die Busse fahren, wenn überhaupt, ein oder zwei mal am Tag und in der Ferienzeit gar nicht. Der Sprit ist unheimlich teuer, ein Elektroauto können sich die Menschen auf dem Lande auch nicht einfach so leisten. Was Frau Baerbock sich da vorstellt, ist hier auf dem Lande einfach nicht realisierbar. Man sollte eher überlegen, wie man das ÖPNV Netz erweitern und attraktiver gestalten kann, sodass noch mehr darauf umsteigen können. Ebenfalls eine Weiterfahrt nach Mecklenburg wäre hier sehr attraktiv und ist in Meyenburg viel gefragt. Wir wollen nicht behandelt werden, wie Menschen zweiter Klasse. Hängen Sie uns nicht ab.	(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1847	Sehr geehrte Damen und Herren, ich möchte mich mit einem Veto gegen die Abschaffung von Eisenbahnlinien im ländlichen Raum aussprechen. Im Zuge der Verkehrswende sollte das Augenmerk mehr auf den Verkehrsträger Schiene gesetzt werden. Auch wenn die Schienenfahrzeuge teilweise mit Diesel betrieben werden, gilt es auch hier den Bürgerinnen und Bürgern weiterhin die Eisenbahn als zuverlässigen Verträger präsent anzubieten und den Schienenverkehr in den Köpfen zu verankern. Durch den omnipräsenten Straßenverkehr wird auch im kleinen die Eisenbahn immer mehr aus den Köpfen verdrängt und erschwert die Akzeptanz alternativer Verkehrsträger bei der ländlichen Bevölkerung. Durch neue innovative Antriebe lassen sich Fahrzeuge emmissionsneutral antreiben. Z.B. in der Prignitz wäre es ein Einfaches aus Windenergie erzeugter Wasserstoff in einem dafür vorgesehenen Fahrzeug einzusetzen. Konkret sollen die Linien RB 73 und 74 ab dem kommenden Fahrplanjahr in der Prignitz nicht mehr angeboten werden. Das empfinde ich als sehr schade, da ich viel dienstlich in dieser Region unterwegs bin und die dortigen Linien für mich Planungssicherheit bei meinen Reisen geboten haben. Spontane Reisen in die Prignitz wurden durch ein regelmäßiges und zuverlässiges Verkahrsangebot abgefangen. Oft verbinde ich die Anreise mit der Mitnahme meines Fahrrades. In zukünftig geplante Rufbussen sehe ich ein Problem bei der Fahrradmitnahme und der spontanen Anreise in die Prignitz. Neben meinem Fahrrad sehe ich auch für mobilitätseingeschränkte Reisende ein Problem des unabhängigen und einfachen Reisens. Bitte überdenken Sie Ihre Planung in diesem Bereich noch einmal. Vielen Dank.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1846	Die Bahnverbindung Meyenburg - Pritzwalk mit dem RB 74, sowie die Verbindung Pritzwalk - Neustadt (Dosse) mit dem RB 73 sollte meiner Meinung nach nicht aufgelöst werden. Diese Verbindungen sind wichtig und vor allem für die Schulkinder unerlässlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1843	Ich hoffe darauf, dass in Zukunft das Car Sharing oder auch Bike Sharing so gut entwickelt ist, dass über die Bahn alle Orte erreichbar werden. Das wäre effiziente Energienutzung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Verknüpfung von ÖPNV mit Sharingangeboten ist sinnvoll. Jedoch liegt es nicht in der Zuständigkeit des Landes, solche Angebote zu etablieren. Hier sind entweder die Landkreise (analog des Beispiels BARshare aus dem Barnim) oder private Unternehmen in Abstimmung mit den jeweiligen Kommunen zu adressieren.
ID: 1843	Bitte denken Sie weiter in die Zukunft. Energie, in welcher Form auch immer, wird definitiv knapp, und das nicht nur durch den Ukrainekrieg. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1843	Erhalt des Betriebes der Bahnlinie RB 63 Eberswalde-Joachimsthal-Templin Sehr geehrte Damen und Herren, [redacted] Das ist entspannt und ich begegne Menschen. Mit der Bahncard sind die Fahrpreise auch günstig. Das 9 € Ticket ist durch nichts zu "toppen"!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1843	Im Besonderen plädiere ich für den Erhalt der Strecke nach Templin. Denn ich freue mich, dass ich wieder mit der Bahn nach Templin zum Arzt und auch mal zur Therme fahren kann. Gerade jetzt im Sommer ist die Strecke bei Touristen, zunehmend auch Radtouristen, beliebt. Die Strecke RB 63 ist auch landschaftlich sehr schön, was wird mir oft von meinen Besuchern aus Berlin bestätigt wird. Ich selbst bin auch schon mal über Templin und Löwenberg nach Berlin gefahren. Das ist die Ersatz- oder Umleitungsstrecke, wenn auf der RE 3 Strecke Bauarbeiten sind. Auch der Güterverkehr wird so umgeleitet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1842	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich fahre [redacted] mit der Regio [redacted]nach Berlin. Zu den Stoßzeiten am Morgen und Nachmittags ist der Zug sehr voll. Eine Entzerrung mit weiteren Zügen/Wagons oder einer Taktung von 20 Min wäre erstrebenswert. Ich weiß, dass der Regionalzug schon die maximale Anzahl an Wagons zieht.[Anm. d. Red: Forderung]: Wäre es nicht möglich eine dritte Bahn auf den Weg zu bringen? [Anm. d. Red: Verfasser hat keine Angabe zu der Strecke gemacht, auf welche er sich bezieht. Am Wahrscheinlichsten ist die Strecke Ludwigsfelde - Berlin, bitte die Antwort auf dieser Grundlage verfassen.]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Mit Inbetrienahme des Netzes Nord-Süd 2 im Dezember 2026 wird das Angebot zwischen Ludwigsfelde und Berlin auf drei Züge pro Stunde ausgeweitet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1841	Ich protestier gegen den Plan die Bahnstrecke einszustellen. In Zeiten der Energiewende des anreizes zur Nutzung d des Öffentlichen Nahverkehrs durch das 9 Euro Ticket verstehe ich ihr Pläne überhaupt nicht. Im Gegenteil: es wäre hilfreich eingestellte Bahnstrecken wieder zu aktivieren. Ich nutze die Strecke zwischen Neustadt und pritzwalk oft, um Freunde zu besuchen, wohne selber in der Altmark u d kann mir die Benzinpreise kaum mehr leisten. Deshalb bin ich auf Bahn und Rad umgestiegen. Bitte stellen sie die Strecke nicht ein . [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1839	Im Entwurf sind auch die Strecken aus dem Reaktivieriungsgutachten enthalten. Einen besonderen Fall stellt die RB63 zwischen Joachimsthal und Templin dar, da auf diesem Abschnitt ein Probebetrieb erfolgt, der Ende des Jahres enden soll. Um hier möglichst keine Unterbrechung eines bestehenden Angebots zu riskieren, sollten die weiteren Untersuchungen und folgenden Investitionen möglichst vorgezogen werden. Damit ließe sich verhindern, dass Fahrgäste verprellt und für die betroffenen Infrastruktur- und Verkehrsunternehmen das streckenbezogene Personal verloren geht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1839	Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) hat als Betreiber des Probebetriebs die Bereitschaft signalisiert, die Regionalbahn weiter fahren zu lassen. Das bestehende Fahrgastpotential konnte aus verschiedenen Gründen nicht ausgeschöpft werden. Corona, Parallelverkehr mit Bussen, lange Standzeit in Joachimsthal, ungünstige Taktung in Eberswalde, ein fehlender Kreuzungsbahnhof bspw. in Friedrichswalde, Langsamfahrstrecken, fehlende Radwege als Zubringer – die Liste der Hemmnisse für einen erfolgreichen Probebetrieb ist lang. Auf Grund der beeinträchtigten Datengrundlage schlage ich vor, den Probebetrieb erneut zu verlängern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1839	Ich weise auch darauf hin, dass im Brandenburger Koalitionsvertrag festgehalten ist, dem Ausbau von Infrastruktur oberste Priorität zu geben sowie das Angebot im Schienenpersonennahverkehr erheblich zu verbessern. Eine Schließung der Strecke würde dem Koalitionsvertrag nicht gerecht werden. Zusätzlich ist die Strecke zwischen Eberswalde bzw. Joachimsthal und Templin im letzten Entwurf des Deutschland-Taktes vermerkt und hat auch beim Reaktivierungsgutachten der Landesregierung gut abgeschnitten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1839	Ich bitte deshalb darum, die komplette RB 63 kurzfristig noch in den Landesnahverkehrsplan aufzunehmen und die Strecke sukzessive zu sanieren. Dabei sollten die Maßnahmen mit dem größten Kosten-Nutzen-Verhältnis, insbesondere mit Blick auf die Fahrtzeit, priorisiert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1832	Ich habe aus der Zeitung erfahren, dass die Strecke Kyritz bis Meyenburg über Pritzwalk, nicht mehr in den Plan aufgenommen wurde und daher eingestellt werden soll. So werden die wirklich ländlichen Bereiche noch mehr ins Abseits geschoben!!! Mein Sohn und meine Tochter nutzen immer diese Strecke um von Berlin zu uns nach Blumenthal zu kommen. Wir werden also gezwungen, die Kinder mit dem Auto abzuholen. Auch wenn eventuell dafür Busse eingesetzt werden, ist das nicht energieschonend und umweltfreundlich! Unsere Kinder haben uns immer erzählt wie voll die Züge mittlerweile sind. Nutzen Sie das Potential was bereits jetzt vorhanden ist! Wir konnten beobachten, dass Arbeiten an den Gleisen stattgefunden haben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1827	Regionalbahn RB 25 Berlin Ostkreuz - Werneuchen Ab 2024 ist eine Taktverdichtung auf ca. 30 Minuten vorgesehen. Dabei sollen an drei Haltepunkte in der Gemeinde Ahrensfelde nicht alle Züge halten. Dazu gehört der Haltepunkt Ahrensfelde Friedhof. Er ist der zentrale Haltepunkt im Zentrum des Ortsteiles Ahrensfelde mit ca. 5000 Einwohnern. In unmittelbarer Nachbarschaft soll eine weiterführende kommunale Schule für den Niederbarnim errichtet werden. Der Halt aller Züge ist zwingend notwendig.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ein Halt aller Züge inbeiden Richtungen der ab Ende 2024 verdichteten Linie RB25 ist infrastrukturbedingtnicht möglich. Angestrebt wird eine jeweils lastrichtungsabhängige Bedienungaller Halte entlang der Strecke.
ID: 1827	Der teilweise unbefestigte Bahnsteig des Haltepunktes Ahrensfelde Friedhof ist zu befestigen und mit Leitspuren für sehbehinderte Fahrgäste zu versehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Ausstattung der Station Ahrensfelde Friedhof mit taktilen Leitstreifen und einem befestigten Bodenbelag in der Verantwortung des Betreibers DB Station&Service liegt.
ID: 1827	Plus-Bus Für die Gemeinde Ahrensfelde ist eine Plus-Bus Verbindung von Bernau über Ahrensfelde in Richtung Strausberg / Neuenhagen sinnvoll. Derzeit ist eine solche Verbindung nur über den Umweg Berlin möglich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1823	Guten Tag, [redacted] Für mich wäre es eine Tragödie. sollte sie bis Kyritz gekürzt werden. [redacted] [redacted] Die Bahnstrecke [Anm. d. Red.: RB73] bedeutet für mich Unabhängigkeit vom Auto	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	und ist mir wichtig, um mit meiner Heimat in Kontakt zu bleiben. Die einfache Anbindung zwischen Blumenthal, Rosenwinkel, Wutike etc. und Berlin ist etwas einzigartiges und sollte unbedingt erhalten bleiben. Die ganze Region profitiert davon, dass immer mehr junge Menschen, wie ich, schnell mit der Bahn aufs Land kommen. Und meiner persönlichen Wahrnehmung nach sind in den letzten Jahren immer mehr Menschen mit der Bahn gefahren. Ich hoffe diese Fehlentscheidung kann verhindert werden, zum Wohle der Menschen, die aktuell dort leben und zum Wohle der Menschen, die dort einmal leben werden.	zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1822	Der Zug von Neustadt nach Pritzwalk hat mich terminlich gerettet, da ich mit dem RE6 aus Berlin Gesundbrunnen nicht mehr rechtzeitig angekommen wäre. Es ist gut das es eine Querverbindung gibt, welche die Orte von Neustadt nach Pritzwalk verbindet und Schüler, Auszubildende und Arbeitnehmer an die Schule oder den Arbeitsort bringen. Gerade in heutigen Zeit, da Benzin und Diesel auf dem Rekord Niveau sind und die Politik die öffentlichen Verkehrsmittel beleben will wäre dies ein Rückschritt. Kleine Orte von der Infrastruktur abzuschneiden. Ich bin für den Erhalt der Bahnstrecke zwischen Neustadt und Pritzwalk!!! Freundliche Grüße [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1819	Für mich erschließt sich nicht weshalb in manchen Karten die Linie Neustadt (Dosse) — Meyenburg verzeichnet ist und in anderen Karten nicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Hintergrund sind die verschiedenen Betrachtungszeitpunkte (Vergangenheit bzw. Zukunft) der Karten.
ID: 1819	[...] Linie Neustadt (Dosse) — Meyenburg [...] Für uns uns unsere Gäste ist diese Verbindung sehr wichtig und sie sollte unbedingt erhalten bleiben!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1819	Es wäre wichtig die Anbindung der kleinen Bahnhöfe durch Fahrradwege zu den kleineren Ortschaften im Umfeld attraktiver zu machen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Einwendung bezieht sich auf Sachverhalte, die nicht im Geltungs- und Gestaltungsbereichs des LNVPS liegen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1820	Die Zugverbindung Meyenburg -Pritzwalk mit dem RB 74, sowie die Verbindung Pritzwalk - Neustadt mit dem RB 73 darf NICHT eingestellt werden. Wird diese Verbindung eingestellt bricht ein wichtiger Teil der Infrastruktur in unserem Landkreis zusammen. Dieser Teil kann durch Busse nicht ersetzt werden. Die Verbindungen werden nicht nur täglich von Schulkindern benutzt. Auch öffnet es den Jugendlichen weite Möglichkeiten von Pritzwalk bzw. Neustadt o.ä. weiter zu fahren. Sei es nach Berlin, nach Wittenberge, sogar nach Prag kommt man, wenn man erst einmal in Pritzwalk ist. Dieser Weg dahin gestaltet sich mit Bussen weitaus schwieriger. Es dauert länger, die Verbindungen sind nicht so ausgebaut und sie bräuchten an Schultagen viel mehr Busse. Außerdem vergessen Sie alle nicht das, wenn die Linien eingestellt werden Arbeitsplätze fehlen, Züge unbenutzt rumstehen (Müll - Umwelt) und vor allem Touristen fehlen dann noch mehr in unserem Land. Wir Jugendlichen sollen weniger Auto fahren, aber die Zugverbindung, welche uns überall hinbringt wird eingestellt! Wenn Sie schon einmal Zug gefahren gefahren sind, egal wohin wissen Sie das dies zum reisen besser und bequemer ist als Busse.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1814	Sehr geehrte Damen und Herren, leider ist mir aufgefallen, dass in der Landesverkehrsplanung 2023 - 2027 die Strecken RB73/74 Neustadt / Dosse - Kyritz -Pritzwalk -Meyenburg entfallen. Besonders in der Region "Prignitz" sind diese Linien nachhaltig. Es bietet -wie bisher- ein regelmäßiges und zuverlässiges Verkehrsangebot. Auch für ältere Menschen bieten diese Linien sehr gute Transportmöglichkeiten und eine umweltfreundlichere Alternative zum Rufbus. Ich bitte Sie daher, die Linie nicht einzustellen und somit die Personenbeförderung noch weiter auf die Straße zu verlegen, besonsers in Zeiten des Klimawandels. Mir freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1813	Strecke zwischen Neustadt (Dosse) und Pritzwalk bitte erhalten!! Wir wollen mit dem Zug nach Rosenwinkel fahren!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1809	Weiterführung der Linien RB73/74 Neustadt / Dosse - Kyritz -Pritzwalk - Meyenburg Ich möchte mich dafür einsetzen, die o.g. Strecken zu erhalten. Aufgrund der anhaltenden Klimalage wäre es völlig kontraproduktiv, nachhaltige Verkehre einzustellen. Gerade in unserer Region ist es wichtig, ein regelmäßiges und zuverlässiges Verkehrsangebot zu haben, um auch mal vom Auto auf die Bahn umsteigen zu können. Außerdem sind auch gerade hier in der Region viele ältere Menschen, für die diese Transportmöglichkeit die Einzige ist und auch deren Mobilität erhält.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1807	Es wird dringend ein halbstündlicher Takt zwischen Potsdam, Ludwigsfelde-Struveshof und dem BER benötigt. Die Anzahl der dort Beschäftigten und der Reisenden hat in den letzten Monaten extrem zugenommen. Es bietet sich an die Linie RB 22 aus einem stündlichen in einen halbstündlichen Takt zu überführen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Linie RB22 im Rahmen des Perspektivnetzes in der Relation Potsdam Hbf - Flughafen BER T1-2 (Berliner Außenring) auf einen Halbstundentakt verdichtet werden soll. Eine Umsetzung der Maßnahmen des Perspektivnetzes ist auch vor dem Jahr 2030 möglich.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1806	Ich protestiere gegen die Pläne zur Stilllegung der Bahnverbindung Neustadt/Dosse - Pritzwalk - Meyenburg! Zur weiteren Entwicklung der Region wird diese Bahnlinie dringend benötigt. Attraktivität für Zuzug und Tourismus entsteht nur durch einen gut ausgebauten ÖPNV! Eine Ressorce wie diese Bahnstrecke darf nicht brachliegen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1804	Für mich [redacted]r ist es eine große Enttäuschung, dassder ländliche Raum weiter von der Mobilität (SPNV) abgeschnitten wird. DieNachfrage an die Mobilität im SPNV ist in jedem Fall da und sollte auch fürjeden einzelnen gelten. Statt ein aus für die Bahn zu beschließen, sollte derFahrplan ausgeweitet werden. Mit einem verbesserten Angebot für die BahnlinieRB 73/74 könnten noch mehr Pendler, die nach Berlin zur Arbeit fahren, dieseLinie nutzen (von Meyenburg/Pritzwalk). Der SPNV sollte das Rückgrat des ÖPNVsein! [redacted] sind keine Menschen zweiter Klasse! In den Ballungsgebieteneinen 2-Minuten-Takt einrichten und den Menschen im ländlichen Raum diezeitaufwendige Bürde eines Busses aufzwängen. Nein! Ich fordere hiermit den Erhaltder Bahnlinien RB 73 und RB 74 mit einem verbesserten Angebot.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1803	Das Angebot sollte attraktiver gestaltet werden um mehr Fahrgäste zu gewinnen und gleichzeitig die Co2 Emission zu senken.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die entsprechende Zielvorgabe, die Schaffung von attraktiven Verkehrsangeboten mit Bahn und Bus, in Kapitel 1.1 des LNVPs bereits ausformuliert ist.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1800	Guten Tag! ich nutze die Strecke von Pritzwalk nach Kyritz (RB 73) [redacted] und meine Mitbewohnerinnen nutzen sie auch regelmässig.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Unsere Freunde und Familie fahren auch mit der RB 73[redacted] Die Betriebskosten für diese Strecke zum Teil von den Kommunen und Landkreisen getragen werden. 1.) Ich möchte mich dafür einsetzen, dass die Strecke Kyritz - Pritzwalk weiter betrieben wird. 2.) Wieso wird im Planungsdokument nicht ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die Strecke Kyritz-Pritzwalk (sowie Pritzwalk-Meyenburg) eingespart werden soll? Dass Orte wie Bölzke und Sarnow nicht mehr mit der Bahn erreichbar werden sollen, wird nicht erwähnt. Das macht es nicht einfacher für AnwohnerInnen, sich auf das Dokument zu beziehen! 3.) Wieso werden Ressourcen verplempert? Die Bahnhofsanlage Pritzwalk wird im Moment für viel Geld umgebaut. Wozu das Ganze, wenn keine Züge nach Kyritz oder Meyenburg fahren? Viele Menschen haben schon 2012 viel Zeit und Engagement investiert, um für den Erhalt dieser Strecken zu kämpfen. Wenn die Strecken jetzt doch gestrichen werden, war auch dieses Engagement umsonst. 4.) Im Planungsdokument wird darauf hingewiesen, dass immer weniger Menschen in der Prignitz wohnen. Woran könnte das wohl liegen? Wenn wir hier immer mehr abgehängt sind, wird die Prignitz immer weniger attraktiv. Herzliche Grüße [redacted]	RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1796	Sehr geehrter Damen und Herren, mit Bestürzen musste ich feststellen, dass die Strecken RB 73/74 nicht mehr in der Landesnahverkehrsplanung mit enthalten sind. Dies schockiert mich in Zeiten des Klimawandels und des Rufens nach Alternativen zum Auto doch sehr. Es wird überall davon gesprochen, dass der ÖPNV weiter ausgebaut werden muss und dann sollen Strecken eingestellt werden. Dies stimmt für mich nicht mit den Zielen der Regierung, den CO2 Ausstoß zu reduzieren überein. Mit der Silllegung der beiden genannten Strecken wird eine bestehende Daseinsvorsorge gekappt und den Bürger*innen eine nachhaltige Alternative zum Auto genommen. Nur mit einem attraktiven, regelmäßigen und zuverlässigen Verkehrsangebot kann erreicht werden, dass die Menschen von dem Verkehrsmittel Auto auf die Bahnumsteigen. Ein regelmäßiges Angebot wird eher angenommen, als die damit zukünftige Alternative des Rufbusses! Die Prignitz ist eine Region, die bereits jetzt schon sehr von der Möglichkeit der Nutzung der Öffentlichen Verkehrsmittel abgeschnitten ist und mit solchen Handlungen immer mehr die Bürger*innen dazu	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	drängt, sich auf das eigene Auto zu verlassen. Mit dem nicht mehr Weiterbetrieb der beiden Strecken stellen sie für viele mobilitätseingeschränkte Personen entlang dieser Strecken die sichere Transportmöglichkeit ein. Ein Rfbus ist aus ökologischer Sicht nicht besser und kann schon gar nicht die Leistungen der Bahn abdecken. Hier mit möchte ich meine argen Bedenken zur Stilllegung zum Ausdruck bringen und darum bitten, diese Strecken weiterhin für die vor allem ältere Bevölkerung zur Verfügung stehen zu lassen.	bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1795	Der Erhalt der beiden Linien ist für die Region außerordnetlich wichitg. Statt hier Kürzungen vorzunehmen sollt das Verkehrsangebot erhöht werden um das Angebot für nachhaltigen, regelmäßigen und zuverlässigen Verkehr zu verbessern. Auch an den Fahrradtourismus und die Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen ist zu denken.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1793	[redacted] Viele meiner Freunde und auch Familienmitglieder nutzen regelmäßig die Verbindung nach Bölzke [Anm. d, Red.: Der Einwänder nutzt ebenfalls die Verbindung]. [redacted] Dies gilt auch für viele meine Nachbarn hier im Ort!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1784	Sehr geehrte Damen und Herren, als Bürgerin [redacted] möchte ich Einspruch gegen die Stilllegungen der RB73/74 erheben. Die regionalen Verkehrsanbindungen sind so schon sehr dürftig, deswegen wäre der Erhalt des Status Quo mindestens notwendig. Wie kommen sonst Fahrradfahrer, Muttis mit Kinderwagen oder gar Rollstuhlfahrer z.B. von Pritzwalk nach Meyenburg? Anstelle abwechselnd auf den Streckenabschnitten den Bus mit der Bahn zu fahren zu lassen, sollte doch wieder eine zuverlässige und vor allem regelmäßige Zugverbindung existieren. Wenn der Zug ab und zu fährt, ist das für Pendler nicht sehr attraktiv. Gerade auf dem dünn besiedelten Land sollte es doch wenigstens möglich sein mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit zu kommen. Und eine Rundfahrt durch die Prignitz, weil nur 1 Bus alles abfahren muss, ist nicht zielführend.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark)

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ich fände es gut einen regelmäßigen Takt zu schaffen und nicht einfach alles stillzulegen. Für mich zählt das zur Daseinsvorsorge für die Bevölkerung, gerade auch im Hinblick auf nachhaltigem Verkehr, d.h. für mich nicht einfach nur einen Rufbus zu schaffen... Mit freundlichen Grüßen [redacted]	um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1782	Beabsichtigte Schließung der Bahnstrecke Neustadt - Pritzwalk In Pritzwalk befindet sich unter anderem die Bildungsgesellschaft mbH, die für die Aus- und Weiterbildung Jugendlicher und Erwachsener verantwortlich ist. Viele dieser Personen kommen auch aus dem Umland. Da nicht jeder jugendliche Auszubildende über ein eigenes Kfz verfügt, ist die Möglichkeit der Inanspruchnahme der Bahn hier von großem Nutzen. In unserer ländlichen dünn besiedelten Umgebung ist es ohnehin schon schwierig, den öffentlichen Nahverkehr zu nutzen, da einige Ortschaften, wenn beispielsweise während der Ferien der Schülerverkehr ausgesetzt wird, regelrecht davon abgeschnitten sind. Ein weiterer Punkt: Mein Kind ist Azubi in Wusterhausen. Seit der Einführung des 9-Euro-Tickets nutzt es unter anderem auch diese Möglichkeit der Fortbewegung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1778	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne nun über [redacted]. Wir haben um den Erhalt unseres Bahnhofs gekämpft. Das ist gelungen, aber seitdem wird nur getröstet und herunter gespielt. Gesprochen wird wohl immer wieder über wenigstens stündlichen Halt, aber es passiert nichts! In Anbetracht dessen, dass immer mehr Leute aufs Land ziehen wollen/müssen, ist das unverantwortlich kurzsichtig! Auch bei sonstiger Planung (Schulbau etc) ist da leider keine Weitsicht zu bemerken. Zumindest was den ÖPNV betrifft, auch im Hinblick auf den Klimawandel, sollte das nun endlich nicht nur Einzug in die Köpfe halten, sondern sich auch in Taten äußern! Mit freundlichen Grüßen - [redacted] P.S. Leider lässt sich auf der Klarte der Ortsbezug [redacted] nicht eingeben. Also bleibt es leider beim Kreis.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Drahnsdorf dichter als im 120-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1777	Sehr geehrte Damen und Herren, unter Kapitel 2.6.4. Angebot des SPNV (S.37), Tabelle 4 sollte (gem. gültigen Fahrplan, 20.06.2022) geändert werden:	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich dabei um eine vorübergehende Angebotsausweitung im Fahrplanjahr 2022 handelte.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	2. Zeile EC Berlin - Frankfurt (Oder) - Warszawa/Gdansk - Gdynia hier richtig: 6 Zugpaare	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1776	Guten Tag, im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 ist für Gutengermendorf kein Halt an der Strecke der Nordbahn vorgesehen. Dagegen protestiere ich hiermit.* Es wäre sinnvoll den bestehenden Bahnhof im Ort zu reaktivieren und damit die ÖPNV-Anbindung für den Ort sowie benachbarte Ortschaften deutlich zu verbessern. Der Halt in Gutengermendorf könnte als Bedarfshalt ausgelegt werden. Angesichts des Klimawandels, der Rohstoffkrise sowie Infrastruktur-problemen auf dem Land scheint es mehr als sinnvoll und notwendig das ÖPNV-Netz dichter zu weben und auch Menschen auf dem Land ein Leben ohne Auto zu ermöglichen bzw. den häufigeren Verzicht auf das energieintensive Autofahren zu erleichtern. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ein Halt in Gutengermendorf wurde nicht als Vorschlag für die in Kapitel 4.1.4 beschriebene Potenzialuntersuchung Reaktivierungen genannt. Neue Potenzialuntersuchungen zu weiteren Stationen und Strecken werden in Paketen beauftragt. Der Halt Gutengermendorf wird daher ggf. bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1773	Eben, mehr Bus und Bahnen. Der RE 5 wird wohl zwar zum RE 8, das birgt aber keine Verbesserung, so weit ich das sehen kann. [Anm. d. Red: Kritik]: Immer noch nur 2 stündiger Takt, so dass die Bahn für "normale" Pendler nicht nutzbar ist. Die Fahrzeiten verlängern sich immer wieder, statt kürzer zu werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1773	Der RE 5 wird wohl zwar zum RE 8, das birgt aber keine Verbesserung, so weit ich das sehen kann. Die quasi Parallellinie Berlin-Lübben über Brand, quillt aus allen Nähten, obwohl da ein viel häufigerer Takt gegeben ist. [Anm. d. Red: Forderung]: Würde man endlich mal die RE 5 Strecke verbessern, mit mindestens stündlichem Halt, würde das auch die Lübbener Strecke entlasten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die starke Verkehrsnachfrage auf der sog. Görlitzer Bahn resultiert vorrangig aus den strukturellen Rahmenbedingungen. Aus Sicht der Landesregierung ergäben sich durch stündliche Halte an den Stationen entlang des RE8 keine bzw. nur sehr marginale Entlastungseffekte für den RE2.
ID: 1773	Es wollen immer mehr Leute aufs Land ziehen, das wird aber geflissentlich ignoriert, so lange es nicht den Speckgürtel betrifft. Das muss sich unbedingt ändern!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1772	Landesnahverkehrsplan 2023 – 2027, Strecke von Neustadt/Dosse nach Rosenwinkel Sehr geehrte Damen und Herren, [redacted] Ich reise nahezu immer mit dem Zug von Berlin aus an, im Sommer nehme ich oft das Fahrrad mit [Anm. d. Red.: Bahnfahrt nach Rosenwinkel]. Eine andere Möglichkeit habe ich nicht[redacted]. Zudem denke ich, dass Bahnfahren angesichts der Klimakrise	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	immer die besser Alternative ist und es daher falsch wäre, ganze Landschaften vom öffentlichen Nahverkehr abzuschneiden.	wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1770	[Anm. d. Red: Forderung]: der Bahnhof Götz und die damit einhergehnde Verbesserung der Taktung auf alle 30 Minuten sollte höher priosiriert werden. Es ist unverständlich, das ein so stark genuzter Bahnhof nur alle Stunde angefahren wird. Das führt bei vielen dazu, dass doch das Auto genommen wird, da bei einem Problem mit dem PlusBus oder der Bahn selbst, man ansonsten EINE Stunde am Bahnhof steht, das Risiko will einfach niemand eingehen. Es ist frustrierend zu sehen, das ab 2023 der RE1 3x in der Stunde Götz passiert, dabei aber nur einmal anhält. Der Bahnhof sollte deutlich mehr Gewicht bei der Planung einnehmen! Meiner Meinung nach sollte der Zug auch weniger in Potsdam halten, denn dort fahren genug weitere NICHT Expresslinien die dort oft genug halten. Das selbe gilt für Wannsee, dort gibt es sogar eine S-Bahn.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Kategorien „Priorität 1“ und „Priorität 2“ der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+ zusammengefasst werden. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zu einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, unter anderem der absehbaren Senkung des allgemeinen Tarifniveaus (z.B. Deutschland-Ticket) sowie der Mobilitätswende, wird das Perspektivnetz weiterhin um mehrere Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergänzt. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.
ID: 1770	[Anm. d. Red: Forderung]: Schön länger habe ich auch die Idee, ggf eine neue Regiolinie von BRB über Götz, etc nach Golm und dann Berlin Spandau fahren zu lassen (Gerne auch bis Hauptbahnhof tief oder Charlottenburg, wenn das die Auslastung zulässt). Das ermöglicht dann einen besseren Anschluss an das ICE-Netz und eine geringere Auslastung der Stammbahn in Berlin. Diese Linie gab es Baustellenbedingt schon einmal und der Zeitverlust ist nur minimal. Auf die Spitze treiben könnte man das sogar als eine art "Ring" Von BRB (oder auch Magdeburg) über Golm, Hauptbahnhof Tief, Südkreuz und dann südlich wieder nach Brandenburg. Das würde mmn einen 20-Min Takt selbst in Götz ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die vorgeschlagene Linienführung besteht derzeit und absehbar kein ausreichendes Verkehrsbedürfnis, um die zusätzlichen Aufwendungen zu rechtfertigen. Die Linie würde zudem auch den Bahnhof Spandau und den Nord-Süd-Tunnel zusätzlich belasten - beide Infrastrukturen werden künftig stark ausgelastet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1757	[redacted] Kurze Fahrzeiten ohne umzusteigen, einen Sitzplatz um die Fahrzeit für die Arbeit nutzen zu können bzw. mich zu entspannen und eine Fahrradmitnahme sind für mich extrem wichtig und geben den ausschlaggebenden Punkt nicht mit dem Auto zur Arbeit zu fahren. [Anm. d. Red.: Destination Finkenkrug - Ostkreuz]. Es gab Phasen, da bin ich mit dem Auto gefahren, doch nun bekomme ich [redacted] meist wieder einen Sitzplatz, wofür ich den längeren Doppelstockzügen und der 3maligen Taktung der Züge in den Stoßzeiten danke. Das neu eingeführte Firmenticket finde ich natürlich auch sehr charmant. Es unterstützt meine Einstellung zur Bahnfahrt. Das 9,-€ Ticket findet bei mir kein Gehör. Ich persönlich möchte, wenn ich eine Leistung in Anspruch nehme, diese auch bezahlen. Es wäre schön, wenn	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	der Service erhöht werden könnte, d.h. regelmäßige Wartung der Züge - wie oft sind bei mir Züge, Türen kaputt-, oder wie toll war es doch am letzten Wochenende in Beelitz, als uns ein Service-Mitarbeiter auf dem Bahnsteig beraten hat und uns auch am Abend ein Gefühl der Sicherheit auf dem Bahnsteig gab.	
ID: 1757	Eine moderate Preiskultur ist in meinen Augen schon wichtig. So sollten zum Beispiel Kinder nicht nur bis 14 Jahre frei fahren können, sondern bis 17, damit sich auch Familien Urlaubs- und Wochenendausflüge leisten können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ohne immense Zuschüsse ein solches Angebot nicht finanzierbar ist. Im VBB und in vielen anderen Verkehrsverbünden dürfen Kinder im Alter bis 5 Jahren kostenfrei fahren. Kinder im Alter von 6 bis 14 Jahren können Fahrscheine zum Ermäßigungstarif lösen. Damit richtet sich der VBB nach einer Regelung, die auch in anderen Verbundräumen in Deutschland zur Anwendung kommt.
ID: 1757	Aber nun zu meiner eigentlichen Stellungnahme, die ich zusammenfasse, da mir die Stellungnahme von Kapitel zu Kapitel zu unübersichtlich ist. Ich bin gegen den Ausbau der S-Bahn bis Finkenkrug. Aus ihre Kurzfassung/Langfassung sind die Fahrzeiten der bis 2030 geplanten S-Bahn zwar nicht zu entnehmen, bzw. ich habe es nicht gefunden, aber ich vermute das die reine Fahrzeit auf jeden Fall länger dauert. Auch vermute ich, dass S-Bahn und Regionalbahn nicht gleichzeitig laufen werden, ich werde dann also als Finkenkrugerin perspektivisch auf jeden Fall S-Bahn fahren müssen. Der 10 Minutentakt nutzt mir wenig. 3mal pro Stunde, dann aber schnell und zuverlässig in Berlin sein, das ist für mich wichtig. Umsteigen von der S-Bahn in die Regionalbahn ist nicht unproblematisch. Bahnsteigwechsel, Verspätungen der Züge in welche man umsteigen muss oder aus denen ich komme und so weiter verlängern meist die Reisezeit. Außerdem ist durch das Umsteigen ein durchgängiges Arbeiten schlecht möglich und der Sitzplatz muss wieder neu "erkämpft" werden. Aufgrund von Baumaßnahmen erlebe ich dieses Szenario derzeit täglich in Charlottenburg bzw. am Hauptbahnhof. Irgendwie fühle ich mich als Nahpendler (was ökologisch aber auch wichtig ist) den Fernpendlern gegenüber benachteiligt. Die nächste Frage die ich mir stelle ist, wie werden perspektivisch die Schüler von Nauen, Brieselang und Finkenkrug zu ihren Schulen gebracht? Steigen wir dann auf die Straße um? Und wie wird sich Falkensee, Finkenkrug bezüglich des Ausbaus (Gleiserweiterung, neue Bahnhöfe ...) verändern? Müssen Häuser weichen, wieviel Natur wird zerstört gerade auch im Hinblick auf den Bredower Forst, Lärmerhöhung .... Stellwände ... und und und. Sie sehen ich habe Fragen über Fragen und leider kann ich diese aus ihren "Fassungen" nicht zu entnehmen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die betriebliche Anbindung (S-Bahn und/oder Regionalbahn) der Station Finkenkrug wird im Projekt i2030 inverschiedenen Varianten untersucht, um die insgesamt bestmögliche Lösung im Gesamtkorridor Spandau-Nauen ermitteln zu können. Bezgl. der Reisezeit S-Bahn sind verschiedene Varianten in Prüfung, darunter auch Expresszüge, die im Vergleich zur Regionalbahn (hier RB14), ähnliche Reisezeiten aufweisen und darüber hinaus zusätzliche Stationen wie Westkreuz bedienen. Mit den Erkenntnissen aus der Vorplanung und weiteren Betrachtungen können dann Varianten ausgeschlossen und Vorzugslösungen entwickelt werden. Bei allen Betrachtungen liegt ein großen Augenmerk darauf Betroffenheiten mit bestehenden Immobilien gering zu halten und Eingriffe in die Naturräume zu vermeiden.Ergebnisse werden frühzeitig an die Öffentlichkeit kommuniziert, um hier einehohe Akzeptanz für das Vorhaben in der Bevölkerung herzustellen. Vorrangiges Ziel ist es, für den Großteil der Fahrgäste zukünftig noch attraktivere ÖPNV-Anbindungen anzubieten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1753	.Sehr geehrte Damen und Herren, zu Kapitel 4.1.5. Angebortskonzepte ... (S.118) beantrage ich in der Tabelle 24.1. folgende Ergänzungen:	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt wird. Eine Direktverbindung von Finsterwalde nach Senftenbergwurde als verkehrlich vorteilhafte Verlängerung der Linie RE8 in Vorbereitungder Ausschreibung des Netzes Elbe-Spree

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	1. unter Abschnitt Neue Linien: RE8 den Laufweg verlängern: Berlin Hbf - Finsterwalde (Niederlausitz) "-Senftenberg - Ruhland" 2. unter Abschnitt Kapazitätsausweitung neu aufnehmen: RE18 Verdichtung 60-min-Takt (Mo-Fr), falls durch das BL Sachsen die Verkehrslinie S8 (Dresden - Kamenz) bis nach Hoyerswerda verlängert wird und der RE15 dadurch wegfallen sollte. Begründung: bessere Verkehrserschließung des regionalen Wachstumskerns (RWK) Westlausitz einschließlich des BASF-Produktionsstandorts Schwarzheide	geprüft, ist jedoch direkt mit denZügen der Linien RE7 konfliktiert. Eine Verbesserung der Verbindung zwischenden Mittelzentren Brandenburgs wird abseits des SPNV jedoch auch gezielt z.B.durch die PlusBus-Förderung beanreizt. Eine Reduktion des SPNV-Angebots zwischen dem LandBrandenburg und der Stadt Dresden ist nicht vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1751	Sehr geehrte Damen und Herren, wie ich dem Landesnahverkehrsplan 2023 – 2027 entnehme, steht der Betrieb der Strecke Neustadt/Dosse Richtung Pritzwalk zur Disposition. Eine Einstellung der Verbindung (bis Wutike bzw. Rosenwinkel) würde mich direkt betreffen, da ich [redacted] auf die Verbindung von Neustadt aus angewiesen bin. Ohne diese Verbindung müsste ich die gesamte Strecke von Berlin aus mit einem (geliehenen oder gemieteten) Auto fahren, was angesichts der Klimakrise sicher sehr unangemessen und auch finanziell unerschwinglich wäre.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1744	Sehr geehrte Damen, geehrte Herren, laut Entwurf des Landesverkehrsplans soll die Bahnstrecke Neustadt-Pritzwalk deutlich eingekürzt werden, und nur noch zwischen Neustadt und Kyritz gependelt werden. Wir sind ein StartUp aus Berlin, was ab Q4 2022 den Betrieb eine Ölmühle und Duftmanufaktur in Heiligengrabe OT Blumenthal aufnehmen wird. Mit ausschlaggebnd bei der Standortwahl war eine Zugverbindung von Berlin über Kyritz nach Blumenthal. Wir planen in den kommenden Jahren mehr als 10 Arbeitsplätze zu schaffen und sind in einer strukturschwachen Region auch auf diese Zugverbindung mit angewiesen. Daher möchten wir hier die Wichtigkeit auch für die Zukunft und den Erhalt dieser Verbindung unterstreichen. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	[redacted]	bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1743	Der RB74 ist kaum genannt. Es besteht der Verdacht, dass diese Strecke noch schlechter bedient wird als bisher, oder sogar eingestellt. Derzeit fahren nur wenige Züge am Tag, der letzte fährt so früh, dass ich nach einem Büro-Tag in Berlin (nähe Zoologischer Garten) nicht mehr nach Brügge komme, auch ein Bus fährt nicht mehr. Stattdessen muss ich mit dem Auto nach Pritzwalk und von dort aus einen Zug nehmen. Die kürzeste und schnellste Bahn-Strecke von Pritzwalk über Kyritz und Neustadt/Dosse (RB73) nach Berlin ist auch nicht viel besser bedient und schlecht ausgebaut, aufgrund des schlechten Taktes muss man den Umweg über Wittenberge oder Hennigsdorf fahren. Der Anschluss vom RB74 zum RB73 in Pritzwalk ist so schlecht, dass man besser mit dem Auto nach Pritzwalk fährt. Noch schneller geht's mit dem Auto bis Glöwen (knapp 50 km) um dann mit dem RE2 nach Berlin-Zoo zu fahren, dann fährt man aber fast die halbe Strecke mit dem Auto. Verkehrswende sieht anders aus. Wenn unsere [redacted] Kinder sich nach der Schule mit Freunden verabreden kommen sie mit ÖPNV nicht nach Hause, es fährt einfach nach 18 Uhr nichts mehr, wir müssen sie mit dem Auto abholen. [redacted] Der RB74 ist derzeit die einzige Möglichkeit, von Brügge aus am Wochenende mit ÖPNV zu fahren, Busse fahren nicht. Falls diese Strecke eingestellt werden sollte können wir unseren Feriengäste nicht mehr anbieten mit der Bahn anzureisen. Auch unsere Kinder können sich nicht eigenständig bewegen sondern wären immer darauf angewiesen mit dem Auto gefahren zu werden. Schade ist auch, dass der RB74 nicht über Meyenburg hinaus weiter nach Norden verlängert wird. Güterzüge verkehren dort, aber keine Personenzüge. Die Anbindung Richtung Norden nach Plau am See oder sogar noch weiter in Richtung Rostock (mit Bedienung der Tagesrandzeiten) würde den ÖPNV attraktiver machen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1742	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich bin öfter auf die Verbindung von Berlin über Neustadt Dosse nach Blumenthal und Pritzwalk angewiesen. Eine Einstellung der Linie würde eine Fahrt mit dem Auto erforderlich machen. So geht es mit Bahn und Fahrrad. Bitte erhalten sie diese Möglichkeit [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark)

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1737	Guten Tag, leider ist im neuen Landesverkehrsplan keine Haltestelle der bestehenden Bahnlinie (Nordbahn; RE 5 zwischen Berlin und Stralsund) in Gutengermendorf vorgesehen. Dagegen protestiere ich hiermit. Zahlreiche Einwohner*innen des Dorfes und umliegender Ortschaften würden einen solchen (Bedarfs-)Halt in Gutengermendorf sehr begrüßen, um entweder auf langwierige Fahrten per Bus zum Bhf. Gransee bzw. Bhf. Löwenberg oder umweltschädliche PKW-Fahrten zu verzichten. [redacted] die Fahrt z.B. von/ nach Berlin per ÖPNV kommt ergahrungsgemäß im Alltag aufgrund der Umständlichkeit, langen Dauer, teils seltenen Verbindungen bzw. teils lange vorab nötigen Anrufen für Rufbusse zu selten in Betracht. Für viele Menschen würde die direkte Anbindung an den Bahnverkehr Pendeln zur Arbeit und/oder das Leben ohne Autobesitz sehr erleichtern und somit auch die Dorfbewohner*innen im Allgemeinen besser an die Umgebung anbinden bzw. sie aus der Verkehrs-Isolation holen. Angesichts der Rohstoff-/Energiekrise und des Klimawandels scheint es sowieso nicht mehr zeitgemäß auf die Möglichkeit von sinnvollen Einsparungen (Benzin bzw. Energie im Allgemeinen, Schadstoffe) zu verzichten. Der ÖPNV sollte allgemein zuungunsten anderer energieintensiver Verkehrsmittel ausgebaut werden! Und es ist ja auch politisch gewünscht, dass das Leben und Arbeiten auf dem Land durch eine adäquate Infrastruktur funktioniert. Im Gutengermendorf gibt es bereits einen zur Zeit inaktiven Bahnhof, der reaktiviert werden könnte und dies aus unserer Sicht auch sollte! Wir würden uns umgemein freuen! Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ein Halt in Gutengermendorf wurde nicht als Vorschlag für die in Kapitel 4.1.4 beschriebene Potenzialuntersuchung Reaktivierungen genannt. Neue Potenzialuntersuchungen zu weiteren Stationen und Strecken werden in Paketen beauftragt. Der Halt Gutengermendorf wird daher ggf. bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1735	RB63 aufrecht erhalten auf der gesamten Strecke Sehr geehrte Damen und Herren, die aktuelle Maßnahme zum 9 EUR Ticket ist bereits jetzt Indiz für die verstärkte Nutzung der Bahn, sofern der Preis stimmt- die Fahrgastzahlen liegen deutlich über dem Vorjahreszeitraum. Der zusätzliche Kostendruck im Individualverkehr auf der Straße verstärkt die Überlegungen der Bürger*innen zu alternativen Transportmöglichkeiten. Die steigende Alterung außerhalb von Ballungsgebieten erfordert mobile Angebote außerhalb des eigenen Pkw. Ökologisch angezeigt ist es ohnehin. Um dem gestiegenen Interesse an umweltfreundlichen Transportwegen Rechnung zu tragen, sind nachhaltige Angebote wesentlich. Schließlich dient auch dieser Puzzlestein der Steigerung der Attraktivität von Lebensraum in der Fläche und siedelt Familien an. Bereits jetzt ist in Joachimsthal die Ausweisung neuer	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Bauflächen geplant, die den Zuzug junger Menschen bewirbt. Insoweit sollte auch diese Anstrengung flankiert werden mit guten Möglichkeiten des Pendelns zum/vom Arbeitsplatz. Die Region hat als wesentliche Säule den sanften Tourismus. Für diese Säule benötigt man eine optimale Abdeckung, um sämtliche Attraktionen in angemessener Zeit zu erreichen. Insoweit ist auch die ökonomische Bedeutung guter Zuganbindung erfolgskritisch für die Region. [redacted]	Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1729	[redacted] Aufgrund der stetigen zunehmenden Preiserhöhung für Brennstoffe und vieles mehr, besteht gerade jetzt verstärkt unser (mein) Wunsch, die Bahnstrecke nach Bölzkenoch intensiver als Beförderungsmittel einzubeziehen.. Ich [redacted] möchte nach wie vor mobil bleiben, möchte aber nur noch kurze Strecken mit dem Auto fahren. Da ich möglichst unabhängig bleiben möchte, ist mir dringend daran gelegen, dass der Haltepunkt Bölzke erhalten bleibt... Nutzung für vereinfachte Arzt und Behördengänge, insbesondere für älterer Personen die nicht mehr ganz so sicher Autofahren können... Es gibt eine immer stärkere Besiedlung und Zuzug von neuen Bewohnern in Bölzke/Kemnitz/Sarnow/... . Durch den Wegfall der Bahnstation würde die Neuansiedlung erneut massiv gestört. Generell ist das Vorhandensein der Bahnstation eine Bereicherung und Aufwertung des Ortes.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1728	Zu der geplanten Stillegung der Bahnstrecke rund um Rosenwinkel: Ich möchte anmerken, dass es in Zeiten der Klimakrise ein absolut falscher Schritt ist Bahnstrecken stillzulegen. Außerdem erschwert die Stilllegung der Strecke die Teilhabe am öffentlichen Leben von Menschen ohne Auto/Führerschein. Wir brauchen die Strecke, wir brauchen alle Strecken! Viele Grüße	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1725	Sehr geehrte Damen und Herren, hier mein Ergänzungsvorschlag zu Kapitel 4.2.1. Infrastrukturentwicklung (Seite 153), nach Zeile "Großenhain Cottb Bf - Ruhland" einfügen: • Ruhland - Cottbus Hbf geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen • Ruhland - Falkenberg/Elster geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen • Ruhland - Hosena (-Hoyerswaerda) geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen Begründung: 1. Erhöhung der Reisegeschwindigkeit im Zulauf zum Verkehrs- und Umsteigeknoten Ruhland; hier verkehren folgende Linien: RE7, RE11, RE13, RE15, RE18. RB49 2. Ruhland ist ein wichtigen Verkehrshalt der überregionalen Bahnverbindungen zwischen Cottbus (zweitgrößte Stadt in Brandenburg, Oberzentum u. RWK, Zentrum der Niederlausitz) - Ballungsraum Dresden/Oberes Elbtal (ca. 800 TEw) sowie Hoyerswerda (Lausitz) - Ballungsraum Leipzig-Halle (ca. 1,2 MioEw)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für eine Aufnahme dieser Maßnahmen der finanzielle Spielraum der LuFV Anlage 8.7 z.Z. nicht ausreicht. Auch andere mögliche Finanzierungstöpfe sind für diese Maßnahmen zurzeit nicht bekannt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1719	Den Bahnbetrieb erweitern, statt ihn einzuschränken!!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1715	Sehr geehrte Damen und Herren, der LNVP 2023-2027 hat in vielen, insbesondere berlinnahen Bereichen gute Ansätze, die zu Verbesserungen im Nahverkehr führen werden. In peripheren Räumen ist er jedoch anachronistisch, rückwärtsgewandt und nicht nachvollziehbar. Dies betrifft insbesondere die im LNVP 2023-2027 vorgesehene Stilllegung der RB73 und RB74. Vor zwei Jahren wurde angekündigt, die RB73 durch die Einführung eines Zwei-Stunden-Taktes zu qualifizieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark)

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Die aktuelle Zugdichte lässt keinen geregelten und unkomplizierten Zugang zum SPNV zu, weshalb viele Nutzer der Bahn auf die Zugänge in Kyritz und Liebenthal ausweichen, wenn sie motorisiert sind. Viele Menschen können aber nicht auf ein Kfz zurückgreifen und sind deshalb bei zusätzlich extrem ausgedünnten Busverkehr, der vornehmlich als Schülerverkehr betrieben wird, in ihren Dörfern isoliert. ÖPNV und insbesondere der SPNV ist Teil der Daseinsvorsorge und wesentliches Element, um zumindest annähernd „gleichwertige Lebensverhältnisse in allen Teilräumen“ herzustellen bzw. zu erhalten und einen Zugang zur Grundversorgung beizubehalten. Im Rahmen der Verkehrswende ist es geradezu unerträglich die letzte verbliebene tägliche Möglichkeit zu streichen, die Städte Kyritz und Pritzwalk mit ihren Versorgungsfunktionen erreichen zu können. In der VBB-Bewertung der Qualität im ÖPNV belegt der RB73 den 6. Platz im Gesamtranking und den 1. Platz im Linienranking. Die RB73 ist zu 100 % zuverlässig und hat eine Pünktlichkeitsquote von 98,8 %. Die Personalbewertung fällt mit 97,2 % ebenso hervorragend aus, wie die Kundenzufriedenheit von 1,4! Dies ist vor dem Hintergrund der ungetakteten und ausgedünnten Linienfahrten und der Bewertung der Stationen und des Netzzustandes mit Platz 31 besonders positiv zu bewerten. Heißt, die Nutzer der Bahn finden die Strecke toll, auch wenn sie nur schwierig zu nutzen ist. Die Strecke ist für uns (die Prignitz) ein zunehmend wichtiger werdendes Verkehrsmittel. Sollte diese Verbindung gestrichen werden, konterkariert dies alle öffentlichen Willensbekundungen der Landesregierung zur „Mobilitätswende“. Die Strecke wird bei steigenden Energiepreisen für den Individualverkehr, bei immer mehr älteren und immobilen Menschen usw. für die unterschiedlichsten Belange immer wichtiger. Wege zum Arzt, zum Einkaufen, in die Schule, zur Arbeit, zum Besuch von Kunst und Kultur in Berlin und nicht zuletzt als Unterstützung des Tourismus in der Region (Fahrradausflüge, Wochenendurlaube usw.) werden stark eingeschränkt bzw. unmöglich. Ich rege an und fordere Sie dazu auf 1. die RB73 und RB74 zu erhalten und sie wieder im LNVP 2023-2027 aufzunehmen, 2. die Zugfolge für beide Linien kurzfristig auf mindestens sechs Zugpaare zu erhöhen, 3. die RB73 mittelfristig auf einen Zwei-Stunden-Takt auszubauen, 4. die Umsteigezeiten in Neustadt (Dosse) in Richtung Wismar zu verbessern (derzeit fährt die RE2 wenige Minuten vor dem Eintreffen der RB73 ab), 5. die wenigen verbliebenen händisch betriebenen Schienenquerungen zu automatisieren, 6. die Strecke des RB73 mittelfristig zu elektrifizieren oder analog der RE6	um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	mit batteriebetriebenen Fahrzeugen auszustatten. Ich bitte um Zusendung des Abwägungsergebnisses. Beste Grüße [redacted] [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1714	Einwand gegen die Einstellung der Bahnstrecke Neustadt Dosse-Pritzwalk.....Stichwort Mobilität in ländlichen Raum fördern und nicht einschränken, Stichwort Tourismus fördern und nicht einschränken.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1713	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich fände es äußerst bedauerlich, würde die Bahnverbindung von Neustadt nach Rosenwinkel eingestellt werden, da diese viele kleine Orte and die regionale, sowie überregionale Mobilität anbindet. Würde diese Anbindung weg fallen, wären diese Orte für Bewohner*innen deutlich unattraktiver, gerade für solche, die sich kein eigenes Auto leisten können, es nicht fahren dürfen, weil sie zu jung, zu alt oder behindert oder schlicht aus umwelttechnischen Gründen darauf verzichten möchten. Durch das 9 € ist klar zu erkennen, dass ein großer Teil der Gesellschaft bereit ist, mehr öffentlichen Nahverkehr zu nutzen. Doch werden auch die Grenzen der Verfügbarkeit von Taktung und Verbinden aufgezeigt. Sollten diese Verbinden weiter eingestellt und eingeschränkt werden, ist das ein großer Schritt in die falsche Richtung. In diesem Sinne hoffe ich, wir könen in der Prignitz gemeinsam einen zukunftsfähigen Weg einschlagen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ich hoffe Sie nehmen unsere Anliegen der Erhaltung der Bahnanbindung ernst. Mit sonnigen Grüßen [redacted] [redacted]	
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1708	Der LNVP ist Richtungsweisend für den Nahverkehr des Landes Brandenburg. Die darin abgefassten Vorhaben stellen Vorrangig auf Maßnahmen zur Entwicklung des SPNV ab und berücksichtigt die territoriale Bedarfsentwicklung nach Mobilität im ÖPNV. Als unverzichtbares Bindeglied sind die Stationen des SPNV als Zugangspunkt ein wesentlicher Faktor zur Akzeptanz des Verkehrsangebots. [Anm. d. Red.: Forderung] Hier müssen neben den Fahrradabstellanlagen und Parkplätzen, auch stärker die Aufenthaltssituation und die Verknüpfung zum kÖPNV in den Fokus gerückt werden. Über Jahre wurde an den SPNV Zugangsstellen die vom Nutzer gewünschte Infrastruktur runtergefahren. Oft gibt es heute einen Fahrausweisautomaten, keine sanitären Einrichtungen und unangenehme Wartebereiche bei denen man Wind und Wetter ausgesetzt ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die Ausstattung der Stationen die jeweiligen Eisenbahninfrastruktur-Betreiber (EIU) DB Station&Service bzw. die privaten EIU und für die Umfeldgestaltung die jeweilige Kommune verantwortlich ist. Das Land kann dabei nur im Rahmen seiner rechtlichen und begrenzten finanziellen Möglichkeiten durch Einzelförderungen unterstützend wirken. Mithilfe der Kompetenzstelle Bahnhöfe wurde bei der VBB GMbH eine Stelle zur Unterstützung der Kommunen bei der Revitalisierung von Bahnhofsgebäuden eingerichtet.
ID: 1708	Mit der Netzerweiterung zum Dezember 2022 auf der RB 21(Potsdam – Wustermark – Berlin, Gesundbrunnen) bzw. der Netzanpassung bis 2027bei der die RB 23 den Bahnhof Wustermark als Endstelle aus Potsdam kommend bedienen soll, bei gleichzeitiger Angebotsverdichtung auf dem RE4, ist unbedingt die Wende und Abstellproblematik für den kÖPNV neu zu gestalten. Es ist davon auszugehen, dass die Vor-/Nachgelagerten Verkehre mehr Platzbenötigen und eine grundsätzliche Neuordnung der Bedienung des Vorplatzes erfolgen muss. Dieser Verknüpfungspunkt ist bereits heute mit seiner „Doppelhaltestelle“ entlang der Fahrbahnkante mehr als unterdimensioniert. Der Standort hat über die Jahre in seiner Bedeutung als Umsteigepunkt zugenommen und wird dies auch mit den neuen Angeboten weiterwerden. Die Nutzergruppenkommen aus den Gewerbestandorten der Güterverteilzentren Wustermark und Brieselang. Allein diese beiden Standorte benötigen aktuell in der Spitze für 5 Gelenkbusse zeitgleich die Möglichkeit der Fahrgastaufnahme. Heute versperrt bereits ein 3.Bus die Zufahrt zur P+R Anlage, was für die PKW Nutzer zum Verlust des Bahnanschlusses führen kann. Hier ist eine schnelle Neuordnung der Verkehrsführung erforderlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sie außerhalb dessen Regelungsbereichs liegt. Eine Weiterleitung an den zuständigen Aufgabenträger erfolgt.
ID: 1708	Die Reaktivierung von Haltepunkten im Landkreis Havellandbietet dem Nutzer die Chance schneller auf den SPNV umsteigen zu können, beidem vor allem für diesen die Reisezeitverkürzung im Vordergrund stehen dürfte. Bei der Einrichtung von erforderlicher Infrastruktur eines neuen/reaktivierten Haltepunktes, sollte auch unbedingt das Umfeld mit Berücksichtigung finden. Ggf. sind bauliche Anlagen für den Bushaltbehindertengerecht herzustellen, Wegeleitsysteme vorzuhalten und Abstellplätze für den Bus mit Wendeanlage zu errichten. Durch eine frühzeitige Beteiligung der vor Ort agierenden VU sollten vor Betriebsaufnahme die erforderlichen Maßnahmen abgestimmt und umgesetzt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1708	Mit einer Taktverdichtung im SPNV werden die Anforderungen der Bus-Nutzer nach einer adäquaten Anbindung folgen. So wird ein30er Takt des RE4 dazu führen, dass die Zu-/Abbringerverkehre ebenfalls in einem solchen Taktraster fahren (mindestens in der HVZ). Der Ausbau der Schiene, einhergehend mit der Leistungserweiterung, kann erheblich zur Klimawende im öffentlichen Verkehr beitragen. Deren zielgerichtete Umsetzung erfordert in den Kommunen einen stärkeren Fokus auf die Abhängigkeiten von Kommunaler Entwicklung und verkehrspolitischer Vorgaben. Dabei ist der kÖPNV in seiner Leistungsfähigkeit zu bewerten, um Investitionen frühzeitig planen zu können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Anschlusssicherung zwischen SPNV und kÖPNV und im kÖPNV untereinander im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr in erster Linie den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Die Anschlusssicherung steht im Spannungsfeld unter anderem zwischen kurzen und verlässlichen Übergangszeiten, Pünktlichkeit, Anschlüsse im weiteren Linienverlauf sowie den technischen Komponenten Fahrgastinformation und Disposition.
Öffentlichkeit: Privatperson **ID: 1704**	Guten Tag, hiermit möchte ich meinen Protest und mein Nein zur Schließung der Bahnstrecke kundtun! Es gibt eine immer stärkere Besiedlung und Zuzug von neuen Bewohnern in Rosenwinkel. Durch den Wegfall der Bahnstation würde die Neuansiedlung erneut massiv gestört. Auch Freunde von mir betrifft das, die ihren Lebensmittelpunkt gerade von Berlin nach Rosenwinkel verlegen möchten und kein Auto haben. Das wird ihre Pläne massiv durchkreuzen und vielleicht sogar den Umzug verhindern. Generell ist das Vorhandensein der Bahnstation eine Bereicherung und Aufwertung des Ortes! Rosenwinkel ist/war in den Medien präsent und das Image steigt stetig. Wir gehen davon aus, dass der Ort in den kommen Jahren an Attraktivität zunehmen wird. Ich finde es unmöglich, dass wir in diesen Zeiten noch dafür kämpfen müssen, dass Autobahnen nicht ausgebaut und Bahnstrecken nicht geschlossen werden. Freundliche Grüße und ein unbedingtes Ja zur Mobilität im ländlichen Raum und zu nachhaltiger Mobilität im allgemeinen. [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson **ID: 1685**	1. Widersprüchliche Aussagen zur Bedienqualität von Strecken Laut Entwurf des LNVP wird für die kommenden Jahre eine steigende Verkehrsnachfrage auf den Strecken im Berliner Umland prognostiziert. Für die Strecken vom Berliner Norden über Oranienburg bis zur Ostsee (Rostock Hauptbahnhof, Neustrelitz Hauptbahnhof Stralsund Hauptbahnhof) wird eine Fahrgaststeigerung von 5 bis 30Prozent erwartet (Karte 10). Für einzelne Streckenabschnitte wird von einem Fahrgastanstieg von mehr als 2.000 Personen/Jahrausgegangen. Für das Jahr 2027 wird mit einem prognostizierten Fahrgastaufkommen von mehr als 5.000 Personen/Tag auf der Strecke Oranienburg-Rostock Hauptbahnhof gerechnet. Auf der Strecke Oranienburg-Berlin wird sogar mit hoher Nachfrage (>10.000 Fahrgäste/Tag) gerechnet. Der Entwurf des LNVP verweist auf den Seiten 96 ff. auf einheitliche Bedienstandards, die für den Regionalverkehr eine mindestens stündliche Bedienung vorsieht. Weiterhin wird darauf	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da perspektivisch eine Angebotsverdichtung auf der Relation Berlin - Neustrelitz geplant ist (vgl. 4.1.5).

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	verwiesen, dass Strecken mit mittlerer Nachfrage (>5.000 Fahrgäste/Tag) mindestens mit zwei Fahrten pro Stunde und Richtung bedient werden sollen. Die prognostizierten Fahrgastzahlen für die nördliche Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg stehen somit im Missverhältnis zu den Planungen zur zukünftigen Bedienqualität des RE5. Der RE5 soll auch im Jahr 2027 weiterhin nur im Stundentakt Montag bis Freitag und auch am Wochenende verkehren. Einzig ein zusätzliches Verdichterzugpaar in den Hauptverkehrszeiten Montag bis Freitag und saisonale Ausflugszugpaare sollen ermöglicht werden. Die im LNVP genannte Zielsetzung für Bedienstandards auf stark frequentierten Strecken steht damit nicht im Einklang mit den Planungen des RE5.	
ID: 1685	Hier sollten Nachbesserungen ins Auge gefasst werden. Schon heute wäre eine Taktverdichtung des RE5 auf zwei Fahrten pro Stunde in den Hauptverkehrszeiten und in den Sommermonaten von Freitag bis Sonntag sinnvoll, um eine Entlastung für Pendlerinnen und Pendler zu erreichen und überfüllte Züge zu vermeiden. An den Wochenenden ist der RE5 in Richtung Rostock/Stralsund bereits in Berlin-Gesundbrunnen häufig so stark belegt, dass ab Oranienburg oft keine Sitzplätze mehr zu bekommen sind. Auch würde dies die Attraktivität des SPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr deutlich erhöhen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Entlastende Zusatzzüge im Ausflugsverkehr werden anlassbezogen auch entlang der Linie RE5 eingerichtet. Eine strukturelle Taktverdichtung in Richtung Fürstenberg(Havel) ist mit dem Perspektivnetz des LNVP langfristig vorgesehen.
ID: 1685	2. Planungshorizont Projekt i2030 konkretisieren Der10-Minuten-Takt bei der S-Bahn im Berliner Umland ist weiter eine wichtige Zielsetzung im LNVP. Die S-Bahn auf der Strecke Oranienburg-Berlin ist täglich stark frequentiert, verkehrt zwischen Oranienburg und Frohnau jedoch nur im20-Minuten-Takt. Ein 10-Minuten-Taktzwischen Oranienburg und Frohnau würde eine deutliche Angebotssteigerung und Qualitätsverbesserung für Fahrgäste bedeuten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Ausbaumaßnahmen, um den 10-Minuten-Takt zwischen Frohnau und Oranienburg zu ermöglichen, sind im i2030-Maßnahmenpaket für die Berliner S-Bahn verankert. Die Finanzierungsvereinbarung für die Vorplanung (2. Leistungsphase nach HOAI) wird derzeit erarbeitet und soll mit Beginn 2023 von den Ländern Berlin-Brandenburg mit der Deutschen Bahn innerhalb der 3. Tranche für die S-Bahn gezeichnet werden. Eine verbindliche Aussage zu Bau und Inbetriebnahme kann in dem frühen Planungsstadium leider nicht getätigt werden.
ID: 1685	Während die Planungs- und Umsetzungsstände anderer i2030-Projekte zum Teil deutliche Fortschritte machen, ist für den Abschnitt der S-Bahn Oranienburg-Frohnau bisher lediglich die Grundlagenermittlung erfolgt. Eine Zielstellung für die Umsetzung des Projekts fehlt im Entwurf des LNVP gänzlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1685	Eine Zielstellung für die Umsetzung des Projekts fehlt im Entwurf des LNVP gänzlich. Eine konkrete Angabe dazu, wann die Landesregierung die Taktverdichtung umgesetzt haben möchte, wäre sinnvoll, um den Willen des Landes zur Erfüllung der Zielsetzung zu verdeutlichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1685	3. Bedienzeiten Regionalbahn 20 (RB20) optimieren und ausweiten Die RB20 verbindet das Mittelzentrum Oranienburg direkt mit der Landeshauptstadt Potsdam. Die Planungen die RB20 auch weiterhin nur von Montag bis Freitagverkehren zu lassen, verkennt, dass es auch eine hohe Nachfrage für Fahrten am Wochenende gibt. Kultur- und Freizeitangebote in Potsdam und auch in Oranienburg laden insbesondere am Wochenende dazu ein, das Auto stehen zulassen und auf die Bahn umzusteigen.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der LinieRB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von derLinie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrsbedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Für eine Bedienungder vorrangig im universitären, Schüler- und Berufspendlerverkehr Linie auch amWochenende besteht derzeit kein erkennbarer Bedarf.
ID: 1685	Für Touristen oder Menschen mit Mobilitätseinschränkungen wäre eine Angebotsausweitung auf das Wochenende daher sinnvoll. Um das Nachfragepotential der Strecke für Fahrten am Wochenende zu eruieren, wäre ein Testbetrieb denkbar.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der LinieRB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von derLinie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrsbedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Für eine Bedienungder vorrangig im universitären, Schüler- und Berufspendlerverkehr Linie auch amWochenende besteht derzeit kein erkennbarer Bedarf.
ID: 1685	Von Montag bis Freitag fährt die RB20 im Stundentakt zwischen Oranienburg und Potsdam Hauptbahnhof. Auf der Strecke von Oranienburg nach Potsdam hält der Zug in Hennigsdorf bei jeder Fahrt rund 17 Minuten, bevor die Fahrt nach Potsdam fortgesetzt wird. In der Gegenrichtung beträgt die Fahrtunterbrechung nur rund5 Minuten. Es sollte geprüft werden, wie der Halt in Hennigsdorf weiterverkürzt werden kann, um die Verbindung in Richtung Potsdam weiter zu optimieren.	Vielen Dank für Ihren Hinweis, der im LNVP bereits berücksichtigt ist. Mit Umsetzung des Netzes Elbe-Spree und der Verknüpfung der Linien RB20 und RB22 in Golm konnte die Standzeit in Hennigsdorf auf 6-7 Minuten für den Richtungswechsel verkürzt werden.
ID: 1685	4. Reaktivierung Strecke Wensickendorf-Liebenwalde – Testbetrieb prüfen Im Bericht zur „Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Haltepunkten“ wurde kein ausreichendes Potenzial für die Reaktivierung der Strecke Wensickendorf-Liebenwalde festgestellt. Aus meiner Perspektive, setzt sich die Kommunale Arbeitsgemeinschaft Region Heidekrautbahn e.V. (KAG) dennoch mit guten Gründen für die Wiederinbetriebnahme der Bahn nach Liebenwalde ein. Siehe Gutachten der Niederbarnimer Eisenbahn AG „Nachfragepotenziale bei Reaktivierung der Strecke Wensickendorf – Liebenwalde“ aus dem Jahr 2019.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken im Land Brandenburg für die Strecke Wensickendorf – Liebenwalde kein ausreichendes Potenzial zur Reaktivierung festgestellt wurde. Entsprechendes ist auch für den kürzen Abschnitt Wensickendorf – Zehlendorf anzunehmen. Das Land und der VBB werden aber bei einer Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebes des Abschnittes durch Dritte offen für Gespräche sein. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass das Land Brandenburg, sofern die weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit einschließlich der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Schmachtenhagen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		– Oranienburg positiv ausfallen, als Auftraggeber des SPNV Änderungen in den SPNV-Leistungen vornehmen kann.
ID: 1685	Zu befürworten wäre in jedem Fall folgende Zwischenlösung: Aktuell besteht mit derRB27 montags bis freitags eine stündliche Verbindung zwischen Wensickendorf und Berlin-Karow, eingeschränkt auch an den Wochenenden. Die Strecke ist gewidmet, die Gleise liegen noch und eine durch die KAG organisierte Sonderfahrt am 2.Juni 2022 machte deutlich, dass die Strecke, zumindest bis Oranienburg-Zehlendorf, auch derzeit grundsätzlich befahrbar wäre.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken im Land Brandenburg für die Strecke Wensickendorf – Liebenwalde kein ausreichendes Potenzial zur Reaktivierung festgestellt wurde. Entsprechendes ist auch für den kürzen Abschnitt Wensickendorf – Zehlendorf anzunehmen. Das Land und der VBB werden aber bei einer Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebes des Abschnittes durch Dritte offen für Gespräche sein. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass das Land Brandenburg, sofern die weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit einschließlich der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Schmachtenhagen – Oranienburg positiv ausfallen, als Auftraggeber des SPNV Änderungen in den SPNV-Leistungen vornehmen kann.
ID: 1685	Die Fahrdauer für die Strecke Berlin-Karow-Wensickendorf beträgt aktuell 22Minuten. Am Haltepunkt in Wensickendorf wartet der Zug montags bis freitags rund eine halbe Stunde, bevor die Fahrt nach Berlin-Karow fortgesetzt wird. Es ist nach Aussage der Niederbarnimer Eisenbahn AG (NEB) machbar, anstelle der Wartezeitnach Zehlendorf weiterzufahren, den Haltepunkt zu bedienen und dennoch den aktuellen Fahrplan einzuhalten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken im Land Brandenburg für die Strecke Wensickendorf – Liebenwalde kein ausreichendes Potenzial zur Reaktivierung festgestellt wurde. Entsprechendes ist auch für den kürzen Abschnitt Wensickendorf – Zehlendorf anzunehmen. Das Land und der VBB werden aber bei einer Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebes des Abschnittes durch Dritte offen für Gespräche sein. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass das Land Brandenburg, sofern die weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit einschließlich der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Schmachtenhagen – Oranienburg positiv ausfallen, als Auftraggeber des SPNV Änderungen in den SPNV-Leistungen vornehmen kann.
ID: 1685	Ein probeweiser Testbetrieb über einen begrenzten Zeitraum auf dem Trassenabschnitt Wensickendorf-Zehlendorf könnte also eine mögliche Option darstellen, um die von der KAG sowie Bürgerinnen und Bürgern gewünschte Reaktivierung des Streckenabschnittes – letztlich bis Liebenwalde - voranzubringen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken im Land Brandenburg für die Strecke

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Wensickendorf – Liebenwalde kein ausreichendes Potenzial zur Reaktivierung festgestellt wurde. Entsprechendes ist auch für den kürzen Abschnitt Wensickendorf – Zehlendorf anzunehmen. Das Land und der VBB werden aber bei einer Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebes des Abschnittes durch Dritte offen für Gespräche sein. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass das Land Brandenburg, sofern die weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit einschließlich der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Schmachtenhagen – Oranienburg positiv ausfallen, als Auftraggeber des SPNV Änderungen in den SPNV-Leistungen vornehmen kann.
ID: 1685	5. Taktverdichtung der Regionalbahn 12 (RB12) in den Hauptverkehrszeiten Die Stadt Templin gehört aktuell zu den am schlechtesten angebundenen Mittelzentren in Brandenburg. Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans sieht weiter nur einen60-Minuten-Takt für die Strecke Templin-Berlin Ostkreuz vor. Lediglich in der Perspektive nach 2030 wurde im Korridor der Nordbahn die Einrichtung eines30-Minuten-Takts zwischen Oranienburg und Templin Stadt in den Hauptverkehrszeiten aufgenommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1685	Hier sollte eine deutliche Priorisierung der Taktverdichtung im LNVP aufgenommen werden. Weiter sollten Möglichkeiten zur Realisierung einer Taktverdichtung konkret benannt und in der Folge geprüft werden. Denkbar wären beispielsweise der Einsatz von „Sprinter“-Zügen und „Flügelungen“ von Zügen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Kategorien „Priorität 1“ und „Priorität 2“ der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+ zusammengefasst werden. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zu einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, unter anderem der absehbaren Senkung des allgemeinen Tarifniveaus (z.B. Deutschland-Ticket) sowie der Mobilitätswende, wird das Perspektivnetz weiterhin um mehrere Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergänzt. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.
ID: 1685	Weiter würde ein Testbetrieb die Möglichkeit eröffnen, die zugrunde gelegten Auswahlkriterien für die Reaktivierung von Strecken und damit die Gesamtbewertung der Potenzialuntersuchung des VBB auf Plausibilität zu überprüfen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Aufnahme eine Testbetriebes auf der Strecke Wensickendorf - Liebenwalde ist derzeit nicht vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1688	[redacted] im LKR OPR möchte ich zu der Neuausrichtung der Landesnahverkehrsplanung Stellung beziehen: Der Plan sieht vor, dass die Bahnstrecke Neustadt/Dosse - Pritzwalk weiter ausgedünnt und der Weiterbetrieb in Frage	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	gestellt wird. Dagegen muss ich im Sinne der Bürger, für deren Interessen ich mich einzusetzen gewählt wurde, protestieren. Diese Maßnahme stünde im direkten Widerspruch zur einführenden Präambel, in der von Wachstumskurs, Daseinsvorsorge und Strukturentwicklung die Rede ist. Der ÖPNV wurde in den letzten Jahren immer mehr ausgedünnt, mit der Folge, dass die Nutzung der Linien sich auch zurückentwickelt haben. Wenn es aufgrund ungünstiger und unzureichender Taktung der Verkehrsmittel nicht möglich ist, in zumutbarer Zeit in die Stadt und wieder zurückzukommen, ist es verständlich, dass dieses Verkehrsmittel nicht genutzt wird. Gerade im Zuge der Energieverteuerungen und angesichts der Gegenmaßnahmen der Regierung (9€-Ticket) ist es geradezu widersinnig, den ÖPNV weiter einzuschränken. Die strukturschwachen Regionen wie die Prignitz leben schon mit erheblichen strukturellen Einschränkungen, die damit noch verstärkt werden. Um nach Berlin zu kommen, muss man entweder nach Wittstock oder nach Neustadt/Dosse kommen. Mit den derzeitigen Taktungen ist dies schon fast unmöglich, einen Anschlusszug zu erreichen. Wird die Linie weiter ausgedünnt, ist die Nutzung einer Bahnlinie nach Berlin unmöglich. Die Entwicklung des "sanften Tourismus" in der Prignitz darf sich nicht nur auf die Region an der Elbe beziehen, die von Berlin aus gut erreichbar ist. Auch die anderen Regionen in der Prignitz haben ihren Reiz für Fahrradtouristen, können aber kaum mehr per Bahn erreicht werden. Von Blumenthal aus ist es nicht möglich, per Fahrrad auf einem Radweg den Weg zur Arbeit oder zum Einkauf anzutreten. Der längst überfällige Straßenbau der L144 der als "Grünes Band" bei der Straßenbauplanung offensichtlich ignoriert wird, zeigt ebenso, dass unsere Region abgehängt werden kann. Die Bürger fühlen sich von der Politik verlassen und ihre Bedürfnisse nicht mehr wahrgenommen. Mit meinen Hinweisen möchte ich darauf dringen, die Bahnlinie Neustadt/Dosse - Pritzwalk weiter zu erhalten und die Taktung weiter zu erhöhen. [redacted]	finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1686	Sehr geehrte Damen und Herren, bitte verhindern Sie weitere Streckenstillegungen, insbesondere die der RB 73 Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg! Vorm Hintergrund der Verkehrswende und den steigenden Fahrgastzahlen, die das 9-Euro-Ticket bewirkt, muss man eher über eine Steigerung der Tacktzahl reden um diese Verbindung wieder attraktiver zu machen. Hier gibt es auch die Chance die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg wieder mehr zu verbinden(Strecke über Plau usw.) und somit die Hauptstrecken in die Touristengebiete zu entlasten. Vielen Dank! [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1679	Sehr geehrte Damen und Herren, ich protestiere gegen die geplante Einstellung der Bahnlinie zwischen Pritzwalk und Kyritz! Wir in Pritzwalk brauchen die Linie als Zubringer zum RE 2, für eine schnelle Verbindung nach Berlin. Der RE 6 fährt sehr lange und kommt dann doch nicht in Berlins Mitte an. Außerdem würden durch eine Einstellung der Linie die Dörfer zwischen Pritzwalk und Kyritz vom ÖPNV abgeschnitten. Das darf nicht geschehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1679	Außerdem halte ich es für sinnvoll, den Takt des RE 6 zu erhöhen, nicht nur zwischen Berlin und Neuruppin, sondern vor allem in der Prignitz! Wir nutzen den Zug, um für Wege zwischen den Städten Pritzwalk, Perleberg und Wittenberge auf das Auto zu verzichten. Leider ist ein stündlicher Takt oft nicht mit den Terminen zu vereinbaren, die wir wahrnehmen müssen. So nehmen wir doch das Auto, um lange Wartezeiten an den Bahnhöfen zu vermeiden. Mit einem halbstündlichen Takt gewänne der RE 6 als Verbindung enorm an Attraktivität.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Für eine Angebotsverdichtung über das im Rahmen des Perspektivnetz vorgesehene Maß ist derzeit und absehbar keine ausreichende Verkehrsnachfrage erkennbar.
ID: 1679	Um den ländlichen Raum - und nicht nur den Speckgürtel - nicht abzuhängen, sondern besser an Berlin anzubinden, wäre auch ein Betrieb des RE 6 nach 21 Uhr nötig. Wenn wir abends mit dem Fernverkehr in Wittenberge ankommen, gibt es nach 21.06 Uhr keine Verbindung nach Hause mehr. Wenn wir abends ein Kulturangebot in Berlin wahrnehmen, müssen wir Auto fahren, da nach 21.30 Uhr kein Zug mehr von Berlin in die Prignitz fährt. Durch eine bessere Anbindung könnte das weite Land mit viel potenziellem Wohnraum und vielen freien Arbeitsplätzen attraktiver werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Eine derartige Abendverbindung wird ab dem Jahr 2023 zunächst Freitag und Samstag umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1678	Sehr geehrte Damen und Herren, - mit der geplanten Streichung der Strecke (Neustadt-) Kyritz - Pritzwalk (RB73) über die Ortschaften Wutike, Blumenthal, Rosenwinkel und Bölzke im SPNV-Vergabeplan 2023 bin ich nicht einverstanden. -wir als Familie nutzen regelmäßig diese Verbindung, um nach Berlin zu pendeln -Alle Kinder aus den o.g. Orten, die die Gemeinschaftsschule in Heiligengrabe besuchen, sind auf diese Bahnlinie angewiesen, um selbstständig dorthin zu gelangen. Für diese Strecke gibt es keinen Schulbus und wir sind logistisch auf die Verbindung angewiesen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	- Für alle, die in dieser Region leben, ist Mobilität abseits von privater KFZ-Nutzung eine grundlegend wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige und stabile Entwicklung von Gesellschaft und Kultur im ländlichen Raum. -Die Einstellung dieser Bahnstrecke würde vielen jungen Familien mit Kindern das Leben auf dem Land erschweren oder gänzlich unattraktiv machen. Diese Bahnlinie muss erhalten werden! Freundliche Grüße [redacted] [redacted]	(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1676	Sehr geehrte Damen und Herren, bitte erhalten Sie den vorhandenen ÖPNV in der Prignitz und bauen Sie diesen aus. Dazu gehört u.a. die Bahnverbindung Neustadt-Pritzwalk.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1676	Aber eine direkte Verbindung in die Kreisstadt Perleberg von Lenzen aus ist nötig. Der Umweg über Witenberge ist eine zeitaufwändige Zumutung. Gerne darf der der Bus im 30-minuten Takt fahren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 1676	Weiterhin bitte die Mitnahme von nicht-motorisierten Zweirädern in allen öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Thema Fahrradmitnahme wird immer wieder diskutiert. In touristischen Regionen bzw. auf touristischen Linien ist diese bereits vielerorts möglich. Generell liegt die Entscheidung, Fahrräder zu transportieren beim durchführenden Verkehrsunternehmen. Landesweite Vorgaben wurden unter anderem deshalb nicht getroffen, da der Busverkehr in Aufgabenträgerschaft der Landkreise liegt. Außerdem birgt eine Fahrradmitnahme die Gefahr, dass sich Fahrzeiten sich aufgrund des längeren Ein- und Ausstiegsprozesses verlängern und dadurch Takte und Anschlüsse nicht mehr eingehalten werden können, weshalb die Fahrradmitnahme vorwiegend auf ausgewählten touristischen Linien ermöglicht wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1673	Sehr geehrte Damen und Herren, - über die Streichung der Strecke (Neustadt-) Kyritz - Pritzwalk (RB73) über die Ortschaften Wutike, Blumenthal, Rosenwinkel und Bölzke im SPNV-Vergabeplan 2023 bin ich bestürzt. [redacted] - Für mich und meine Familie ist diese Strecke essentiell, da meine Frau und ich beruflich mit der Bahn pendeln und für unsere [redacted] Kinder diese Linie über Anschluss in Pritzwalk die einzige Möglichkeit ist, selbständig zu ihrer Schule nach [redacted] zu gelangen. Für diese Strecke gibt es keinen Schulbus und wir sind logistisch auf die Verbindung angewiesen. Eine Einstellung der Strecke wäre für uns eine Katastrophe. - Für alle, die in dieser Region leben, ist Mobilität abseits von privater KFZ-Nutzung eine grundlegend wichtige Voraussetzung für eine nachhaltige und stabile Entwicklung von Gesellschaft und Kultur im ländlichen Raum. - Diese Bahnlinie ist die einzige Nord-Süd-Verbindung, die die Prignitz durchkreuzt. Der Wegfall dieser Bahnlinie würde der derzeit beobachtbaren Umkehr der Bevölkerungsentwicklung in der Prignitz mit Zuzug junger Familien, Ansiedlung von Kunst und Kultur sowie dem Tourismus im Wege stehen und die Entwicklung der Prignitz als ein lebenswerter Lebensraum massiv ausbremsen. - Die Zukunft der Mobilität gehört dem ÖPNV, auch auf dem Land abseits von Ballungsräumen! Die Einstellung dieser Bahnstrecke würde vielen jungen Familien mit Kindern das Leben auf dem	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Land erschweren oder gänzlich unattraktiv machen. Doch die Zukunft der Region hängt genau davon ab! Diese Bahnlinie muss erhalten werden! Herzlichen Dank[redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1641	Sehr geehrteDamen und Herren, ich [redacted] nutze häufig den RB 73/74 zum Pendeln nachBerlin bzw. als Startpunkt für [redacted] besuche in Frankfurt/Main. [redacted] Ich selbst würde die Strecke auch noch häufiger nutzen,wenn es unter der Woche noch eine „spätere Verbindung gäbe“. Da derzeit derletzte Zug bereits ab Berlin-Spandau 15:40 bis nach Rosenwinkel fährt, ist einkompletter Arbeitstag mit 8 Std. nicht möglich. D.h. ist kann nur an „kurzen Tagen“die Bahn nutzen. Im Entwurf desLNVP 2023-2027 habe ich nun mit Erschrecken festgestellt, dass die ursprünglichmindestens bis 2025 zugesagte Verbindung nicht mehr betrieben werden soll. Die fürmich und uns alle in der Region wichtige Verbindung zwischen Neustadt (Dosse) undPritzwalk (und weiter nach Meyenburg) soll nunmehr gekappt werden und nur nochdie Strecke Neustadt (Dosse) – Kyritz Bürgerpark bedient werden. Ich bitte Sie nunmehrIhre Planungen diesbezüglich zu überdenken. Die Streckeist für uns (die Prignitz) ein zunehmend wichtiger werdendes Verkehrsmittel.Sollte diese Verbindung gestrichen werden, konterkariert dies aus meiner Sichtalle öffentlichen Willensbekundungen der „Mobilitätswende“. Die Strecke wird bei steigenden Energiepreisen für den Individualverkehr,bei immer mehr älteren und immobilen Menschen usw. für die unterschiedlichsten Belangeimmer wichtiger. Wege zum Arzt, zum Einkaufen, in die Schule, zur Arbeit, zumBesuch von Kunst und Kultur in Berlin und nicht zuletzt als Unterstützung des Tourismusin der Region (Fahrradausflüge, Wochenendurlaube usw.) werden stark eingeschränktbzw. unmöglich. Hinweise zum Dokument: • An der nun stillzulegenden Strecke wurden erstin den Jahren 2018 bis 2022 umfangreiche Maßnahmen an den Bahnhofsvorplätzengefördert (sinnlos anscheinend) siehe Seite 79 • Leider fehlt jedweder Hinweis auf eine Prognoseder „Entwicklung bis 2030“ in den Fahrgastzahlen. Muss man ja auch nicht, wenndie Strecke stillgelegt werden soll. (Sarkasmus)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da dieLänder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben,für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept derRegionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten inMecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basisdieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe derVerkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahrendes Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz AmBürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark –Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigenVerkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für dreiJahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	• Auf Seite 53, Rückblick: Entwicklung des ÖPNV seitdem Jahr 2018 ist ein PR6 mit einer noch offenen Vergabe für den Zeitraum2022-2028 vermerkt. Wie habe ich dieses zu verstehen? Kommt hier noch eine Ausschreibung und Vergabe und meine oben genannten Befürchtungensind gegenstandslos? Oder soll hier nur der Betrieb von Neustadt bis KyritzBürgerpark vergeben werden? Mit freundlichen Grüßen [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1668	Es ist eine unbedingbare Aufwertung für eine ländliche Region, das sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar ist. Dies zieht junge Familien auf der Suche nach geeignetem Wohnraum an, sich dort anzusiedeln und die Region strukturell zu bereichern. Insbesondere Erreichbarkeit zu Schulen un d Arbeitsplätzen. Wir als vierköpfige Familie benötigten aufgrund fehlender öffentlicher Verkehrsmittel über Jahre zwei Autos!! Das ist ein Aspekt , der in Zeiten der CO 2 Emission und steigender Kraftstoffpreise umweltpolitisch inakzeptabel und finanziell für Verdiener in der ländlichen Region nicht mehr tragbar ist!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die entsprechende Zielvorgabe, die Schaffung von attraktiven Verkehrsangeboten mit Bahn und Bus, in Kapitel 1.1 des LNVPs bereits ausformuliert ist.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1667	Sehr geehrte Damen und Herren, [redacted] Jetzt höre ich, von der Idee Zugverbindungen einzustellen und Frage mich ernsthaft, wie wir als Gesellschaft junge und alte Menschen dazu bringen wollen ihre Perspektiven zu wechseln, zu erweitern, wenn sie nun daran gehindert werden sollen? Horizonte zu erweitern, immer wieder Mut machen in Kommunikation zu gehen, Bedarf der Reise. Es ist somit ein Bedürfnis, damit sich der Mensch bewegen kann. Einmal mehr im Rahmen der Benzinpreise und der Erinnerung daran: Wir wollen und sollen Energie sparen. Herzlich Grüße [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die entsprechende Zielvorgabe, die Schaffung von attraktiven Verkehrsangeboten mit Bahn und Bus, in Kapitel 1.1 des LNVPs bereits ausformuliert ist.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1666	Sehr geehrte Damen und Herren, Die Bahnlinie Neustadt - Pritzwalk sollte auf keinen Fall eingestellt werden. Sie bietet allen Bewohnern der Region Beweglichkeit ohne Auto und insbesondere Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit, ihre Heimat unabhängig von Fahrdiensten der Eltern zu erobern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1666	Anstatt sie stillzulegen, sollten eher alle Busse mit Fahrradanhängern ausgestattet werden (siehe Sachsen-Anhalt), damit wir die weiter entfernten Bahnhöfe mit dem Fahrrad besser erreichen können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Thema Fahrradmitnahme wird immer wieder diskutiert. In touristischen Regionen bzw. auf touristischen Linien ist diese bereits vielerorts möglich. Generell liegt die Entscheidung, Fahrräder zu transportieren beim durchführenden Verkehrsunternehmen. Landesweite Vorgaben wurden unter anderem deshalb nicht getroffen, da der Busverkehr in Aufgabenträgerschaft der Landkreise liegt. Außerdem birgt eine Fahrradmitnahme die Gefahr, dass sich Fahrzeiten sich aufgrund des längeren Ein- und Ausstiegsprozesses verlängern und dadurch Takte und Anschlüsse nicht mehr eingehalten werden können, weshalb die Fahrradmitnahme vorwiegend auf ausgewählten touristischen Linien ermöglicht wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1665	Hiermit unterstütze ich das Vorhaben, eine stündlich Anbindung von Kyritz nach Neustadt zum Zug nach Berlin und die Wiederbelebung des Nachtzuges von Berlin nach Neustadt und Kyritz um den Prignitzern eine gute Möglichkeit der Zugverbindung nach kulturellen Veranstaltungen und ähnlichen am Abend zu ermöglichen. Auch die Wiederbelebung der Strecke von Neuruppin nach Neustadt per Zug ist aus meiner Sicht notwendig, um den individuellen Autoverkehr in dieser Richtung auf die Schiene zu bringen.Dazu ist jedoch auch ein Stundentakt notwendig, um den Berufsverkehr per Bahn zu ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1664	Guten Tag, wer heute noch schienengebundene Verkehrsmittel stilllegen will, an dem ist die Welt- und Umweltpolitik wohl vorbeigegangen. Für mehr Menschen auf der Schiene bedarf es dieser als Voraussetzung. Also bitte auch an die Zukunft denken. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1663	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich finde die Überlegungen die Bahnstrecke Kyritz Pritzwalk nicht mehr zu bestellen bzw. aus dem Wegeplan zu nehmen nicht zeitgemäß und perspektivisch gesehen keine nachhaltige Entscheidung. Die Bedeutung des ÖPNV wird in den kommenden Jahren zunehmen und koppelt dann Menschen und Anrainer dieser Region ab. [redacted] Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1662	Meine Einwände bezüglich der Aufgabe des Bahnhofs Rosenwinkel... Aufgrund der stetigen zunehmenden Preiserhöhung für Brennstoffe und vieles mehr, besteht gerade jetzt verstärkt unser (mein) Wunsch, die Bahnstrecke nach Rosenwinkel noch intensiver als Beförderungsmittel einzubeziehen.. Generell ist das Vorhandensein der Bahnstation eine Bereicherung und Aufwertung unseres Ortes. Wir haben kaum eine Möglichkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die größeren Städte zu kommen. Die Busse, die vor Ort fahren sind nur zu wenigen Zeiten nutzbar, Verbindungen äußerst unattraktiv oder nicht vorhanden. Ich plädiere für weitere zusätzliche Verbindungen der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark)

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Bahnlinien und in diesem Zusammenhang für eine Erweiterung der Buslinie zu der Zeit, zu der die Züge in Rosenwinkel ankommen, das würde die Nutzung um Längen attraktiver machen. Rosenwinkel wurde nun u.a durch den Beitrag des RBBs beworben, unser Image steigt stetig. Wir gehen davon aus, dass der Ort in den kommen Jahren an Attraktivität zunehmen wird... Im Übrigen kann ich nicht verstehen, dass wir vom Auto wegkommen sollen, die Bahn an Attraktivität zunehmen soll und dann solch ein Schritt gegangen wird.	um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1661	Sehr geehrte Damen und Herren! Eine Einstellung der Bahnlinie Neustadt - Pritzwalk wäre in Zeiten der Klimakrise und der Wiederbelebung regionaler Strukturen einschließlich emissionsarmer Verkehrswege ein vollkomen falsches und kontraproduktives Zeichen! Daher protestiere ich ausdrücklich gegen die Pläne einer Einstellung der Bahnlinie! Mit freundlichen Grüßen, [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1659	Die Bahnlinie darf nicht eingestellt werden. Die Nahversorgung kann damit nicht mehr sichergestellt werden. Arztbesuche sind nicht mehr möglich. Ständig auf Autos umzusteigen ist eine Zumutung, umweltschädlich und senkt die Attraktivität der Region, sodass damit auch weniger Steuereinnahmen verbunden sind. Sie sollten etwas für ihre Region tun, nicht dagegen!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1657	Sehr geehrte Damen und Herren, ich bin dagegen die Bahnverbindung von kyritz nach Pritzwalk zu schließen. [redacted] Angesichts der steigenden Spritkosten habe ich das auch weiterhin vor. [Anm. d. Red.: Benutzung der RB73]. Die Schließung dieser Bahnstrecke wäre das kaufe alle Pendler zwischen der Ostprignitz und der Prignitz.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1656	Sehr geehrte Damen und Herren, es ist sehr wichtig, dass die Orte auf dem Land mit dem öffentlichen Nahverkehr erreichbar sind. Deshalb protestiere ich gegen Kürzungen im Nahverkehr und Schließungen von Bahnlinien.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1656	Die Verkehrswende können wir nur mit einem bezahlbaren ÖPNV schaffen!!! Beste Grüße [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die gesamte ÖPNV-Branche ist sich des Problems bewusst und sucht nach Lösungen im Spannungsverhältnis von Aufrechterhaltung eines SPNV-/ÖPNV-Angebots im ländlichen Raum, bezahlbaren Fahrpreisen für die Kund*innen und verfügbaren Mitteln zur Finanzierung der Verkehrsunternehmen sowie der Infrastruktur. Forderungen nach entweder mehr Angebot in der Fläche oder günstigeren Preisen im Land Brandenburg sind nachvollziehbar, müssen für die Verkehrsunternehmen aber wirtschaftlich sein (Personalkosten, Energiekosten vs. "leere Gefäße"). Der ÖPNV wird bereits etwa zu Hälfte durch die öffentliche Hand finanziert. Die Fahrgeldeinnahmen müssen zur Kostendeckung der Verkehrsunternehmen beitragen.
Öffentlichkeit: Privatperson **ID: 1655**	Kein AUS für unsere Bahn !!! [redacted]. Etliche meiner Gäste kommen mit der Bahn und Fahrrad und steigen in [redacted] aus und es werden immer mehr. Diese Touristen aus Berlin und Hamburg sind wichtig für unsere kleinen Dörfer. Sie kaufen hier ein und nutzen Angebote, wie Reiten und Radfahren. Am Freitag und Sonntagabend im Stau auf der Autobahn zu stehen wird immer unpopulärer. In Zeiten der Verkehrswende ist es ein Unding, Bahnstrecken zu schließen. Viele Schüler und Berufstätige nutzen dese Bahnverbindung, um nach Pritzwalk zu kommen. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson **ID: 1654**	Sehr geehrte Damen und Herren, gerade nach den intensiven Lockdown-Zeiten ist die Prignitz im Begriff mehr Touristen anzulocken, mehr Angebote für Touristen entstehen und manche Investitionen und kleinen Firmen haben ihren Firmensitz bewusst auf Grund der Bahnlinie Rb 73 und Bahnhofsnähe gewählt. Das beabsichtigen Sie gerade im Keim zu ersticken. Es ist löblich im Zuge der Verkehrswende Taktungen zu erhöhen, aber der komplett falsche Weg (noch) wenig befahrene Strecken einzustellen. Wir benötigen mit unserem Tourismusangebot die Verbindung nach Berlin und das namentlich am Bahnhof Bölzkr. Ich spreche hiermit meinen Einspruch gegen die geplante Einstellung aus. Das ist für eine strukturarme Region, die sich im Aufbruch befindet, ein falsches Signal!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark)

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1653	Guten Tag, ich möchte hier anregen nach allen Möglichkeiten zu suchen, um den RE6 direkt nach Berlin durchzubinden. Der Nordwesten Brandenburgs, insbesondere Neuruppin und Umgebung wird seit Jahren mit dieser (über)lebenswichtigen Forderung hingehalten und zum Spielball der Länderlobbys gemacht. Leider hat sich die Idee einer wirklich gewollten Verkehrswende in den Entscheidergremien noch keineswegs durchgesetzt. Wer täglich mit diesem "Express" pendelt, kann viele leidvolle Erfahrungen sammeln. Ich finde, eine Region darf nicht so abgehängt werden! Ein guter und funktionsfähiger Nahverkehr ist das Rückgrat einer Region und sollte bei Planung und Finanzierung unangefochtenen Vorrang haben. In der Lausitz klappt's ja auch...	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Eine direkte Führung von RE6 (und RB55) über Tegel ist derzeit und absehbar infrastrukturell nicht umsetzbar. Derzeit werden alternative Linienführungen über den Außenring für die Linien RE6 und RB55 Berlin auf ihre fahrplanmäßige und infrastrukturelle Machbarkeit hin untersucht und bewertet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1452	Als regelmäßiger Bahnpendler [redacted] finde ich das Vorhaben sehr gut, die Bahntrasse zwischen Nauen und Berlin-Spandau für den Fern- und Regionalverkehr viergleisig auszubauen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1452	Dringend notwendig ist auch die vorgesehene Erweiterung des Platzangebots in den RB/RE-Zügen durch den zusätzlichen RE2 neu sowie längere Züge in Verbindung mit einem Ausbau der Bahnsteige.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1452	Dringend notwendig ist auch die vorgesehene Erweiterung des Platzangebots in den RB/RE-Zügen durch den zusätzlichen RE2 neu sowie längere Züge in Verbindung mit einem Ausbau der Bahnsteige.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im Rahmen des Projektes i2030 sollen alle Bahnsteige für den Regionalverkehr entlang der Strecke Berlin Spandau – Nauen auf eine nutzbare Länge von 215m verlängert werden, um den Einsatz längerer Züge zu ermöglichen.
ID: 1452	Wichtig wäre auch, die Züge in einer möglichst gleichmäßigen Taktung fahren zu lassen, damit keine zu großen Lücken entstehen. Ein ebenso gutes Angebot sollte es auch abends und an Wochenenden geben, da auch dann die Züge erfahrungsgemäß viel genutzt werden - auch von mir.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson	[redacted] kenne und schätze ich das gute und schnelle RB-Angebot vom Bahnhof Falkensee-Finkenkrug nach Berlin, gelegentlich auch nach Brieselang und Nauen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Innerhalb des Projekts i2030 laufen die Planungen für den Ausbau

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1453	Hunderten anderer Pendlerinnen und Pendler, deren Interessen das Netzwerk PRO Regionalverkehr Osthavelland vertritt, geht es ebenso. Wir sind daher entsetzt, dass es anscheinend Überlegungen gibt, den Regionalbahnhaltepunkt Finkenkrug komplett zu streichen und entsprechend auch das komplette RB-Angebot von dort. Zwar soll es dann wohl stattdessen eine S-Bahn-Anbindung geben. Dies wäre jedoch kein auch nur halbwegs gleichwertiger Ersatz. Im Gegenteil: Durch massiv längere Fahrzeiten bei gleichzeitig verringertem Komfort würde sich das Angebot dadurch aus meiner Sicht drastisch verschlechtern - was dem Ziel des LNVP einer Verbesserung des SPNV absolut zuwiderliefe. Nach Brieselang und Nauen würde es dann mutmaßlich gar keine direkte Verbindung von Finkenkrug aus mehr geben.	der Strecke zwischen Berlin-Spandau und Nauen. Endgültige Entscheidungen zur Angebotsgestaltung werden noch andauern, da es sich um ein komplexes Ausbauprojekt handelt, dass nur durch die finanzielle Beteiligung des Bundesrealisiert werden kann. Insgesamt wird es für den Großteil der Fahrgäste spürbare Verbesserungen bei den Verbindungen geben.
ID: 1453	Sollte es wirklich dazu kommen, würden viele Betroffene wohl stattdessen zum Bhf Falkensee oder nach Dallgow-Döberitz fahren, um von dort aus nach Berlin zu starten - ich vermutlich meistens mit dem Fahrrad, andere mit dem Auto. Wenn dies viele tun, würden die schon stark frequentierten Bahnhöfe dort jedoch noch stärker belastet und es würde mehr Individualverkehr entstehen statt solchen zu vermeiden. Dies widerspräche eklatant den Zielen von i2030. Zudem würde die schon bestehende Parkplatzknappheit in Falkensee und Dallgow-Döberitz verschärft. Wir plädieren daher dringend dafür, die kurzen Wege zu einem Regionalbahnhaltepunkt Finkenkrug zu erhalten - mit schnellen RB- und RE-Zügen wie bisher - idealerweise auch von allen anderen Haltepunkten zwischen Spandau und Nauen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Umsteigesituation in Finkenkrug ist dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg bekannt und fließt beiden Abwägungen zur Angebotsentwicklung mit ein.
ID: 1453	Eine S-Bahn-Verlängerung, wenn sie denn trotz der hohen damit verbundenen Kosten für das Land Brandenburg für Bau und insbesonder auch später den Betrieb als notwendig erachtet wird, sollte lieber am Bahnhof Falkensee enden, wo dann auch angemessene Umsteigemöglichkeiten zum Bahn-Regionalverkehr bestehen. Auf jeden Fall ist ein S-Bahn-Endpunkt abzulehnen, der keine solchen Umsteigemöglichkeiten bietet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1453	Stattdessen sollte der - sehr begrüßenswerte - Streckenausbau genutzt werden, um RB-Angebot und auch Taktung weiter zu verbessern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1454	Die aktuellen Erfahrungn mit dem Neun-Euro-Ticket bestärken mich in der Ansicht, dass das Tarifsystem grundlegend verändert werden sollte. Zwar ist der VBB hier schon deutlich weiter und attraktiver als in anderen Regionen mit oft kleinteiligen oder gar keinen Verbundsystemen, gleichwohl sehe ich auch hier Verbesserungsbedarf. Ziel muss ein möglichst einfaches und zugleich für alle preislich attraktives System sein ohne komplizierte Tarifwaben sowie ein Gewirr unterschiedlicher Tickets und Sondertarife. Mein Vorschlag wäre ein VBB-weites Ticket für alle zum Preis von 30 Euro monatlich im Abo oder bei Jahreszahlung bzw 40 Euro für den Einzelmonat. Für 60 beziehungsweise 80 Euro sollte dieses Ticket (so wie jetzt das Neun-Euro-Ticket) bundesweit für den ÖPNV einschließlich Bahn-Regionalverkehr gelten, gegen Aufpreis auch für den Bahn-Fernverkehr. Dies würde zwar zunächst Mehrkosten verursachen, mittelfristig	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ohne immense Zuschüsse ein solches Angebot nicht finanzierbar ist. Die gesamte ÖPNV-Branche ist sich des Sachverhaltes bewusst und sucht nach Lösungen im Spannungsverhältnis von Aufrechterhaltung eines SPNV-/ÖPNV-Angebots und bezahlbaren Fahrpreisen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	aber auch Entlastungen durch weniger Autoverkehr. Allerdings wären parallel höhere Investitionen in das ÖPNV/SPNV-Angebot notwendig, um der dann deutlich größeren Nachfrage gerecht zu werden. Dies sollte aber auch möglich sein, wenn man berücksichtigt dass die Pro-Kopf-Ausgaben für das Schienennetz in Deutschland weit unter denen in Nachbarländern wie Schweiz oder Österreich liegen, aber auch niedriger als in Großbritannien, den Niederlanden oder Italien. Für den Betrieb werden zudem in Brandenburg weiterhin Mittel für den Bahn-Regionalverkehr etwa für den Schülerverkehr zweckentfremdet.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1455	Ich bin entsetzt, dass in der Linenübersicht und im Zielnetz 2030 die Zugverbindungen RB73 und RB74 von Kyritz nach Pritzwalk sowie von Pritzwalk nach Meyenburg nicht mehr auftauchen. Es scheint mir völlig absurd zu sein, in einer Zeit, in der es um die Stärkung des Schienenverkehrs und die Reaktivierung von Schienenverbindungen gehen sollte, stattdessen vorhandene Verkehre einstellen zu wollen. Stattdessen sollte der - sehr begrüßenswerte - Streckenausbau zwischen Neustadt (Dosse) und Kyritz/Bürgerpark als erster Schritt gesehen werden, um diesen Ausbau nach Norden hin fortzusetzen. Längerfristiges Ziel wäre die Wiederherstellung der durchgehenden Verbindung von (Berlin-) Neustadt/Dosse über Pritzwalk, Meyenburg, Plau und Güstrow nach Rostock. Für eine solche alternative Ostsee-Route würde es gewiss eine erhebliche Nachfrage geben. Vor allem würde so ein neues attraktives Angebot für die Prignitz geschaffen. Dass derzeit in Mecklenburg-Vorpommern dafür das Interesse gering zu sein scheint, sollte kein Hindernis sein - das kann sich nach der nächsten Wahl schon ändern. Völlig absurd ist, einerseits eine Wiederaufnahme des Zugverkehrs zwischen Neustadt (Dosse) und Wittstock zu prüfen, was ich begrüße, zugleich aber andere, bereits funtionstüchtige Verbindungen in der Prignitz zu streichen. Aufbau und nicht Abbau von Bahnverbindungen muss das Ziel sein, um auch die Attraktivität strukturschwächerer Randregionen Brandenburgs zu steigern, statt sie zu verringern. Keine Alternative sind noch so gut gemeinte PlusBus-Konzepte. Die Akzeptanz von Bussen ist erfahrungsgemäß wesentlich geringer als die von SPNV-Angeboten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1455	Ebenso entsetzt bin ich über den offensichtlich geplanten Wegfall der Verbindung von Eberswalde über Joachimsthal nach Templin. Die dort zuletzt noch geringen Fahrgastzahlen dürften eher mit dem mäßigen Angebot (Zwei-Stunden-Takt) und der Corona-Zeit zu tun haben als mit mangelndem Interesse.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1637	Neu aufgenommen werden sollte in das Zielnetz die Reaktivierung der Verbindung von Wustermark nach Ketzin. Angesichts des starken Bevölkerungswachstums "in der zweiten Reihe" rings um Berlin dürfte auch hier ein zusätzliches Angebot rege genutzt werden. Die Trasse dafür ist vorhanden und muss lediglich ausgebaut werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die Strecke nach Ketzin tiefergreifende Untersuchungen durchgeführt werden müssen, um eine Aufnahme in das Zielnetz zu ermöglichen. Die Bewertung aus der Potenzialuntersuchung reicht hierfür allein nicht aus
ID: 1637	Ebenso sollte der einstige Bahnhof Groß Behnitz als Haltepunkt wiederhergestellt und mindestens stündlich bedient werden. Zwar ist die Ortschaft Groß Behnitz selbst nicht sehr groß, es würde damit jedoch ein attraktiver Bahn-Zugang auch für eine ganze Reihe umliegender Ortschaften geschaffen bzw wiederhergestellt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Ergebnis der dem LNVP vorgelagerten Reaktivierungsuntersuchung für Groß Behnitz das Potential für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar ist. Sofern die Reaktivierung der Stationen von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1633	Der Petersdorf (Fürstenwalde/Spree – Bad Saarow Süd) sollte wieder bedient werden. Im Reaktivierungsgutachten hat er in der Kategorie B abgeschlossen. Während bei den Zugstrecken die Kategorien A und B weiterverfolgt werden, soll die Kategorie B bei den Bahnhalten nicht weiterverfolgt werden. Das ist nicht nachvollziehbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken und Halte nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. In Kapitel 4.1.4 ist formuliert, dass über eine vertiefte Untersuchung der Stationen der Haltekategorie B dann entschieden wird, wenn die Ergebnisse aus dem Paket der Kategorie A vorliegen.
ID: 1633	Die Strecke Fürstenwalde- Beeskow bzw. der Streckenabschnitt Bad Saarow Pieskow – Beeskow sollte mindestens ins Perspektivnetz aufgenommen werden. Sie verbindet die RE1-	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken nach

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Strecke mit der Kreisstadt. Hierbei könnte auch eine Neutrassierung, z.B. eine kürzere Strecke Richtung Wendisch-Rietz die Kosten einer Reaktivierung senken.	einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Für die Strecke Bad Saarow-Pieskow - Beeskow wurde im Rahmen der Vorauswahl (erste Stufe der Potenzialanalyse) keine ausreichenden Ausgangsbedingungen für eine weitergehende Untersuchung mit positivem Ergebnis identifiziert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1630	Ein 10 Minuten Takt der S1 von Oranienburg bis Berlin-Frohnau, [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der zweigleisige Ausbau zwischen Frohnau und Hohen Neuendorf für einen 10-Minuten-Takt der S1 bis Oranienburg wird im Infrastrukturprojekt i2030 untersucht. Derzeit können noch keine Aussagen über eine vertiefende Planung und einer damit verbundenen möglichen Umsetzung der Maßnahme getroffen werden.
ID: 1630	[...] ein 30 Minuten Takt des RB 12 von Berlin-Ostkreuz nach Templin [...]	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Das Perspektivnetz des LNVP sieht eine entsprechende Angebotsverdichtung für den nördlichen Abschnitt der RB12 im Langfristhorizont vor.
ID: 1630	[...] eine Modernisierung des Bahnhofs "Zehdenick (Mark)"	Vielen Dank für Ihre Einwendung die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Bf Zehdenick (Mark) bereits vor ca. 10 Jahren modernisiert wurde. Dabei wurden die Bahnsteiganlagen und ein Reisendenüberweg baulich barrierefrei gestaltet und ein modernes elektronisches Stellwerk in Betrieb genommen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1626	Sehr geehrte Damen und Herren, Mit Schrecken mussten wir feststellen, dass die Bahnstrecke zwischen Neustadt/Dosse und Pritzwalk zukünftig eventuell nur noch bis Kyritz fahren soll. Gleichzeitig stimmt uns das Beteiligungsverfahren optimistisch, dass die Wünsche und Bedürfnisse der Bürger:innen ernst genommen werden. Gerade heute bin ich mit meiner Tochter und zwei Freundinnen aus Rosenwinkel mit dem Zug nach Berlin gefahren und die Bahn war schon in Rosenwinkel sehr voll. In Wutike waren dann auch alle Stehplätze belegt. Das ist mir in letzter Zeit öfter aufgefallen, dass die Strecke auch unter der Woche mehr und mehr frequentiert wird. Die momentane Taktung erlaubt es jedoch nicht, dass man zwischen Rosenwinkel und Berlin an einem Tag pendeln kann. Man kommt um 06:00 gut weg, aber die letzte Verbindung nach Rosenwinkel fährt ab Berlin/Zoo um 15:30, viel zu früh für einen 8 Stundentag im Büro. Ich denke, dass der Zulauf deutlich höher wäre, wenn wirkliches Pendeln, wie auch in Großbritannien üblich, ermöglicht werden würde.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Grundsätzlich soll doch eine Mobilitätswende stattfinden. Hierfür sollten mehr Strecken ausgebaut und keine Gestrichen werden. Im Moment ist die Taktung nichts halbes und nichts ganzes, das heißt es funktioniert nur begrenzt im Alltag. Das bedeutet auch, dass viele dann doch lieber das Auto nehmen. Die Zugverbindung kann es schon jetzt von der Zeit her mit dem Auto aufnehmen, beides dauert ca. 1 1/2 Stunden. Die Taktung kann es jedoch nicht mit dem Auto aufnehmen, wenn das auch noch passen würde, wäre es ein Selbstläufer und würde auch wieder neue Anwohner in die Dörfer an dieser Bahnstrecke anziehen. Wir wären so unendlich dankbar, wenn die Zugverbindung endlich eine gangbare Alternative zum Auto darstellen würde. Mit besten Grüßen, [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1625	Die Strecke Kyritz - Pritzwalk darf nicht eingestellt werden. Wozu wurde denn in Kyritz noch am Bürgerpark ein Haltepunkt mit Fördermitteln gebaut? Es sollte in Kyritz doch nicht Schluss sein. Die Prignitz darf nicht abgeschnitten werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1621	Sehr geehrte Damen und Herren, das die Bahnstrecke zwischen Kyritz und Pritzwalk stillgelegt, oder auch nur reduziert werden soll, ist eine absolute Katastrophe für mich persönlich aber auch für die Region. Folgende Gründe möchte ich dafür angeben: [redacted] 2. Diese Verbindung wurde dann immer weiter reduziert und sollte vor 7 Jahren bereits schon einmal still gelegt werden. Damals hat sich gezeigt wie wehrhaft die Bürger sind und wie wichtig	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ihnen diese Bahnverbindung ist. Die Verbindung ist eine wirtschaftliche Lebensader für die Region, deutlich wichtiger als der Autobahn Neubau der A14 und auch dieses mal ist mit erheblichem medienwirksamen Protest zu rechnen. [Anm. d. Red.: RB73]. [redacted] 4. Die Infrastruktur der wenig bevölkerten Regionen ist ein wichtiger Aspekt staatlicher Fürsorge, auch wenn es privatwirtschaftlich auf den ersten Blick nicht vernünftig erscheint. Betriebe, Existenzen und Lebensentwürfe sind an den Erhalt dieser Bahnstrecke gekoppelt. Es wirft ein sehr schlechtes Licht auf die derzeitige Landesregierung diese Lebensader unter dem Mantel der Verschwiegenheit stilllegen zu wollen. 5. Ökologische Aspekte sind in Zeiten des Klimawandels ein wichtiger Aspekt bei der Erhaltung von Bahnstrecken. 6. Die Bahnstrecke ist ein wichtiger touristischer Faktor. 7. Durch den Wohnungsmangel in den Ballungszentren wird die Prignitz immer interessanter als lebenswerter Wohnraum für Familien, dies kann nur mit einer Anbindung durch die Bahn funktionieren. Ein wirtschaftlicher Anschub durch die Region würde durch eine Stilllegung verhindert. [redacted] Die Information, dass diese wichtige Bahnstrecke wieder in Gefahr ist, hat mich erst vor wenigen Tagen erreicht und ich werde umgehend mit den regionalen und überregionalen Redaktionen Kontakt aufnehmen um eine aktuelle Berichterstattung dazu anzubieten. [redacted] Mit freundlichem Gruß [redacted]	Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1619	Die Bahnlinie Neustadt / Pritzwalk muss bleiben. Wir müssen unsere Verkehrswege lernen ohne Autos, bzw. mit viel weniger Autos zu bestreiten. Ein Punkt, der gesellschaftlich ganz oben auf der Agenda steht, um unsere katastrophalen Co2 Ausstösse zu dezimieren. Unsere Regionen Prignitz-Ruppin erleben gerade eine Bewegung in der Bevölkerung, die die Regionalität in den Focus bringt. Themen der Nachhaltigkeit beschäftigen mehr und mehr die Menschen. Die Schließung der Bahnstrecke würde ein Desaster bedeuten. Wir protestieren dagegen. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1618	Hallo, Ich wohne weiter weg und fahre seit Jahren immer wieder die Strecke zwischen Neustadt und sarnow...da es von Berlin aus die schnellere Verbindung ist und auch mein Heimat Ort angefahren wird.... deshalb finde ich es super wichtig das die Strecke erhalten bleibt. Zusätzlich ist sie auch zuverlässiger als die regional Bahn über Wittenberge oder Wittstock Auch ist eine Möglichkeit in die nächsten Ortschaften zu kommen da bei uns morgens kein Bus fährt. Zusätzlich fahren bei uns die Schulkinder immer mit den Zug da die Busverbindung morgens eingestellt wurde....	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1617	Stellungnahme im Bezug auf Kapitel 4.1.5, S. 126 Bahnstreckenabschnitt Kyritz-Pritzwalk Guten Tag, hiermit stimme ich energisch gegen die die geplante Kürzung des Streckenabschnitts Kyritz-Pritzwalk. - Ich [redacted] erlebe, wie die Nutzung von Bus und Bahn immer stärker ins öffentliche Bewusstsein rückt. Dieser Entwicklung durch Streckenkürzung entgegenzuwirken wäre absolut widersinnig - Mit steigenden Energie und Spritkosten bin ich (und viele Andre der Ortsansässigen) mehr denn je auf Bus und Bahn angewiesen, auch auf den betreffenden Bahnabschnitt - Freunde, Familie als auch Arbeitskolleg*innen sind alltäglich von diesem Teilabschnitt abhängig - ich begrüßen wenn denn einen Ausbau der Taktung, so z.B. einen späten Zug gegen 19 Uhr, damit sich die Taktung mit den allgemeinen Arbeitszeiten zumindest im Ansatz deckt Mit besten Grüßen, [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson	zum Landesnachverkehrsplan 2023-2027 wünsche ich mir, dass nicht nur die Verlängerung der Bahnstrecke von Werneuchen nach Wriezen in Angriff genommen wird, sondern anstatt den	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1616	Probebetrieb der RB63 wieder einzustellen, auch hier über eine sinnvolle Verlängerung von Bernau über Templin nach Prenzlau nachgedacht würde und diese ebenfalls in den kommenden Jahren umgesetzt wird.	imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1616	udem wünsche ich mir die Verlängerung der Bahnstrecke von Groß Schönebeck nach Joachimsthal. Ich bin fest davon überzeugt, dass ein attraktives Angebot, welches auch mit den Regionalen Angeboten abgestimmt ist (Fahrradwege, Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie), die Attraktivität der Strecke erhöht. Beides stellt eine sinnvolle Ergänzung zum Schienenfernverkehr dar und würde die Strecke nach Stralsund entlasten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Für eine derartige Neubaustrecke ist derzeit und langfristig absehbar kein SPNV-würdiger Mobilitätsbedarf erkennbar.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1615	Sehr geehrte Damen und Herren, diesem Kapitel ist zu entnehmen, dass bereits ab 2023 der Weiterführung der Strecke RB 73/RB 74 bis Meyenburg keine Beachtung geschenkt wird. Hier verschenkt man die touristische Erschließung einer interessanten Region von Berlin aus mit Anschlussmöglichkeiten nach Mecklenburg-Vorpommern. Beide Landesregierungungen haben sich schon verständigt, an dieser Stelle zusammen zu arbeiten. Für die Prignitz und Nordbrandenburg bedeutet der gegenwärtige Entwurf in meinen Augen eine Abkopplung von der Zukunft.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg undMecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristigtragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eineNutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eineEntscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen.Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um dieLeistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somitab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1615	In diesem Zusammenhang ist es nicht zu verstehen, dass auch die Verbindung von Neustadt/Dosse nach Neuruppin nicht geschlossen wird. Wenigstens so wäre eine Erreichbarkeit der touristischen Ziele Neustadt und Mecklenburg/Vorpommern möglich. Außerdem wäre die Erreichbarkeit dieses zentralen Ortes im Landkreis OPR besser gestellt. Es geht dabei auch um die Erreichbarkeit kultureller Angebote für die Region, der Ruppiner Kliniken und erweiterte Einkaufsmöglichkeiten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Neustadt (Dosse) - Neuruppin West, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1614	Stellungnahme im Bezug auf Kapitel 4.1.5, S. 126 Bahnstreckenabschnitt Kyritz-Pritzwalk Guten Tag, ich möchte hiermit ausdrücklich mein Bestürzen über die geplante Streckenkürzung der Bahnlinie zwischen Neustadt-Pritzwalk ausdrücken. Der Streckenabschnitt Kyritz-Pritzwalk ist für uns als Anwohner Rosenwinkel ein elementarer Bestandteil unserer alltäglichen Mobilität. [redacted] - Der Versuch die eigene Mobilität klima- und umweltfreundlich zu halten, ist mit dem geringen Takt wie er aktuell läuft eh schon schwierig einzuhalten, eine komplette Abschaffung dieser Teilstrecke wäre katastrophal und in Zeiten von Mobilitätswende absolut nicht nachvollziehbar - Wir begrüßen wenn denn einen Ausbau der Taktung, so z.B. einen späten Zug gegen 19 Uhr, damit sich die Taktung mit den allgemeinen Arbeitszeiten zumindest im Ansatz deckt Ich bedanke michfür die Kenntnisnahme und hoffe sehr, dass dieses geplante Vorhaben nicht in die Tat umgesetzt wird! Mit freundlichen Grüßen, [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1613	Im Abschnitt 4.3 werden verschiedene Qualitätskriterien besprochen. Ein für Reisende wichtiges Kriterium, nämlich die Reisezeit (wie lange benötigt man von A nach B), wird jedoch nicht betrachtet. Für Pendler ist die Reisezeit jedoch geradezu ein "Killer"kriterium. (Anmerkung: In rudimentärer Weise wird im Abschnitt 4.3.2 auf S. 168 oben eine "Verkürzung der Umsteigezeiten" erwähnt. Das ist jedoch nur ein Teilaspekt bezüglich der Gesamtreisezeit und somit in erheblicher Weise unvollständig.)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Zentrale Ansprüche für ein hochwertiges SPNV-Angebot sind Reisezeit und Zugänglichkeit. Gleichsam stehen diese beiden Ziele unmittelbar im Konflikt, wenn entlang einer Strecke zusätzliche Halte bedient werden. Die Landesplanung ist stets um einen Ausgleich beider Interessen bemüht, um den Nutzen des SPNV-Systems für alle Nutzer zu maximieren. Zu berücksichtigen sind dabei auch stets

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Vorschlag: Bei Qualitätsbetrachtungen sollte die Gesamtreisezeit unbedingt in den Kriterienkatalog aufgenommen werden - z.B. Reisedauer für wichtige Pendlerstrecken (nicht nur für ausgewählte Fernverkehrsstrecken). Insbesondere sollten die im LNVP geplanten Maßnahmen hinsichtlich dieses Kriteriums einzeln bewertet werden. Eine Vernachlässigung dieses Service-Aspekts kann grundsätzlich zu unbeabsichtigt schlechten Entscheidungen führen, die den eigentlich begrüßenswerten Zielen des ÖPNV-Ausbaus zuwiderlaufen.	die infrastrukturellen Voraussetzungen, die den einzelnen Strecken und somit SPNV-Angeboten zugrunde liegen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1612	Es geht aus dem LNVP nicht klar hervor, ob die S-Bahn bzgl. Bhf. Finkenkrug ein Parallelangebot zur Regionalbahn darstellen soll.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Innerhalb des Projekts i2030 laufen die Planungen für den Ausbau der Strecke zwischen Berlin-Spandau und Nauen. Endgültige Entscheidungen zur zukünftigen Angebotsgestaltung werden noch andauern, da es sich um ein komplexes Ausbauprojekt handelt, dass nur durch die finanzielle Beteiligung des Bundes realisiert werden kann. Insgesamt ist es das Ziel, für nahezu alle Fahrgäste spürbare Verbesserungen bei den Verbindungen anzubieten. Für den Bahnhof Finkenkrug wird während der frühen Phase der Vorplanung die Anbindung allein für Regionalverkehr, allein für die S-Bahn oder für beide Verkehre in Varianten geprüft.
ID: 1612	Falls ja: Wozu und wie dauerhaft wäre das Parallelangebot? Immerhin hat auch der Ausbau der Gleise eine erhebliche Auswirkung auf das Ortsbild und wahrscheinlich auch auf den Bahnverkehrslärm. Und darüber hinaus: wer trüge die Kosten eines derartigen Parallelangebots?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Während der Planungen werden auch Untersuchungen zur zusätzlichen Lärmbelastung und deren Auswirkungen bewertet. Allgemein sollen mit dem Ausbau des ÖPNV-Angebots Fahrten anderer Verkehrsträger wie Autos verringert werden, so dass deren Einflüsse auf das Stadtbild zukünftig kleiner werden.
ID: 1612	Falls nein: [Anm. d. Red: Kritik]: Eine Verlängerung der Berliner S-Bahn bis Finkenkrug ist im Sinne einer Verkürzung der Pendelzeiten nach Berlin nicht sinnvoll bzw. sogar kontraproduktiv. Auch wenn die S-Bahn (wie in Tabelle 30 aufgeführt) einen kürzeren Takt als die Regionalbahn aufweist, sind die eigentlichen Wegezeiten mit der S-Bahn deutlich länger als mit der Regionalbahn. Arbeitspendler werden damit im Vergleich zum heutigen Stand erheblich schlechter gestellt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Fahrgäste sollen von den neuen Angeboten profitieren. Das beinhaltet auch schnellere Fahrtzeiten und bessere Anbindungen nach Berlin.
ID: 1612	Schüler von Brieselang nutzen den Bhf. Finkenkrug, um in Falkensee bzw. Dallgow zum Gymnasium zu gelangen. [Anm. d. Red: Kritik]: Diese Verbindung wäre im Falle einer (alleinigen) S-Bahn-Anbindung ohne Halt der Regionalbahn gekappt, da Brieselang gemäß der dargelegten Pläne keinen S-Bahnhof hätte. Gleiches gilt sinngemäß für Schüler, die von Finkenkrug nach Nauen zum Gymnasium pendeln.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Erhaltung guter Verkehrsanbindungen für Schüler*innen aus Brieselang nehmen wir in unsere Betrachtung zur zukünftigen Angebotsgestaltung auf.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1612	Mein Vorschlag: Falls unbedingt eine S-Bahn Richtung Falkensee gebaut werden soll, höchstens bis zum Bhf. Falkensee. Eigentlich könnte man eher ganz darauf verzichten. Vorteil: Kosten sparen, Pendelzeiten nicht verlängern, Schüler nicht ausgrenzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1611	Im Kapitel 3.1.2 Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist der steigenden Bedarf sehr gut herausgearbeitet, so auch für die Verbindung von Nauen nach Berlin (vgl. Karte 7).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1611	[Anm. d. Red: Kritik]: Völlig unverständlich ist, dass hier in der Planung daraus keine Konsequenzen gezogen werden. Gemäß 4.1.5 Angebotskonzept sind weiterhin die RB10 und RB14 im Stundentakt vorgesehen. Abgesehen vom Bahnhof Falkensee sind dies die beiden einzigen, zu Hauptverkehrszeiten völlig überlasteten, Verbindungen der dazwischenliegenden Bahnhöfe nach Berlin. Hinzu kommt eine unglückliche Taktung der beiden RB-Linien, so dass für ca. 40 Minuten keine Verbindung nach Berlin (und umgekehrt) existiert. Beispiel Bahnhof Seegefeld: Fahrzeiten: x:27 und x:51 Zu den Verkehrsstarken Zeiten hält noch ein RE2 Entlastungszug z.B 09:40. Die große Lücke von mindestens 36 Minuten zwischen x:51 und x:27 bleibt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Mit dem Netz Elbe-Spree wurde das Angebot zwischen Berlin und Nauen durch eine ganztägig fahrende vierte Linie im Regionalverkehr deutlich aufgewertet.
ID: 1611	Dem Fahrgastaufkommen, zumindest in den werktäglichen Morgen- und Abendstunden angemessen wäre eine Verbindung nach Berlin (und zurück) etwa alle 20 Minuten. Bitte erarbeiten Sie eine Möglichkeit 3 Zugverbindungen pro Stunde nach Berlin auf den Bahnhöfen bereitzustellen, die derzeit nur von der RB10 und RB14 bedient werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Mit dem Netz Elbe-Spree wurde das Angebot zwischen Berlin und Nauen durch eine ganztägig fahrende vierte Linie im Regionalverkehr deutlich aufgewertet.
ID: 1611	Eine kurzfristige Lösungsmöglichkeit wäre, ohne die Strecke zusätzlich zu belasten, die RE2 zu Stoßzeiten auch auf den weiteren Bahnhöfen der Strecke halten zu lassen (wie es teilweise bereits Nachts erfolgt). Der RE2 fährt nach aktuellem Fahrplan x:14 in Falkensee ab. liegt also genau in der lagen Zeit zwischen RB10 und RB 14.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Mit dem Netz Elbe-Spree wurde das Angebot zwischen Berlin und Nauen durch eine ganztägig fahrende vierte Linie im Regionalverkehr deutlich aufgewertet.
ID: 1611	Der von der S-Bahn Berlin favorisierte Weiterbau der S-Bahn nach Nauen würde nach den in Falkensee vorgestellten Plänen nur dem Bahnhof Albrechtshof eine bessere Anbindung bringen. Wobei sich die Fahrzeiten zum Zentrum nach Berlin gegenüber der jetzigen Regionalbahnanbindung deutlich erhöhen würden. Viele Nachbarn, so auch wir halten daher diese Pläne nicht für gut [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Ausbauprojekt befindet sich derzeit in der frühen Phase der Vorplanung. Derzeit wird die S-Bahn bis nach Falkensee/Finkenkrug geprüft. Projektziel ist es, für die Fahrgäste bessere ÖPNV-Anbindungen als heute zu schaffen.
ID: 1611	• Viele Nachbarn, so auch wir halten daher diese Pläne nicht für gut und bevorzugen lieber eine Stärkung der Anbindung durch die Regionalbahn (s. Vorschlag oben) [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1611	[...] Stärkung der Anbindung durch die Regionalbahn (s. Vorschlag oben) - langfristig durch eine Entkopplung von Fern- und Regionalbahn durch zusätzliche Gleise, da oft ein verspäteter ICE den Takt der Regionalbahn durcheinander bringt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Im Projekt i2030 haben sich die Partner dazu verständigt, dass im Korridor Berlin-Spandau - Nauen zusätzliche Gleise geschaffen werden sollen, damit Regional-, Güter- und Fernverkehr unabhängig voneinander fahren können. Die Zielstellung wird auch mit dem Deutschlandtakt des Bundes verfolgt. Das Projekt befindet sich gerade in der Vorplanung, in der die Vorzugsvariante für den Ausbau festgelegt wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1606	Für die umfassende Darstellung der Planungsstufen danke ich Ihnen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1606	Zu Kap. 4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+: Den geplanten viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise auf der Hamburger Bahn zwischen Berlin und Finkenkrug begrüsse ebenso wie die vorgesehenen Angebotsausweitungen (z.B. den zusätzlichen RE 2, erweiterte Platzangebote in den Zügen sowie verlängerte Bahnsteige).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1606	Zu Kap. 4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+: Eine gleichmäßige Taktung der Züge im 20-Minuten-Takt verbunden mit der Angebotsausweitung auch an den Wochenenden und abends würde die Nutzung des Regionalverkehrs deutlich erhöhen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ein gleichmäßiger Taktversatz bis zum usbau der Strecke Berlin-Spandau – Nauen von den Zeitlagen der Fernverkehrszüge abhängig ist.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1610	[redacted] Ich nutze die Bahnverbindung sehr gerne, da ich enorm viel Zeit spare gegenüber der Nutzung der Busverbindungen [Anm. d. Red.: RB73]. Diese Zugverbindung wird von vielen Meyenburger Schülern genutzt. Ich bin daher echt sprachlos über die nunmehr geplante Abschaffung der Bahnstrecken Meyenburg - Pritzwalk (RB 74) und Pritzwalk - Kyritz (Teilstrecke des RB 73) hier in der Region und kann nicht verstehen, dass Sie eine solche Entscheidung treffen wollen! Einerseits hatte die Landesregierung noch Anfang des Jahres angekündigt, die Angebote im öffentlichen Personennahverkehr deutlich zu erweitern. Nunmehr tauchen die genannten Strecken im aktuellen Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2023-2027 des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg nicht mehr auf. Und das einfach so,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	ohne jegliche Vorwarnung. Wie passt das zusammen? Eine Kehrtwende um 180 Grad, die zu immenser Verunsicherung bei den Einwohnern führt und viele Fragen aufwirft. Wenn dieser Entwurf so umgesetzt wird, verfügt das Amt Meyenburg ab 01.01.2023 über keine Bahnverbindung mehr. Als ohnehin in vielerlei Hinsicht schon benachteiligte Region bedeutet dies, dass wir noch weiter abgehangen werden! In ganz Deutschland gibt es vor dem Hintergrund des allgegenwärtigen Klimawandels Bestrebungen, Bahnstrecken auszubauen und/oder zu reaktivieren, um umweltfreundliche Beförderungsmöglichkeiten anbieten zu können. Warum ist das in Brandenburg bzw. in einzelnen Regionen in Brandenburg nicht möglich? Ich kann mir als Alternative auch nicht vorstellen, dass dann mehr Busse fahren als vorher. Wie eingangs gesagt, ist das zum einen eine Frage von Zeitersparnis und Umweltfreundlichkeit. Daneben ist der Zustand der Straßen hier in unserer Region stellenweise mehr als schlecht, insbesondere auf den Dörfern bzw. auf dem Weg hin zu den Dörfern, die die Busse dann anfahren. Es ist vorprogrammiert, dass der Zustand sich hier weiter verschlechtern wird. Geld für einen adäquaten Ausbau der Straßen, insbesondere auch der Nebenstraßen, scheint nicht vorhanden zu sein, denn sonst hätten Sie hier bereits den Ausbau der Straßen forciert. Ich schlage vor, dass Sie sich vielleicht mal die Mühe machen, dies hier vor Ort einmal zu recherchieren und mitzufahren, mit der Bahn und zum Vergleich dann auch mit dem Bus. Sie werden den Unterschied sicher ebenfalls feststellen! Es macht unsere Region einfach auch noch unattraktiver, wenn hier kein Zug mehr hinfährt. Die Folge ist, dass junge Leute, die eigentlich hier bleiben möchten, nach der Ausbildung nicht mehr zurückkehren, wenn Stück für Stück die Infrastruktur im ländlichen Raum zurückgefahren wird und hauptsächlich die hauptstadtnahen Regionen im Fokus sind. Wir können doch nicht alle dorthin ziehen! Und bitte messen Sie die Nutzerzahlen nicht mit denen der Regionen um Berlin und Potsdam herum – dieser Vergleich hinkt! Da die Bahnstrecken auch für den (umweltfreundlichen) Transport von Gütern genutzt werden, denke ich, dass ihre Schließung auch für verschiedene Betriebe und Unternehmen negative Auswirkungen hätte. Für eine Zukunft unserer Region und der Menschen die hier leben, insbesondere für unsere Kinder und Jungendlichen: ein deutliches NEIN zur Schließung der Bahnlinien RB 73 und RB 74!!!	im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1609	Sehr besorgt bin ich hinsichtliche der Überlegungen, den Regionalbahnhof Finkenkrug und somit sämtliche RB/RE-Verbindungen von dort zu streichen und stattdessen ein S-Bahn-Angebot in Richtung Falkensee zu ersetzen. Dies würde für mich und viele andere Pendlerinnen und Pendler aus Finkenkrug eine drastische Verschlechterung des SPNV-Angebots bedeuten. Angesichts der mit dem LNVP 2023-2027 geplanten Verbesserungen sind mir diese Planungen völlig unverständlich. Attraktive, schnelle RB-Verbindungen würden zugunsten einer deutlich	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die betriebliche Anbindung (S-Bahn und/oder Regionalbahn) der Station Finkenkrug wird im Projekt i2030 in verschiedenen Varianten untersucht, um die insgesamt bestmögliche Lösung im Gesamtkorridor Spandau-Nauen ermitteln zu können. Bezgl. der Reisezeit S-Bahn sind verschiedene Varianten in Prüfung, darunter

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	langsameren S-Bahn-Verbindung aufgegeben. Die attraktive RB-Verbindung von Finkenkrug nach Nauen und Brieselang würde zudem komplett entfallen. Schülerinnen und Schüler, die in Brieselang oder Nauen zur Schule gehen, müssten erst nach Falkensee mit der S-Bahn fahren und dann von dort die RB nach Brieselang und Nauen nehmen. Eine absurde Vorstellung. Zudem ist zu erwarten, dass kaum jemand in Finkenkrug mit der deutlich langsameren S-Bahn nach Berlin fahren würde, sondern dann eher nach Falkensee fahren würde, um dort die RB oder die noch schnelleren RE nach Berlin zu nehmen, die dann überfüllt wären. Dadurch würde zudem mehr Autoverkehr in der Falkenseer Innenstadt führen, statt den ÖPNV zu stärken, was ja das Ziel von i2030 ist. Und wie viele Regionalbahnen würde das Land bestellen, wenn diese - neben den RE Halten - nur noch Brieselang zusätzlich bedienen würde? Der Wegfall des Regionalbahnhalts in Finkenkrug würde das Regionalbahnkonzept aus der Bahn werfen. Vor diesem Hintergrund und der zu erwartenden hohen Kosten für einen S-Bahn-Ausbau bis Finkenkrug sollte die S-Bahn nicht bis Finkenkrug verlängert werden, insbesondere dann nicht, wenn dies den Wegfall des dortigen Regionalbahnhofs bedeuten würde."	auch Expresszüge, die im Vergleich zur Regionalbahn (hier RB14), ähnliche Reisezeiten aufweisen und darüber hinaus zusätzliche Stationen wie Westkreuz bedienen. Mit den Erkenntnissen aus der Vorplanung und weiteren Betrachtungen können dann Varianten ausgeschlossen und Vorzugslösungen entwickelt werden. Vorrangiges Ziel ist es für den Großteil der Fahrgäste zukünftig noch attraktivere ÖPNV-Anbindungen anzubieten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1608	HALT IN GUTENGERMENDORF ! Gutengermendorf (GGD) liegt direkt an der Bahnlinie "NORDBAHN" ; diese ist gemäß vorliegendem Landesnahverkehrsplan als Entwicklungsachse mit steigendem Bedarf (5-30%) definiert. Tatsächich ist GGD ein Ort mit aktuell steigender Einwohnerzahl, u.a. mit Zuzügen und Rückkehrungen aus Berlin. Die ÖPNV-Anbindung des Ortes ist leider so lückenhaft, dass fast alle Haushalte über mehrere PKW´s verfügen, um die täglichen Wege zur Arbeitsstelle, Schule, etc. überhaupt mit angemessen Wegezeiten bewältigen zu können. Das ist - verschärft durch Klimawandel und Energieknappheit überhaupt nicht sinnvoll und muß sich sehr kurzfristig ändern. Wir fordern daher die Reaktivierung des 1995 stillgeleten Bahnsteiges in Gutengermendorf und einen regelmäßigen (3-5 mal pro Tag) direkten Zughalt in GGD! (Denkbar ist auch ein sog. Bedarfshalt). Anmerkung: im Ort hat sich eine Initiative (HIG) gebildet, die hierzu eine Unterschriftensammlung durchgeführt hat, Diese wird separat durch HIG eingereicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da zwar ein Halt in Gutengermendorf im Rahmen der Beteiligung der kommunalen Aufgabenträger (Landkreise und kreisfreie Städte) bei der beschriebenen Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von stillgelegten Stationen nicht als Vorschlag genannt wurde und daher nicht untersucht wurde. Neue Potenzialuntersuchungen zu weiteren Stationen und Strecken können nur in Paketen beauftragt werden - der Halt Gutengermendorf kann daher jedoch bei weiteren Untersuchungen berücksichtigt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen und kommunalen Aufgabenträgern ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1607	RB 73 Neustadt/Dosse - Kyritz - Pritzwalk Guten Tag Mit Verwunderung habe ich aus der Zeitung erfahren, dass die Bahnstrecke des RB 73 ab Kyritz nach 2022 nicht nur nicht ausgebaut, nicht einmal erhalten bleibt sondern sogar stillgelegt werden soll. Die Stilllegung einer Bahnstrecke, deren Ausbau vor dem Hintergrund des wachsenden Zuzugs junger Familien aus Berlin, des Ausbaus von Tourismus und Kultur im	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	ärmsten Teil Brandenburgs und des eigentlichen Potenzials dieser Strecke (Ausbau bis Plau am See und Ostseeküste) nicht nur wichtig und notwendig wäre, ist eine Frechheit!!! Sie setzen sich damit über Regionalpolitik hinweg, haben Klima- und Energiekrise noch immer nicht verstanden und brauchen sich so über Politikverdrossenheit nicht wundern. Mit (un)freundlichen Grüßen [redacted]	zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1605	4.1.5 Taktvverdichtung RB 12 Templin-Zehdenick-Ostkreuz Die RB 12 sollte in den Stoßzeiten (5.50 -8.00 Ujr und 14.00 bis 18.00 im 1/2 Stundentakt fahren.Mit der Taktverkürzung und der damit verbundenen Angebotserweiterung wird sich die Fahrgastzahl erhöhen. Auch werden die Züge nicht überfüllt, Diese Züge könntenauch als "Schnellzüge" fahren, wenn die Haltestellen Vogelang und Bergsdorf entfallen würden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Im Perspektivnetz des Landesnahverkehrsplans ist eine entsprechende Angebotsverdichtung vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1604	Die RB 20 sollte ein Spätangebot gegen 22.00 Uhr und auch ein Wochenendangebot bekommen. In der Landeshauptstadt finden ja auch abends und am Wochenende Veranstaltungen statt, die aus Hennigsdorf, Birkenwerder oder Oranienburg heute nicht per Bahn genutzt werden können.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der LinieRB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von derLinie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrsbedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Für eine Bedienungder vorrangig im universitären, Schüler- und Berufspendlerverkehr Linie auch amWochenende besteht derzeit kein erkennbarer Bedarf.
ID: 1604	Der lange Aufenthalt des Zuges in Hennigsdorf sollte verkürzt werden und ein Umsteigen auf die S-Bahn in Birkenwerder besser abgestimmt sein.	Vielen Dank für Ihren Hinweis, der im LNVP bereits berücksichtigt ist. Mit Umsetzung des Netzes Elbe-Spree und der Verknüpfung der Linien RB20 und RB22 in Golm konnte die Standzeit in Hennigsdorf auf 6-7 Minuten für den Richtungswechsel verkürzt und gleichzeitig die Zeitlage in Birkenwerder angepasst werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1603	Wie viele andere hier vor Ort in Meyenburg und Umgebung bin ich gerade völlig sprachlos, was die Landesregierung aktuell für unsere Region plant. Während sie Anfang des Jahres noch angekündigt hatte, die Angebote im öffentlichen Personennahverkehr deutlich zu erweitern, ist jetzt vorgesehen, die Bahnstrecken Meyenburg - Pritzwalk (RB 74) und Pritzwalk - Kyritz (Teilstrecke des RB 73) abzuschaffen. Wie passt das zusammen? Die zuvor genannten Strecken tauchen im aktuellen Entwurf des Landesverkehrsplans 2023-2027 des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg einfach nicht mehr auf, und das ohne jegliche Vorwarnung - eine Kehrtwende um 180 Grad, die zu immenser Verunsicherung bei den Einwohnern führt und viele Fragen aufwirft.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Wenn dieser Entwurf so umgesetzt wird, verfügt das Amt Meyenburg ab 01.01.2023 über keine Bahnverbindung mehr. Als ohnehin in vielerlei Hinsicht schon benachteiligte Region bedeutet dies, dass wir noch weiter abgehangen werden! Das wollen wir aber nicht! In ganz Deutschland gibt es vor dem Hintergrund des allgegenwärtigen Klimawandels Bestrebungen, Bahnstrecken auszubauen und/oder zu reaktivieren, um umweltfreundliche Beförderungsmöglichkeiten anbieten zu können. Warum ist das in Brandenburg bzw. in einzelnen Regionen in Brandenburg nicht möglich? Auch für die Wirtschaft in unserer Region besitzen die Bahnstrecken eine nicht unerhebliche Bedeutung. Erst am 23.05.2022 wurde ein neuer Güterumschlagplatz im benachbarten Gewerbegebiet "Prignitz" (Falkenhagen) eröffnet, der ebenfalls an der Bahnstrecke liegt. Dieser Umschlagplatz wurde Zeitungsberichten zu Folge mit Fördermitteln des Landes Brandenburg gebaut. Welchen Sinn macht dies, wenn die Bahnstrecke jetzt eingestellt wird? Es ist aus meiner Sicht auch nicht zielführend, bei der Entscheidung für oder gegen einen Weiterbetrieb der Strecken eine rein wirtschaftliche Beurteilung zugrunde zu legen. Dass die Strecken in unserer Region nicht kostendeckend betrieben werden können, liegt angesichts der im Verhältnis niedrigeren Einwohnerzahlen auf der Hand. Ein Vergleich mit der Hauptstadt und dem Speckgürtel kann doch hier aber nicht die Grundlage sein! Für mich hat das ganze auch etwas mit Daseinsvorsorge zu tun. Oder ist es gewollt, dass alle nach Berlin, Potsdam oder in den Speckgürtel ziehen? Das kann ich mir kaum vorstellen, denn dort platzt teilweise ja schon alles aus allen Nähten. Mit Abschaffung der Strecken schieben Sie unsere Region aber noch weiter ins Abseits und machen sie unattraktiv für künftige Generationen! Leider entsteht der Eindruck, dass es auch nicht gewünscht ist, dass sich Bürger zum ersten Entwurf des Landesnahverkehrsplans für den Erhalt der beiden Bahnstrecken einbringen und beteiligen. Oder wie erklären Sie, dass das Beteiligungsverfahren nur elektronisch möglich ist und es selbst für durchschnittlich mit elektronischen Medien erfahrene Bürger kompliziert und mühevoll ist, diesen Prozess zu durchlaufen? Ich selbst habe Hilfe dafür benötigt, diese Stellungnahme hier abgeben zu können. Diese Möglichkeit hat aber nicht jeder! Die (wahrscheinlich) geringe Bürgerbeteiligung spiegelt hier also absolut nicht die Realität wider! Für eine Zukunft unserer Region und der Menschen die hier leben, insbesondere unserer Kinder: ein deutliches NEIN zur Schließung der Bahnlinien RB 73 und RB 74!!!	Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1602	Eine Verlängerung der S15 bis Hohen Neuendorf oder Birkenwerder wäre sinnvoll, um ab 2027 den 10 Minutentakt für diese Orte realisieren zu können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nur teilweise berücksichtigt wird, da im S-Bahn-Zielkonzept eine Ausweitung des 10-min-Taktes der S1 über Berlin Frohnau hinaus bis Oranienburg vorgesehen ist. Die hierfür erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen werden derzeit im Projekt i2030 untersucht. Demgegenüber wäre der von Ihnen angeregte 10-min-Takt im

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Abschnitt Birkenwerder (b Berlin) - Oranienburg durch Überlagerung der Linie S1 mit einer verlängerten Linie S15 als ungünstigere Lösung zu bewerten, weil mit der Überlagerung zweier Linien, von denen eine (nämlich die S1) selbst bereits in Teilabschnitten einen 10-min-Takt aufweist, kein glatter 10-min-Takt konstruierbar ist bzw. dieser zusätzliche Haltzeiten für die Synchronisierung erfordert, sonst ergäbe sich immer eine ungleichmäßige Taktfolge.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1601	RB 12 und RB 32 sollten auch in Birkenwerder halten. Birkenwerder muss zudem auch als Umsteigebahnhof für die S-Bahn ausgewiesen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird, da dies der Zielstellung von i2030 entspricht. Mit der Errichtung eines separaten Regionalverkehrsbahnsteiges sollen perspektivisch weitere Regionalzughalte (RB12 und RB32) in Birkenwerder (b Berlin) ermöglicht werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1600	Am Beispiel des 9 EUR-Tickets sieht man, wie groß die Nachfrage sein kann. Die Höhe der Nachfrage hängt also direkt mit der Attraktivität des Angebots zusammen, je attraktiver, desto mehr Nachfrage. Wie gehen solche Erkenntnisse in die Prognose ein?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Aufgrund der Masse an Einwendungen ist eine Beantwortung dieser Frage im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung nicht möglich. Bitte wenden Sie sich mit Ihrem Anliegen an das VBB Infotelefon unter 03025414141 oder an info@vbb.de
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1598	Sehr geehrte Damen und Herren, Aus dem Entwurf des neuen LNVP für den Zeitraum 2023-2027 geht aus der Karte "Geplantes Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehrs im Jahr 2023" (S.128) hervor, dass der RB73 künftig nicht mehr zwischen Kyritz-Am Bürgerpark und Pritzwalk verkehren soll. Dies lässt mich irritiert zurück, zumal der Entwurf die "Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bahn und Bus, um in allen Landesteilen zuverlässige, öffentlich zugängliche Mobilität zu ermöglichen und somit zur Verkehrswende beizutragen"(S.7) als erstes Ziel nenennt. Der Abbau des Streckenabschnitts Kyritz-Pritzwalk steht demnach in klarem Kontrast zu diesem Ziel. Persönlich nutze ich die Zugverbindung regelmäßig[redacted] Dies ist für mich und andere führerschein- bzw. autolose Personen die einzige Möglichkeit, die Region zu erschließen, da es auch an einer gut getakteten Busverbindung mangelt. Ich sorge mich auch darum, dass die geplante Schließung der Strecke für viele Anwohnende unerwartet geschieht, da sie bereits für das kommende Jahr beschlossen wurde. Weiterhin möchte ich kritisieren, dass in dem Entwurf nicht klar kommuniziert wird, dass Bahnstrecken geschlossen werden und dies einzig aus den Karten wie auf S.128 zu entnehmen ist. Zusammen mit dem oben zitierten Ziel des LNVP erscheint mir diese Tatsache ziemlich dreist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ich würde mir wünschen, dass der Streckenabschnitt RB73 Kyritz-Pritzwalk erhalten bleibt oder mindestens eine zuverlässige, häufig verkehrende Busverbindung zwischen den Ortschaften etabliert wird. Die ersatzlose Streichung halte ich für die völlig falsche Maßnahme in Hinblick auf die Mobilitätswende und die Verbesserung der ländlichen Infrastruktur.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1597	Sehr geehrte Damen und Herren, aus dem geplanten Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehrs im Jahr 2023 (Entwurf Landesnahverkehrsplan 2023-2027 für Brandenburg, Kapitel 4.1.5, S. 128) geht hervor, dass die Zugstrecke zwischen Kyritz und Pritzwalk stillgelegt werden soll. Ich nutze diese Strecke seit über 10 Jahren sehr regelmäßig an den Wochenenden und in den Ferien, um Freunde und Familie in Rosenwinkel und Umgebung zu besuchen. Da ich kein Auto besitze, gibt es für mich keine Alternative zum Zug. Rosenwinkel und Umgebung zieht stetig immer mehr Menschen in die Prignitz. Sei es nur an den Wochenenden oder auch dauerhaft. Diese Entwicklung sollte dringend mit allen Mitteln vorangetrieben werden, damit Orte wie Rosenwinkel oder Wutike nicht weiter verfallen und vereinsamen. Mit der Stilllegung der Bahnstrecke wird diese positive Entwicklung der Region massiv gestört. Ich finde es zudem eine Frechheit, dass in dem Entwurf des Landesnahverkehrsplans keinerlei Erklärung zu dieser Tatsache erfolgt. Lediglich auf den vielen Karten ist zu erkennen, dass die Strecke eingespart werden soll. Eine ausformulierte Rechtfertigung findet sich nicht. Sie können doch nicht ernsthaft sechs Bahnhöfe vom Verkehrsnetz nehmen und dazu keinerlei schriftliche Erklärung abgeben! Ich bin entschieden gegen diesen Entwurf und bitte Sie, die geplante Streckeneinsparung nochmal zu überdenken und sich zumindest die Mühe zu machen, eine ausformulierte und verständliche Erklärung für dieses Vorhaben abzugeben! Mit freundlichen Grüßen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1595	Sehr geehrte Damen und Herren, [redacted] in Rosenwinkel (Nebenwohnsitz, Gemeinde Heiligengrabe) [redacted], trug zur Kaufentscheidung bei, dass der Ort gut an die Bahnverbindung von Berlin über Neustadt/Dosse und Kyritz angebunden ist. Wir selbst, unsere Kinder oder auch unsere Gäste nutzen diese recht günstige und meist gut frequentierte Verbindung häufig, auch wenn die Taktung enger sein könnte. Die nun geplante Kürzung der Strecke nur noch bis Kyritz bedeutet für uns, dass wir in nahezu jeder Situation zwingend aufs Auto angewiesen wären. Wie sich eine solch ärgerliche Entscheidung mit der notwendigen Verkehrs- und Energiewende in Einklang gebracht werden kann, bleibt uns ein Rätsel. Im Übrigen beherbergen [redacted] fünf [redacted] Geflüchtete. Drei davon werden im Juli eine eigene Wohnung im Nachbarort [redacted] beziehen. Für alle ist eine gute Bahnverbindung sowohl für ihre berufliche Perspektive als auch für die medizinische Versorgung bedeutsam.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ich bitte aus den genannten Gründen dringend um eine Rücknahme der unverständlichen und grundsätzlich falschen Streckenkürzung!	bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1592	Wir leben in der Prignitz. [redacted] Bei uns sind weite Wege an der Tagesordnung. einerseits wollt ihr das wir alle e-Autos fahren und den Nahverker nutzen. Ich fordere den erhalt der Bahnstrecke Neustadt/Dosse - Meyenburg und darüber hinaus (Landesgrenze) nach Güstrow.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1581	hallo, ich benoetige die verbindung RB73 kyritz-pritzwalk[redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1580	Die RB 63 muss unbedingt mindestens weitere 2 Jahre den Probebetrieb fortsetzen, um ohne Corona-Einschränkungen eine solide Einschätzung erhalten zu können, ob sich der Dauerbetrieb lohnt. Eine Beendigung des Probebetriebs zum Jahresende 2022 wäre für die Region fatal!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1579	Aus dem neuen Landesnahverkehrsplan 2023-2027 [Entwurf], Kapitel 4.1.5 "SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023" geht eine Linienänderung für den RB73 hervor die besagt, dass der Streckenabschnitt zwischen Kyritz und Pritzwalk nicht länger bedient werden soll. Ich beziehe Stellung gegen diese geplante Änderung und spreche mich für den Erhalt dieses Streckenabschnittes aus. Ich und viele Andere nutzen diese Linie regelmäßig, die sowohl privat wie auch beruflich betroffen wären. Auch der Tourismus entlang dieses Streckenabschnitts wäre betroffen. Zuguterletzt sind Einsparungen wie diese angesichts der aktuellen Notwendigkeit einer raschen Verkehrswende hin zu mehr öffentlichem Verkehr ein Schritt in die falsche Richtung und senden ein falsches Signal. Der Plan wird mit stillschweigenden Einsparungen von ganzen Linienabschnitten nicht seiner durchgehenden Grundtonalität von Ausbau und Takt-Verdichtung gerecht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1578	Seit vielen Jahren kämpft der Ort für die Wiedereinrichtung seines Bahnhaltpunktes. Dennoch mussten wir uns im Laufe der Jahre vieleunterschiedliche Begründungen anhören, 1998 hieß es, es sei zu viel Geld in den Bau des Trappenschutzwalls geflossen und dann habe es für den BahnhofGroß Behnitz nicht mehr gereicht. Viele Groß Behnitzer mussten ihr Land für die Hochgeschwindigkeitsstrecke hergeben das einer Enteignung gleicht und fühlten sich arglistig	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Reaktivierung der Station Groß Behnitz in einem vorlaufenden Gutachten bezüglich einer Reaktivierung untersucht wurde (vgl. S112ff). Im Ergebnis ist das Potential für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar (Kategorie B). Eine

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	getäuscht. Dann sagte man der Bahnhaltpunkt Groß Behnitz sei gleis- und weichentechnisch nicht umsetzbar. Eine weitere Begründung besagte, dass der Bahnhaltpunkt Groß Behnitz vom Land nicht angemeldet worden sei.	vertiefte Untersuchung dieser Station wird zunächst zurückgestellt, bis die Ergebnisse für die Halte der Kategorie A vorliegen. Sofern die Reaktivierung der Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
ID: 1578	Vor drei Jahren wurde die Wiedereröffnung für das Jahr 2034 Aussicht gestellt. Der Verantwortliche für das Projekt „Ausbau der Lehrter Stammbahn“ sagte wenig später, „In Groß Behnitz wird kein Halt eingerichtet. Das ist vom Land Brandenburg nicht angemeldet worden.“. Somit waren alle unsere Bemühungen bisher zum Scheitern verurteilt.Die zuständigen Organe schieben die Verantwortung dafür von sich. Angesichts der aktuell verschärften Probleme in vielen zukunftsrelevanten Bereichen (Klimaschutz, Verkehrswende, kriegsbedingte Rohstoffkrise, deren Ende nicht absehbar ist) müsste es doch im Interesse einer Landesregierung sein, Berufspendlern und anderen die Möglichkeit zu geben vom PKW auf die ÖPNV umzusteigen und somit einen Beitrag für den Klimaschutz zu leisten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Reaktivierung der Station Groß Behnitz in einem vorlaufenden Gutachten bezüglich einer Reaktivierung untersucht wurde (vgl. S112ff). Im Ergebnis ist das Potential für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar (Kategorie B). Eine vertiefte Untersuchung dieser Station wird zunächst zurückgestellt, bis die Ergebnisse für die Halte der Kategorie A vorliegen. Sofern die Reaktivierung der Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
ID: 1578	Wir fordern - Jeder Regionalzug dieses Streckenabschnittes hält andem HaltepunktGroß Behnitz, der schnellstmöglich wieder eingerichtet werdensoll.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Reaktivierung der Station Groß Behnitz in einem vorlaufenden Gutachten bezüglich einer Reaktivierung untersucht wurde (vgl. S112ff). Im Ergebnis ist das Potential für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar (Kategorie B). Eine vertiefte Untersuchung dieser Station wird zunächst zurückgestellt, bis die Ergebnisse für die Halte der Kategorie A vorliegen. Sofern die Reaktivierung der Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1577	Sehr geehrte Damen und Herren, ich wohne in der Uckermark und habe mit Freude miterlebt, dass die Bahnverbidnung Eberswalde-Templin als Probemodell aktiviert wurde.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1577	Im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 ist die Zugverbindung Joachimsthal-Templin nun nicht mehr enthalten. Auf Seite 114 wird erklärt, dass der Probebetrieb ausgewertet wird. Als Steuerzahlerin ist für mich der Ablauf völlig korrekt. Falls es zu einer positiven Bewertung des Probebetriebes kommen sollte, habe ich Bedenken, dass der Landesnahverkehrsplan beschlosssen wurde und der RB63 somit trotzdem nicht bis/von Templin fahren wird. Ich bitte Sie, eine Möglichkeit zu schaffen, diese Verbindung im Landesnahverkehrsplan mit aufzuführen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1577	Mir ist sehr bewusst, dass durch den weiteren Betrieb des Zugverkehrs auf dieser Strecke große Kosten auf uns als Gemeinschaft zukommen werden. Trotzdem bin ich der Meinung, dass die Reaktivierung dieser Strecke eine gute Entscheidung war und ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1577	Für mich ist hierbei auf der einen Seite die Bereitstellung eines besserem ÖBNVs aus ökologischer Sicht wichtig. Nur durch vermehrte Angebote von Zügen können Menschen, die bereit sind, auf ihr Auto und somit auf ihre Bequemlichkeit z. T. zu verzichten, dieses auch umsetzen. Speziell in der aktuellen Situation, dass die Benzinpreise steigen, ist die Benutzung des Zuges eine gute Alternative.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1577	Auf der anderen Seite ist der RB63 für Personen, die kein Auto zur Verfügung haben z. B. Jugendliche, eine Möglichkeit, im ländlichen Raum mobil zu sein. Dies erhöht aus meiner Sicht die Attraktivität unserer Region.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1577	Darüber hinaus hat der Probebetrieb in einer Zeit stattgefunden, die aufgrund von Corona nicht zu repräsentativen Zahlen der Zugnutzer geführt haben. Ein längerer Zeitraum ist hierfür erforderlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1577	Bitte seien Sie mutig für unsere Region und den Umweltschutz und nehmen Sie die Strecke Eberswalde-Templin RB63 in den Landesnahverkehrsplan 2023-2027 mit auf. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1576	Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank, dass Sie einen Verkehrsplan bearbeiten, um Brandenburg aktiv in Bewegung zu halten. Ich möchte gern meine Gedanken mit einbringen. zu Punkt 4: umsteigefreie Verbindung Berlin – Kyritz Am Bürgerpark - Umstieg Neustadt Dosse > es wäre sehr schön, wenn die Taktung Wittenberge - Kyritz mitbedacht wird. Da sich ein Ankommen des Zuges von Wittenberge in Neustadt Dosse um ein paar Minuten mit der Abfahrt der Kleinbahn nach Kyritz überschneidet und man dann fast eine Stunde auf die kleine Bahn warten muss andere Gedanken: >> Ich spreche mich FÜR eine Bahnverbindung NEUSTADT DOSSE - NEURUPPIN aus. >> Ich habe aktiv an der Nachtzugaktion Berlin Wittenberge mitgewirkt und ich hatte den Eindruck, dass es nicht gewünscht ist, von der Seite des Verkehrsministeriums. Ich möchte mich daher in diesem Rahmen nochmal einsetzen: Es wäre sehr sehr schön, wenn es eine spätere Nachtzugverbindung von Berlin Richtung Wittenberge geben würde. (Nicht nur punktuell als Kulturzug, sondern als reguläre	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt wird. Ein Anschlussknoten in Neustadt, der zurMinute 30 Anschlüsse in alle Richtungen herstellt, ist derzeit infrastrukturellnicht mit dem übrigen verkehrlichen Konzept der Linie RE8 (u.a. KnotenWittenberge) umsetzbar. Prioritär wird weiterhin der zeitlich möglichst kurzeAnschluss aus Richtung Kyritz nach Berlin vorgesehen. Im Rahmen einer vorlaufenden Untersuchung zum LNVPwurden verkehrliche Potentiale für die Reaktivierung von SPNV-Streckenermittelt (u.a. Neustadt (Dosse) – Neuruppin), deren Ergebnisse in dieErarbeitung des LNVP eingeflossen sind. In dieser gutachterlichen Untersuchungzur Reaktivierung wurden für alle Strecken einheitliche Maßstäbe verwendet. ImRahmen der o.g. Untersuchung konnte für die Strecke kein eindeutiges Potenzialfür eine SPNV-Nutzung erkannt werden. Eine aufbauende Machbarkeitsuntersuchungmit differenzierter Betrachtung von

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Transportmöglichkeit >> 23:30 Uhr + 00:30 Uhr) Der letzte Zug fährt gegen halb 11 Uhr abends von Berlin und das ist leider nicht sehr vorteilhaft. Vielen Dank für die Möglichkeit der Beteiligung. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Nutzen und Kosten soll für diese Streckevsl. im Jahr 2023 durchgeführt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1575	Ich bin in Templin aufgewachsen und mache gerade eine Ausbildung in Berlin. Dementsprechend bin ich noch oft in meiner Heimat und nutze dafür den öffentlichen Nahverkehr. Ein Auto habe ich nicht. Meine Freunde aus der Schule und ich halten es für ganz wichtig, dass Templin gut erreichbar ist. Allerdings weist der vorliegende Nahverkehrsplan für 2023 ein SPNV-Angebot aus, ohne die Strecke Joachimsthal-Templin (RB 63) abzubilden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1575	Es wird auf einen Probebetrieb verwiesen, der nach 2022 ausgewertet werden soll. Was passiert, wenn der Probebetrieb erfolgreich war? Wie kann dann die Bahnstrecke betrieben werden, wenn sie hier nicht enthalten ist? Das sehe ich als Mangel, der aus meiner Sicht behoben werden muss. Die Bahnverbindung Joachimsthal-Templin sollte also schon mal vorsorglich aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1574	Nochmal zur Dekarbonisierung in der Prignitz. „Ein voll elektrischer Betrieb ist auch langfristig nicht möglich, solange die Einbindung nach Berlin mittels Mischbetrieb auf den S-Bahn-Gleisen geplant wird.“ Die Planung (Linienkonzept 2027) zeigt noch immer die Linienführung über Hennigsdorf/Spandau. Damit ist das Argument hinfällig.	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Darstellungen werden aktualisiert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1573	Im vorliegenden Entwurf ist die RB 63 von Joachimthal bis Templin nur als Probebetrieb ausgewiesen. Eine Entscheidung soll erst nach Beendigung der Probezeit 2022 fallen. Allerdings ist in diesem Plan keine Vorsorge dafür getroffen worden, die Strecke aufzunehmen, falls hier eine positive Entscheidung fallen sollte. Wie wird das sichergestellt?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1573	Ich bitte die Strecke des RB 63 von Joachimsthal bis Templin vorsorglich planerisch für die Zukunft darzustellen, sollte eine positive Entscheidung nach Beendigung des Probebetriebes fallen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1572	Es muss zwingend sichergestellt werden, dass die Einbindung des RE 6 ins Berliner Stadzentrum erfolgt und möglichst die Weiterführung mindestens nach BER vorgesehen wird. Andernfalls ist eine geordnete Entwicklung im Nordwesten Brandenburgs, insbesondere des RWK Neuruppin mit seinem Umland "FreiRaum Ruppiner Land" sowie des Wachstumskerns	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine mögliche Weiterführung der RB55 über Neuruppin West hinaus in Richtung Neustadt(Dosse) erfolgt im Rahmen der vertieften

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Autobahndreieck Wittstock akut gefährdet und sowohl Anspruch und Inhalt des Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion nicht mehr aufrecht zu erhalten.	Folgeuntersuchung zur Reaktivierungsuntersuchung von Strecken im Land Brandenburg (vgl. Seite 115). Alternative Führungen der RE6 und RB55 werden derzeit im Rahmen des Projektes i2030 und in enger Abstimmung mit dem Land Berlin auf ihre fahrplanmäßige und infrastrukturelle Machbarkeit hin untersucht und bewertet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1571	Einspruch zur Reduzierung der RB63 gemäß LNVP-Entwurf. Der Probebetrieb der RB63 zwischen Joachimsthal-Templin wurde offenbar als nicht wirtschaftlich zu Betreiben bewertet. Das bedeutet, dass die kurze Wiederbelebung einer durch den öffentlichen Nahverkehr völlig unterversorgten Region nun wieder beendet wird. Ein zeitlich von vorn herein begrenzter Test kann den tatsächlich Bedarf der Region nicht abbilden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1571	Das Ziel heutiger Verkehrspolitik sollte sein, zum Individualverkehr mit einem breiten Angebot an öffentlichen Nahverkehr so zu konkurrieren, dass wir - die Bürger - Vorteile in der Nutzung des ÖPNV erkennen. Ein zeitlich begrenzter Test, genießt nicht das notwendige Vertrauen private Investitionsentscheidungen danach auszurichten. Die Streichung eines Streckenabschnittes nach einem Probebetrieb zerstört auch bereits entstehendes Vertrauen und verhindert auf Dauer eine Orientierung auf den ÖPNV in der vom RB63 abgedeckten Region.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1571	Ich fordere Sie auf, den RB63 zwischen Joachimsthal und Templin dauerhaft konstant ohne eine permanente Infragestellung zu betreiben und eher über eine Ausweitung des Angebotes nachzudenken. Nur stabile Angebote schaffen das notwendige Vertrauen sich dauerhaft darauf einzulassen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1570	Hiermit möchte ich entschieden gegen die geplante Stillegung der Bahnstrecken zwischen Kyritz und Pritzwalk protestieren. Mein Ehemann und [redacted] benutzen häufig die Bahn, um hinzufahren [Anm. d. Red.: nach Rosenwinkel]. Bei einer Stillegung waeren wir immer auf das Auto angewiesen, was nicht im Sinne der aktuellen Umweltpolitik sein kann. Unsere Freunde und Familie besuchen uns ebenfalls häufig mit der Bahn. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1569	Die Verbindung nach Stettin hat enormes Potential für beide Länder. Im gerade beendeten Urlaub war der Anblick des alten Dieseltriebzugs der DB im Stettiner Bahnhof neben den modernen polnischen Triebzügen erbärmlich. Hier ist eine Anbindung über eine Verbindung mit modernen EMUs mit mindestens 160 km/h zwingend und dringend. Es wäre für die sehr stark beanspruchte A11 auch eine deutliche Entlastung. Deshalb, höchste Priorität diesem Vorhaben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Der Ausbau und die Elektrifizierung der Bahnstrecke Angermünde – Stettin wird unter finanzieller Beteiligung des Landes Brandenburg prioritär vorangetrieben und bis Ende 2025 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1568	Ich plädiere dafür, den RB63 weiterhin auf der Strecke zwischen Joachimsthal und Templin-Stadt einzusetzen. Die Reaktivierung dieser Strecke führte dazu, dass ich viel häufiger in diese mit dem ÖPNV schwierig zu erreichende Region fahren konnte.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1568	Außerdem sollte - meiner Meinung nach - ein Landesnahverkehrsplan, der mit „mehr Bahn & Bus für Brandenburg“ wirbt, nicht dazu führen, dass Strecken ausgesetzt werden, sondern gerade solche Reaktivierungsprojekte längerfristig unterstützen. Deshalb bitte ich Sie darum, dies erneut zu überdenken und somit auch strukturschwächere Regionen Brandenburgs durch Zuganbindungen zu unterstützen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1567	Bei der Abkehr von Verbrennungsantrieben auf nichtelektrifizierten Strecken (zb. RE6) ist die Elektrifizierung auf längere Sicht zu bevorzugen, gegenüber Batterie- oder Wasserstoffantrieb. Beide Alternativen sind noch mit hohen Infrastrukturaufwendungen(Wasserstoff) oder ungeklärten Umweltbelastungen bei Herstellung und Recycling belastet. Auch verlangt die Ausstattung der Züge mit Batterien oder Wasserstofftanks wegen der bedeutenden zusätzlichen Masse einen höheren Energieverbrauch. Die Versorgung mit Bahnstrom kann deutlich einfacher ökologisch ausgerichtet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land und der Betreiberentscheiden jeweils Einzelfallweise und nach den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen, ob eine Elektrifizierung der Strecke oder der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben sinnvoller ist. Bei der Elektrifizierung einer Strecke fallen im Regelfall sehr hohe infrastrukturelle Kosten und ein sehr langer Planungsvorlauf inkl. Genehmigungsverfahren an.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1566	Kurzfassung Seite 6: "Zur Ergänzung des Linienverkehrs in Räumen bzw. zu Zeiten geringer Nachfrage kann die Einbindung von RufBus-Systemen eine sinnvolle Möglichkeit sein. (...) bedarfsorientierter Mobilitätsangebote als Zubringer an kleineren Bahnhöfen sollte daher geprüft werden." Gerade in Oberkrämer, OT Bötzow, ist eine unzureichende ÖPNV-Infrastruktur gegeben. Alle 2 Stunden ein Bus nach Hennigsdorf ist eine Zumutung. Der Bedarf ist viel höher. Menschen mit Behinderungen, ältere Menschen und Menschen ohne Auto brauchen eine flexiblen und zuverlässigen Nahverkehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 1566	Seite 3: "Nach wie vor ist die Nutzung des Pkw besonders im ländlichen Raum dominierend." Eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik darf sich nicht auf dem Status Quo bequem machen. Klimapolitik, Ökologie und Soziales muss in Zusammenhängen betrachtet werden. Der Autoverkehr ist dominant, weil er für Pendler schneller und dadurch zeitsparender ist. Durch die preisliche Erhöhung der fossilen Brennstoffe und deren Wirkung auf eine Klimaerwärmung, müssen ausreichend Mittel für eine verbesserte Infrastruktur gelegt werden. Dies darf nicht nur Ballungsgebieten zugute kommen, sondern muss auch auf dem Land erreicht werden. Die Steuerung des Mobilitätsverhaltens liegt an den Preisstrukturen und der zeitlichen Attraktivität. Serviceausbau und Bequemlichkeit sind mitzudenken. Seite 2: "Es erfolgt die Prüfung der Sinnhaftigkeit von Strecken- und Haltreaktivierungen, weiterhin die der Elektrifizierung von Strecken bzw. der Einsatz alternativer Antriebe als Beitrag zur Dekarbonisierung (bzw. dem Ausstieg aus dem Dieselbetrieb bis zum Jahr 2037) im SPNV." Die Sinnhaftigkeit von Strecken muss in enger demokratischer Abstimmung mit Gemeinden und Landkreisen erfolgen. Die Erreichbarkeit von Haltestellen und Fahrzeiten sowie Taktung muss an den Bedürfnissen der Bürger erfolgen und wie auf Seite 6 ein RufBus-Systemen als Mindestvoraussetzung geschaffen werden, wenn nicht die Infrastruktur gegeben ist. Eine Orientierung an das Bundesteilhabegesetz (BTHG), Barrierefreiheit etc. muss in allen Punkten mitgedacht werden. Eine Auswertung des 9-EUR-Ticket sollte vorgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da entsprechende Zielvorgaben in Kapitel 1.1 des LNVPs bereits ausformuliert sind. Sofern belastbare Ergebnisse und Zahlen zum 9-€-Ticket vorliegen, finden diese in die Überarbeitung des Dokuments Eingang.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1565	Ich bin für den Erhalt des RB 73 zwischen Kyritz und Pritzwalk und des RB 74. Weiterhin sollte, um die Attraktivität dieser Strecken zu erhöhen, der Stundentakt eingerichtet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1565	Weiterhin bin ich für eine Direktverbindung Kyritz -Nauen [...] im Stundentakt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine entsprechende Durchbindung wird im Rahmen des Perspektivnetzes des LNVP konzeptionell geprüft.
ID: 1565	Weiterhin bin ich für eine Direktverbindung [...] Kyritz - Neuruppin [...] im Stundentakt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken und Halte für die Strecke Neuruppin West - Neustadt (Dosse) vertiefende Untersuchungen geplant sind. Eine Verlängerung der voraussichtlich ab Fahrplanwechsel Dez. 2026 in Neuruppin West endenden zusätzlichen Züge der Linie RB55 wird in diesem Rahmen ebenfalls geprüft.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1564	Hallo sehr geehrte Damen und Herren, ich bedaure es wieder einmal sehr das unser Personenverkehr so ausgedünt wie er schon ist mit gerade mal 4 Zugpare nun doch auf einmal sogar komplett weg fallen sol, und das ich wieder lesen muss das die Bahnstrecke RB73 (Neustadt Dosse - Pritzwalk) bzw. der strecken Abschnitt Kyritz - Pritzwalk nun doch gestrichen werden soll, dennoch im Plan 2023-2027 nicht mal mehr vohrkommt. Das nennt mann also Klimaschutz ? [...] Viel geholfen wäre uns schon wenn wir wenigstens von Pritzwalk - Kyritz dann gleich weiter nach Neustadt Dosse und zurück, Abfahrzeiten von Pritzwalk, ab 04:30 Uhr bis 07:30 Uhr im stundentakt in beiden Richtungen hätten. Dann ab 15:43 Uhr bis 19:43 Uhr auch stündlich in beiden Richtungen mit Anschlüssen von und an der RE6 . Im Zeitraum von 07:30 Uhr bis 15:43Uhr würden 4 Zug Fahrten in beiden richtungen erstmal reichen. Doch mann muss sagen wobei ein 60 Minuten takt von Neustadt Dosse - Kyritz- Pritzwalk natürlich bei Bedarf die ganzen Stationen der Dörfer im 60 Minutentakt auch gewährleistet sein sollte ! Das ist dann ein großer vortschrit im Klimaschutz. Es ist wichtig damit Berufspändler und vorallem auch Lehrlinge und Schüler hin und zurück kommen. Ich apuliere an der Politik wenn der Schienenvehrkehr doch ausgebaut werden soll. Unterstützen sie denn erhalt der RB73 ! Es ist eine Linie Nicht nur von Neustadt Dosse - Kyritz, sondern WEITER bist Pritzwalk vergessen sie uns auf denn Dörfen nicht ! Geben Sie die Strecken nicht auf ! Sondern wenigsten, wenn erstmal 15 Jahre Aber vorallem eine CHANCE und ZEIT. 15 Jahre ein 60 Minutentakt auf der ganzen RB73 bis Pritzwalk. Und eine sehr gute Idee ist es die RB 73 Strecke zu verlängern: Auch von PRITZWALK - KYRITZ-NEUSTADT DOSSE - nach(NAUEN). Wenn das für 15 - 20 Jahre auch mal umgesetzt wird bin ich auch sicher das die Zahlen an Fahrgästen auf der gesamten RB73 wieder steigen werden. Auch bin ich sicher das auch in Blumenthal die Einwohnerzahl steigen werden. Doch es paziert nicht wenn ich immer nur sage ja für 2 Jahre bleibt der Zug erhalten dann wieder nicht jetzt auf einmal ach die Strecke wird gestrichen. Das darf so nicht fonktionieren ! Ich Fordere denn erhalt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	der RB73 sowie ein Stundentakt der Personenzüge von (Nauen)-Neustadt Dosse- Kyritz-Pritzwalk wenn sie klimaschutz und ausbau der Bahnstrecken versprechen dann setzen sie die Forderung auch bitte um ! So wie auch denn erhalt der RB74 Von Pritzwalk- Myenburg ! Helfen sie uns ! Gruß [redacted]	
ID: 1564	Das liegt auf jedenfall auf der Schiene. Ich wage es auch zu behaubten das mann schon lange vor 2012 mit der Gestaltung der Strecke sie unattraktiv zu machen begonnen hat. Leider auch mit Erfolg das dadurch die Fahrgastzahlen zurück gingen indem man Fahrpläne so gestaltet hat das Anschlüsse gerade insbesondere an der RE6 in Pritzwalk nicht mehr zuverlässig gewährleistet wurden. [Anm. d. Red.: Kritik] Ich selbst habe es häufig vor der Nase in Pritzwalk erlebt bei leichter Verspätung um 3 Minuten der RB73 (von Neustadt Dosse komment) das wenn Fahrgäste ausgestiegen sind von der RB 73, das dann die RE6 richtung Wittenberge los fuhr zum bedauern der Fahrgäste wo doch der RE6 froh sein sollte das 9 Personen mehr mit fahren wolten. Und sicher hätte die RE6 auch die eine Minute wartezeit locker aufgehollt. Und wenn das 3 Mal die Woche paziert wundert mich das nicht das ein die Lust mitzufahren vergeht. Und auch aus mein Gefühl finde ich das nach 2012, die Fahrten auf der Strecke der RB73 bis heute immer langsamer werden der Zug gibt Gas dann bremsen wir wieder ab weil keine Schranken vorhanden sind und da wo eine ist geht wie in Wutike die Schranke nicht runter auch die kleinen Brücken wo Bäche lang fliezen zwingen denn Triebwagen auch zum abremsen weil die RB 73 strecke numal marode ist und der Zahn der zeit nagt was mir auch das gefühl gibt deswegen mann die strecken streichen möchte um Gelder ein zu sparen, und um zu vermeiden das verbesserungen eventuell auch zum leichten ervolg zum gutem führen könnten. Wir standen am Lichtsignal 10 Minuten mit dem Tribwagen neben der B103 In Pritzwalk bevor wir rein konten im Bahnhof und das obwohl wir pünktlich waren. Und das sind oft die 3 Minuten wo der Anschluss fehlgeschlagen ist an der RE6. Gerade auch im Winter oft ausfälle am frühen Morgen zwischen Pritzwalk-Kyritz weil der Zug aus Pritzwalk wegen eingefrohrennen stellgleises nicht pünktlich oder erst Stunden später raus kamm. Somit waren die abfahrzeiten der Dörfer ausgefallen. In Kyritz hat man dass Glück dass da eh ein Triebwagen vorhanden ist, so das die Planmäßige abfahrt bei Schnee ohne Probleme für die Stadt richtung Neustadt erfolgen konnte. Für mich heist das dass die aus denn Dörfern halt Pech gehabt haben. Einmal waren wir morgens in Blumenthal um 05:59 Uhr, mit meiner Person 23 Fahrgäste. Die meisten wolten zum Weihnachtsmarkt. Es gab in der Nacht Schnee. Gans leicht wurde morgens ehr schon Schneeregen daraus. Ich freute mich das so viel mit wollten und war auf denn Blick des Lokführer gespannt. Ich dachte aber auch drann hoffentlich kommt der Zug auch. Dann öffnete sich im Stellwerk Blumenthal das Fenster, eine Freundliche Frau sagte, Guten morgen es tut mir Leid doch der Triebwagen sei Kaputt. Ich rief mein Kollegen von meiner Lehre an der von Pritzwalk auch immer mitfuhr nach	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der LNVP hierfür nur allgemeine Rahmenbedingungen setzen kann. Zu verpassten Anschlüssen wenden Sie sich bitte im Einzelfall andas Verkehrsunternehmen, welches den Anschlusszug gefahren hat (RE6 DB Regio Nordost, RB73/74 Hanseatische Eisenbahn GmbH, RE2 ODEG), gern mit Kopie an die Fachabteilung der VBB GmbH unter anschluss@vbb.de. Bei der Planung von Verkehrsnetzen wird auf die Gewährleistung von stabilen Anschlüssen geachtet und bei Bedarf eine Anschlusssicherung eingeführt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Neustadt und fragte ihm wie weit seit ihr schon ? Er sagte er sitzt gerade noch im Triebwagen und der Triebwagen war schon 15 Minuten bereit zum abfahren. Also er war nicht kaputt, der kam einfach nicht aus Pritzwalk raus weil das stellgleis eingefrohren war, denn dieses nutzte auch die RE6. Also wieder ein eigentor geschossen und ein weiteres minus für die RB73. Alles Probleme die auch bekannt sind wo so getann wird das mann das nicht weiß. Ich komme aus Blumenthal Mark und ich möchte mich zur Verbesserung äußern denn hir in Blumenthal kommen wieder Junge Jahrgänge die auf denn Zug angewiesen sind und auch angewiesen sein werden. Ich weiß auch das dass alles Geld kostet. Doch die Strecke mus schneller werden bis 100 km um Anschlüsse nicht nur an der RE2 sondern vorallem AUCH an der RE6 zu gewährleisten. Und auch die stationen wir sind hir im Mittelalter. Kyritz hat eine neue Station, warum nicht die ganze Strecke. Nun freuen wir uns das in Pritzwalk die Unterführung zugeschüttet werden soll um bequem über die Gleise zu komm statt die Treppen rauf und runter mit schwerem Gepäck tragen zu müssen.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1563	RB Linie auf reaktivierter Strecke Zossen – Mittenwalde – Königs Wusterhausen. Linie im Stundentakt. Bestenfalls Strecke Elektrifizieren, dadurch Umleitungen im Störfall möglich. Mögliche Reaktivierung der Strecke Zossen – Sperenberg – Jüterbog als durchgehende Linie von Königs Wusterhausen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die von Ihnen genannten Strecken in der dem LNVP vorlaufenden Reaktivierungsuntersuchung bewertet wurden. Dabei konnte für alle Strecken kein ausreichendes Potenzial für eine Reaktivierung erkannt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1562	Die Anbindung der Region Prignitz/Ostprignitz-Ruppin, durch den RE73, an den Agglomerationsraum Berlin muss, auch in Hinsicht der in Zukunft stattfindenden Verkehrswende erhalten bleiben. Dies ist sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr zu Bedenken. Die Strecke RE6 ist obendrein für Pendler wenig geeignet, aufgrund der längeren Fahrtzeiten. Als Personen ohne Auto ist es für uns eine spürbare Erschwernis die eigenen (Groß)Eltern zu besuchen. Hinzu kommt das im Bundesmittel geringe Einkommen der örtlichen Bevölkerung, welche sich nicht zwangsläufig ein KfZ oder die anfallenden Treibstoffkosten auf längere Sicht leisten kann. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1561	Sehr geehrte Damen und Herren, die geplante Einstellung der RB73 ist aus meiner persönlichen und perspektivischen Sicht falsch:	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Am Bahnhof Bölzke entsteht gerade ein touristischer Reitbetrieb, der Bahnhof selber wird gerade renoviert und soll zukünftig als kulturelle Stätte bespielt werden und ich bin als in Langnow wohnender und Berlin arbeitender Bürger ohne PKW auf den Haltepunkt Bölzke angewiesen. Die Einstellung der RB73 ist aus meiner Sicht diametral zu den kommunizierten Zielen der Landesregierung. Eine Einstellung der Linie würde ganz konkret in meinem eigenen Umfeld sicher bedeuten: - Verhinderung der Entstehung eines touristischen Betriebs - Verhinderung der Entstehung eines Kulturortes - Kauf und Betrieb eines weiteren PKWs Außerdem weiß ich von Nachbarn (ebenfalls autolos), die diese Verbindung nach Berlin ebenfalls nutzen. Auch die Gäste von befreundeten Vermietern von Ferienunterkünften nutzen diese Verbindung viel.	finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1560	Ich finde es unmöglich wennRB 73 und RB 74 nicht mehr im LVPlan enthalten sind. Wir brauchen eine Durchbindung nach Mecklenburg. Wollt ihr uns in der Prignitz vom ÖPNV abhangen? [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1559	Höchste Zeit! Endlich Wird der Takt nach Berlin erhöht und über die Zubringung von Ketzin nach Wustermark nachgedacht. Der Parkplatz in Wustermark platzte ja schon aus allen Fugen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1559	Wenn man über Klimaschutz redet, muss der Verkehr auf die Schiene! Das scheint leider bei dem immer massiver werdenden LKW- Verkehr noch in weiter Ferne zu liegen. Hier muss dringend und schnellstens etwas passieren!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson	Sehr geehrte Damen und Herren,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1558	Ich möchte mich ganz herzlich bei Ihnen für ihren „zukunftsweisenden Verkehrswegeplan bedanken, der aus dem 20sten Jahrhundert stammt“ bedanken. Ich ging davon aus, das die Zeiten von Streckenstreichungen im 21sten Jahrhundert vorbei sind und stattdessen alte stillgelegte Strecken auch in der Peripherie wieder reaktiviert werden, damit ist für mich die Verkehrswende nur Hohn und Spott. Sie zwingen damit die Bürger immer über Berlin zufahren, sämtliche Entlastungsstrecken sind entweder schon eingeäschert oder sollen eingeäschert werden RB74.	darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1558	Des Weiteren zeigt es mir als Bürger wie heuchlerisch wieder die Politik ist. Schade das die Streckenstreichungen dieses Verkehrswegeplanes, nicht benannt werden und in einem extra Punkt z.B. RB 74 aufgeführt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1558	Bedauerlicherweise verfüge ich über mehr Fantasie als Sie, die damit ihr Geld verdienen, denn bei mir fahren Züge ab 2023 von Dresden, Leipzig bzw. Potsdam oder sogar aus Bayern nach Rostock mit Person über die Strecke des RB74 und diese Züge halten in Meyenburg in der Prignitz, wie ja das 9 Euroticket mit überfüllten Zügen an die Küste zeigt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1558	In meinem Zeitalter der Verkehrswende fährt alle zwei Stunden ein Zug diese Strecke und die kleinen Orte wie Falkenhagen oder Blumenthal werden als Bedarfshalt angesteuert. Mir als Fahrradfahrer raubt man damit die Möglichkeit ein Fahrrad mitzunehmen. Hallo Verkehrswende, das Zauberwort sollte lauten Fahrrad und ÖPNV, auch in der Peripherie zu kombinieren, ohne Angebot kein Umstieg.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1558	Ich empfehle ihnen die Bürger der Prignitz doch umzusiedeln, dann brauchen sie gar Nichts mehr hier bestellen und überall kommen nur noch Windräder und PV-Anlagen hin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1554	Betr.: Erhalt der Bahnlinie nach Pritzwalk und Meyenburg [redacted] Die Bahnverbindung auch in noerdlicher Richtung ist uns wichtig. Wir sind begeisterte Bahnfahrer und die geplante Streckenstilllegung passt nicht in die Zeit. Ich wuenschte noch mehr geschlossene Strecken wuerden wieder aktiviert, z.B. auch zwischen Neustadt und Neuruppin. Stattdessen sind Ueberlegungen im Gange weitere Abschnitte still zu legen. Ich fuerchte das wird uns noch Leid tun.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1314	Es ist vorgesehen, dass die künftige RE-Linie 8 ab Dezember 2022 stündlich zwischen Berlin und Baruth verkehrt. Dies stellt eine wesentliche Verbesserung zur Ist-Situation dar. Ausweitung Bedienzeit Bahnhof Baruth (Mark) ab 4.00 Uhr Frühzug ab Baruth nach Berlin Es sollte auf die künftige Bestellung eines Frühzuges ab Baruth nach Berlin zwischen 4.00 und 4.30 Uhr geachtet werden, um sicherzustellen, dass Beruftätige die um 6 Uhr in Berlin Arbeitsbeginn haben, auch rechtzeitig in Berlin eintreffen können. Dies ist leider bisher nur mit einer sehr zeitaufwendigen Umsteigeverbindung (BUS 706 ab Baruth bis Wünsdorf, wieter mit RE5 nach Belin) möglich. Auf Grund der Verschiebung der Fahrplanlage der künftigen RE8 und des künftigen Linienverlaufes der RB24 (nicht über Berliner Stadtbahn) ist die Kombination Bus	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Seit Dezember 2022 beginnt der erste Zug in Baruth (Mark) in Richtung Berlin gegen 4 Uhr.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	706/Zug RE8 für die Frühverbindung ab Baruth auf Gund der zeitlichen Lage bzw. der langen Fahrtzeit in Umsteigekombination so nicht mehr möglich. Das Problem sollte mit der Neuausrichtung des Fahrplankonzeptes für die RE8 gelöst werden. Frühzug von Berlin nach Baruth Bei der Fahrplangestaltung der RE8 sollte darauf geachtet werden, das der erste Zug aus Richtung Berlin den Bahnhof in Baruth bereits gegen 5.30 Uhr erreicht, sodass die Schichtbeschäftigten im Industriegebiet Baruth gegen 6.00 Uhr ihre Arbeitsplätze auch erreichen können.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1553	RB63 Templin-Stadt <> Joachimsthal <> Eberswalde Erhaltung der Linie auf der gesamten Strecke (keine Stilllegung zw. Templin u Joachimsthal), ggf. Verlängerung bis nach Berlin-Lichtenberg	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1553	RE 3 Lu. Wittenberg/Falkenberg <> Berlin Hbf <> Stralsund/Schwedt umstiegsfreie Taktverdichtung zwischen Angermünde <> Prenzlau(-Pasewalk)/Schwedt, ggf Fahrzeitverschiebungen der Züge ggü. den bisher durchfahrenden Züge um ca 30 Minuten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Durch die Durchbindung der Linien RB61 und RB62 kann ab Dezember 2024 eine umsteigefreie Direktverbindung Schwedt - Prenzlau erzielt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1553	RB21 Berlin-Gesundbrunnen <> Wustermark <> Potsdam Hbf Verlängerung über Gesundbrunnen hinaus bis nach Berlin-Lichtenberg	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahme auf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1549	Für den ländlichen Raum (Prignitz und Ostpr.-Ruppin) muss der Nahverkehr aufrechterhalten bleiben. Das betrifft die Strecken RB 73 und RB 74, sowie Erweiterung der Fahrten vom RB 6 zur RB 55. Es kann nicht sein, dass nur im Süden von Brandenburg Investitionen getätigt werden und der Nahverkehr verbessert wird. Große Kritik an die Landesregierung!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1546	Die Bahnstrecken müssen in dieser Zeit erhalten und genutzt werden. Die Strecke Meyenburg-Pritzwalk brauchen die Schüler, Erwachsene lassen dadurch ihre Autos stehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson	Die Bahnstrecken müssen erhalten bleiben. In dieser Zeit wäre ein Einstellen bspw. der Strecke Meyennurg - Pritzwalk unzumutbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1545		darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1541	Die Bahnstrecke Neustadt - Neuruppin muss unbedingt für die Personenbeförderung wieder in Betrieb genommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Neustadt (Dosse) - Neuruppin West, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
ID: 1541	RB73 und RB74 sind von Fahrplanangebot auszubauen! Aus keinen Fall darf eine Stilllegung passieren!!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1539	Der Erhalt des RB 73 bzw RB 74 ist auch über Kyritz hinaus Richtung Norden (Pritzwalk, Meyenburg) unbedingt langfristig zu gewährleisten. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1538	Hiermit lege ich ein Veto ein. Die Bevölkerung wird dazu angeregt, mehr die öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen um der Umwelt zu schonen. Ausgerechnet in unserer Region, wo es schon nicht viele Möglichkeiten gibt, sollen diese noch eingestampft werden? Mit diesen Linien fahren unter anderem auch Schüler zur Schule. Mal davon abgesehen, was das auch für die ansässigen Firmen bedeutet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1537	Die Bahnstrecke RB 63 muss gerade in der jetzigen Zeit weiter erhalten bleiben und darf nicht - wie aktuell vorgesehen - eingestellt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1536	Es ist mir ein großer Wunsch, dass die Linie ndes RB2 im Takt verdichtet wird. Wir leben hier seit 3 Jahren ohne auto, mit 4 Kindern. Ursprünglich kommen wir aus Berlin. Naiv wie wir waren, dachten wir mit einem Elektrorad zurecht zu kommen. Da es aber zusätzlich zu wenigen Bussen und Bahnen keine ausgebauten Radwege gibt, ist das mit Kindern nahezu unmöglich. Meine Wünsche daher : verdichten Sie den Takt vom RB2!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Mit dem Perspektivnetz des LNVP ist langfristig eine Angebotsausweitung zwischen Nauen und Wittenberge auf zwei Züge pro Stunde vorgesehen.
ID: 1536	Sorgen sie außerdem für eine fahrbare Verbindung von Breddin nach Kyritz und Wusterhausen!es ist momentan nur mit sehr viel Wartezeit und sehr selten am Tag möglich dort von breddin aus hinzugelangen. Dort sind aber die einzigen zwei Kinderärzte der Region!	VIelen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ein Anschlussknoten in Neustadt, der zur Minute 30 Anschlüsse in alle Richtungen herstellt, ist derzeit infrastrukturell nicht mit dem übrigen verkehrlichen Konzept der Linie RE8 (u.a. Knoten Wittenberge) umsetzbar. Prioritär wird weiterhin der zeitlich möglichst kurze Anschluss aus Richtung Kyritz nach Berlin vorgesehen.
ID: 1536	Sinnvoll wäre auch eine Kooperation mit Sachen-anhalt in irgendeiner Form, denn Havelberg ist nur 9 Kilometer von breddin entfernt und die nächste Einkaufsmöglichkeit. Es ist aber absolut unmöglich dort mit öffentlichen Verkehrsmitteln hinzugelangen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln. Eine länderübergreifende Abstimmung zwischen Brandenburg und Sachsen-Anhalt kann auf Ebene der beteiligten Landkreise stattfinden. Es bedarf hier des Commitments beider Seiten, um eine länderübergreifende Buslinie einzurichten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1535	Streckenstilllegung der RB73 von Kyritz nach Pritzwalk wäre kontraproduktiv, unfair der Bevölkerung gegenüber, die den ÖPNV nutzen MUSS oder möchte und kein Zeichen für umweltfreundliche Verkehrspolitik Also Weiterbetrieb dieser Linie auch für die touristische Infrastruktur!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1534	Mit Hinblick auf die positiv ausgefallene Machbarkeitsstudie für die Strecke Werneuchen-Wriezen (S. 113ff) befürworte ich die Reaktivierung und halte diese Strecke auch Aufgrund der deutlich ansteigenden Kinderanzahl in dieser Region für sehr wichtig.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1533	Zu Kapitel 2.5.2: Barrierefreiheit an Stationen: Halt aller Züge in Fürstenberg (Havel) auf Bahnsteig 1	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das vorgeschlagene Betriebsregime insbesondere in Richtung Berlin stark kapazitätsmindernd wirkt. Regelmäßig Halte

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Auf den gesetzlichen festgelegten barrierefreien Umbau von Stationen warten die Reisenden manchmal viele Jahre. Deshalb sollte bei allen Bahnhöfen, die nur einen barrierefreien Bahnsteig haben, geprüft werden, ob es als Zwischenlösung möglich ist, dass bis zum barrierefreien Umbau des Bahnhofs alle Züge aus beiden Richtungen an dem barrierefreien Bahnsteig halten. Der Bahnhof Fürstenberg (Havel) hat bisher nur einen barrierefreien Bahnsteig. Um trotzdem allen Reisenden einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen, sollten spätestens ab dem Fahrplanwechsel Dezember 2022 vorübergehend alle Züge aus beiden Richtungen auf dem barrierefreien Bahnsteig 1 halten bis zum geplanten barrierefreien Umbau des Bahnhofs. Begründung: Der Bahnhof Fürstenberg/Havel ist einer der ganz wenigen Bahnhöfe in Brandenburg mit mehr als 1.000 Reisenden täglich, der nicht barrierefrei ist. Wir brauchen dringend einen barrierefreien Bahnhof für alle gehbehinderten Reisenden, für Eltern mit kleinen Kindern und für die zahlreichen Touristen, die derzeit ihr Gepäck und ihre Fahrräder mit Gepäck und Anhänger die Treppen runter und rauf tragen müssen. Seit Juni 2021 hält der RE 5 in Richtung Norden wieder barrierefrei auf Bahnsteig 1. In Richtung Süden halten nur zwei Züge am Tag (um 8:14 Uhr und um 16:14) barrierefrei auf Bahnsteig 1. Wir erwarten, dass spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2022 bis zum barrierefreien Umbau des Bahnhofes alle Züge auf dem barrierefreien Gleis 1 halten. Wir verstehen, dass die Bahn die Züge in Richtung Berlin ungern auf das Gleis 1 umleitet. Wir benötigen die Umleitung auf Gleis 1 aber nicht auf Dauer, sondern nur bis zum geplanten barrierefreien Umbau des Bahnhofes Fürstenberg. Der Halt aller Züge auf Bahnsteig 1 ist konfliktfrei möglich, weil der stündlich verkehrende Regionalexpress um Min 13 in Richtung Berlin und um Min. 45 in Richtung Neustrelitz abfährt, so dass zwischen beiden Zügen ein Abstand von mehr als 25 Minuten besteht. Der alle zwei Stunden in Min. 55 ohne Halt durchfahrende IC 17 Dresden-Rostock kommt dem um Min 13 das Gleis wechselnden RE5 in Richtung Berlin ebenfalls nicht in Konflikt. Für die von Zeit zu Zeit verkehrenden Güterzüge ist das Konflikt-potential mit dem um Min. 13 das Gleis wechselnden RE 5 sehr gering.	am Hausbahnsteig in dieser Richtung sind über die bislang zu den Stunden 8 und 16 in Richtung Berlin bereits umgesetzten daher nicht möglich.
ID: 1533	Zu Kapitel 4.1.5: Angebotskonzepte für 2022, 2027 und im Horizont 2030+ 30-Min-Takt auf dem RE 5 zwischen Berlin und Neustrelitz Der erst im „Perspektivnetz 2030+ Priorität 2“ enthaltene 30-Min-Takt zwischen Berlin und Neustrelitz sollte in das „SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023“ aufgenommen werden. Begründung: Die Klimakrise zwingt uns, weniger mit dem privaten Pkw zu fahren. Damit die Verkehrswende gelingt, benötigen wir eine deutliche Verbesserung des Angebots im öffentlichen Nahverkehr. Die Wasserstadt Fürstenberg/Havel ist für die Berliner das Tor zur mecklenburgischen Seenplatte. Fürstenberg ist die Stadt mit den meisten Übernachtungen in Oberhavel. Dank der Möglichkeit, mit Homeoffice die Anzahl der Fahrten zum Arbeitsplatz zu reduzieren, zieht es	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da mit dem Netz Nord-Süd ab Ende 2026 das SPNV-Angebot zwischen Neustrelitz und Berlin in den Spitzenstunden hinsichtlich Sitzplatzkapazität als auch Zugangebot ausgeweitet wird. Für eine kurzfristige Umsetzung stehen derzeit keine ausreichenden Fahrzeuge zur Verfügung. Die Umsetzung eines durchgehenden 30-Minuten-Taktes auf der Strecke wird nachfrageseitig jedoch weiterhin erst im Perspektivnetz als erforderlich bewertet. Die Kategorien „Priorität 1“ und „Priorität 2“ der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+ werden

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	immer mehr Menschen in die Wasserstadt Fürstenberg. Berlin-Gesundbrunnen ist von Fürstenberg in 55 Minuten erreichbar. Mindestens fünf in der Planung befindliche größere Projekte mit insgesamt mehr als 500 Wohnungen, Ferienwohnungen und Tiny houses spiegeln die Attraktivität Fürstenbergs wider. All diese Projekte sind autofrei vom Bahnhof gut erreichbar. Die Fürstenberger Schüler ab der Klasse 7 müssen den RE 5 nutzen, um in Gransee oder Neustrelitz zu ihrer Schule zu kommen. Für zusätzliche Besucherzahlen auch in den Wintermonaten sorgt die KZ-Gedenkstätte Ravensbrück, die in 20 Min. Fußweg vom Bahnhof zu erreichen ist. Gransee ist eine Pendlerstadt. Täglich fahren viele Menschen zu ihren Arbeitsplätzen in Oranienburg und Berlin. In Gransee wurde ein neues Wohngebiet erschlossen, ein weiteres ist in Planung, sie sind autofrei vom Bahnhof gut erreichbar. Der Zug nach Berlin-Gesundbrunnen benötigt von Gransee aus 40 Minuten. Die Strecke Berlin - Rostock ist Teil der europäischen TEN-Korridore „Orient/Östliches Mittelmehr“ und „Skandinavien-Mittelmeer“. Sie ist 2-spurig für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut. Sie ist voll elektrifiziert. Die Nordbahn zwischen Fürstenberg und Neustrelitz ist neben der Strecke Brandenburg-Magdeburg die einzige, auf der im SPNV mehr als 3.000 Fahrgäste pro Werktag die Grenzen des Landes Brandenburg im SPNV überschreiten. Auf dem Abschnitt zwischen Dannenwalde und Berlin fahren auf dem RE 5 täglich mehr als 5.000 Fahrgäste. Für ein zusätzliches stündliches Zugpaar zwischen Neustrelitz und Berlin-Südkreuz (Fahrzeit 1:23) bedarf es außer der Anschaffung von drei zusätzlichen Zügen keine Investitionen in die Infrastruktur. Dagegen müssen an anderen Stellen des Netzes erst teure Infrastruktur-investitionen erfolgen, um einen 30 Min-Takt zu ermöglichen. Mit dem 30-Min-Takt auf dem RE 5 ist mit geringem Aufwand eine erhebliche Verbesserung der Bedienqualität erreichbar. Wir erwarten die Realisierung des 30-Min-Taktes zwischen Neustrelitz und Berlin spätestens zum Beginn der Neuausschreibung des Netzes Nord-Süd (NOS 2) im Jahr 2026.	zusammengefasst. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zu einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, unter anderem der absehbaren Senkung des allgemeinen Tarifniveaus (z.B. Deutschland-Ticket) sowie der Mobilitätswende, wird das Perspektivnetz weiterhin um mehrere Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergänzt. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.
ID: 1533	Zu Kapitel 4.5.1: Weiterentwicklung des VBB-Tarifs Die Ticketangebote sind zur Rück- und Neugewinnung von Kunden im Bereich der Jahres- und Monatsabos in Brandenburg zum Klimaschutz weiterzuentwickeln: 1. Das Klimaticket Berlin-Brandenburg Der VBB sollte ein Klimaticket für das VBB-Gesamtnetz zum Preis von ca. EUR 1.095 jährlich einführen. Alle preiswerteren Abo bleiben bestehen, alle teureren Abos werden zum Klimaticket umgewandelt. Begründung: Ein einfacher und verständlicher Tarif erleichtert den Zugang zum ÖPNV und trägt dazu bei, die bisherigen Kundinnen und Kunden zu halten und neue zu gewinnen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die gesamte ÖPNV-Branche ist sich des Sachverhaltes bewusst und sucht nach Lösungen im Spannungsverhältnis von Aufrechterhaltung eines SPNV-/ÖPNV-Angebots und bezahlbaren Fahrpreisen. Eine Prüfung des Tarifangebotes VBB-Abo 65vorOrt findet gegenwärtig statt. Die Weiterführung des VBB-Flex Ticket über den 31.12.2023 hinaus und ggfs. die Ausweitung auf weitere Tarifbereiche, ist Gegenstand einer Evaluation zum Tarifangebot.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Der Besitz eines Klimatickets macht das Reisen in Berlin und Brandenburg für die Berliner und Brandenburger bequemer und preiswerter. Die Berliner und Brandenburger werden mehr Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternehmen. Dies verbessert den Modal-Split und vermindert den CO2 Ausstoß. Ein Nachteil des Klimatickets Berlin-Brandenburg scheint zu sein: Für alle Tickets, die bisher mehr als 1.095 EUR kosten, erhält der VBB weniger Geld. Aber gleichzeitig gilt: Es werden Menschen das Klimaticket kaufen, die bisher kein VBB-Abo oder ein preiswerteres VBB-Abo gekauft haben. Hierdurch erhält der VBB mehr Geld. Vor der Einführung des Klimatickets muss kalkuliert werden, wie hoch für den VBB die Mindereinnahmen aus dem Wechsel von teuren Abos zum Klimaticket wären und wieviel zusätzliche Klimatickets verkauft werden müssten, um diese Mindereinnahmen auszugleichen. Ziel des Klimatickets soll nicht sein, die Subventionen für den ÖPNV zu erhöhen. Der Preis sollte vielmehr so festgelegt werden, dass die Mehreinnahmen aus Neuabos und dem Wechsel von preiswerteren Abos zum Klimatickets die Mindereinnahmen aus dem Wechsel von teureren Abos zum Klimaticket in etwa ausgleichen. Der ÖPNV braucht sicher auch zusätzliche öffentliche Mittel, diese sollten aber für Verbesserungen des Taktes und der Bedienqualität verwendet werden. Zusammengefasst sind die Ziele des Klimatickets Berlin-Brandenburg: · Bequemere und preiswertere Nutzung des ÖPNV für viele Berliner und Brandenburger · Stärkere Nutzung von Bussen und Bahnen statt des individuellen PKW · bei gleichbleibenden Subventionen der öffentlichen Hand. Erfolgreiche Beispiele für das Klimaticket sind: Im Oktober 2021 hat Österreich für seine öffentlichen Verkehrsmittel das „KlimaTicket Ö“ eingeführt. Die 8,9 Mio. Österreicher können für einen Jahrespreis von 1.095 EUR in ihrem ganzen Land mit 84.000 Mio. km² alle öffentlichen Verkehrsmittel nutzen. Das sind 3 EUR pro Tag. Das müsste für Berlin/Brandenburg mit seinen 6,2 Mio. Einwohnern und einer Fläche von 30.500 km² ebenfalls zu schaffen sein. Für Menschen über 65 Jahre gibt es das Klimaticket Berlin- Brandenburg bereits in Form des „VBB Abo 65 plus“ für 605 EUR pro Jahr (=1,66 EUR pro Tag). Man kann mit diesem Ticket durch ganz Berlin und Brandenburg fahren ohne sich um Tarife zu kümmern und ohne an Ticketautomaten Tickets zu ziehen. Warum gibt es so ein Ticket bei uns nicht auch für Menschen unter 65 Jahren? Hier der Vorschlag im Detail: Die Jahrespreise für VBB-Abos mit monatlicher Abbuchung: derzeit Vorschlag Differenz	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	EUR EUR EUR Brandenburg AB 399,00 399,00 0,00 Brandenburg BC 399,00 399,00 0,00 Brandenburg Gesamt 660,00 660,00 0,00 Frankfurt (Oder) AB 399,00 399,00 0,00 Frankfurt (Oder) BC 399,00 399,00 0,00 Frankfurt Oder Gesamt 660,00 660,00 0,00 Cottbus AB 407,00 407,00 0,00 Cottbus BC 407,00 407,00 0,00 Cottbus Gesamt 660,00 660,00	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	0,00 Potsdam AB 434,00 434,00 0,00 Potsdam BC 426,00 426,00 0,00 Potsdam ABC 654,00 654,00 0,00 Berlin AB 761,00 761,00 0,00 Berlin BC 822,00 822,00 0,00 Berlin ABC 1.008,00 1.008,00 0,00 1 Landkreis 936,00 936,00 0,00 2 Landkreise 1.104,00 9,00 3 Landkreise 1.482,00 387,00 Berlin ABC + 1 Landkreis	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	1.422,00 1.095,00 327,00 Berlin ABC + 2 Landkreise 1.767,00 672,00 Gesamtnetz 2.136,00 1.041,00 2. Ausdehnung der Jahreskarte Abo „65 vor Ort“ auf alle kreisfreien Städte in Brandenburg Das Abo „65 vor Ort“ sollte einheitlich in allen kreisfreien Städten Brandenburgs den Seniorinnen und Senioren ab 65 Jahren durch den VBB angeboten werden. Begründung: Derzeit bietet der VBB lediglich in den drei kreisfreien Städten Frankfurt/Oder, Cottbus und Brandenburg an der Havel das Abo „65 vor Ort“ für 340 Euro pro Jahr an. Potsdam ist hiervon ausgeschlossen. Die Lücke im VBB-Abonnementbereich für die Seniorinnen und Senioren in Potsdam sollte zeitnah geschlossen werden. 3. Einführung des Flextickets auch fürBerlin ABC und den VBB-Bereich Für Berlin ist seit dem 03.01.2022 das Flexticket als Pilotprojekt für den AB-Bereich eingeführt worden. Es beinhaltet 8 Einzelfahrausweise pro Monat. Ein entsprechendes Angebot, eventuell auch mit stufenweiser Erhöhung der Gesamtanzahl der Einzelfahrtausweise ist für Berlin ABC und den VBB-Bereich einzuführen. Begründung: Seit Beginn der Pandemie hat sich das Nutzerverhalten von Pendlerinnen und Pendlern geändert. Unternehmen und auch öffentlicher Dienst gehen zunehmend dazu über, keine 5-Tage Präsenz von den Beschäftigten zu verlangen. Für diese Personengruppe lohnt sich derzeit keine Monatskarte, da sie regelmäßig nur zwei- bis dreimal pro Woche mit dem ÖPNV unterwegs sind. Ein solches Angebot soll die Lücke zwischen den Einzelfahrausweisen und den Monatskarten/Abonnements für Berlin ABC und den VBB-Bereich schließen.	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1533	Zu Kapitel 4.6.1: PlusBus: Anpassung der PlusBus-Kriterien Die Kriterien für die PlusBus-Angebote sollen an die unterschiedlichen Rahmenbedingungen der verschiedenen Raumstrukturen angepasst werden kann. Begründung: Gerade in ländlichen Räumen können die aktuellen Kriterien eine zu hohe Hürde für das Angebot darstellen. Für manche Regionen wäre ein weniger umfangreiches PlusBus-Angebot immer noch besser als gar kein PlusBus-Angbot.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die PlusBus-Kriterien Grundlage für den Erfolg des PlusBus-Konzeptes sind und daher das einfache und einheitliche Angebot erst ermöglichen. Hauptaufgabe der PlusBus-Verkehre ist die Verbindung der Zentren – gerade im ländlichen Raum – und Herstellung von attraktiven, schnellen Taktverbindungen auf den Hauptachsen. Damit wird ein Großteil der Einwohner erreicht und kann von den Vorteilen des PlusBusses profitieren. Das Berücksichtigen von Stichfahrten oder Umwegen sowie Taktabweichungen würde den Systemansatz des PlusBus-Konzeptes entgegenstehen, wodurch sich die Attraktivität dieses Mobilitätsangebotes deutlich verschlechtern würde. Das Land Brandenburg und die VBB GmbH erachten die geltenden Kriterien als sinnvoll und adäquat, weshalb eine Anpassung der PlusBus-Kriterien nicht vorgesehen ist.
ID: 1533	Zu Kapitel 4.7: Intermodale Anschlussmobilität (hier: 4.7.2. Bike und Ride) 1. Erhöhung der Anzahl der bis 2030 zu bauenden Fahrradabstellablagen unter Berücksichtigung des Prognosehorizont 2030 + für den Flächenerwerb Der Verkehrsmittelmix für die erste und letzte Meile von Fahrrad/Bahnnutzerinnen und - nutzer ist inbesonderes im innerstädtischen Bereich, langfristig zu verbessern: Es sind bereits jetzt Maßnahmen zu ergreifen, die über die Planung und den Bau von 21.500 Fahrradabstellanlagen bis zum Jahr 2030 hinausgehen. Hierzu ist die Studie B+R/P+R unter folgenden Prämissen zu aktualisieren: Berücksichtigung der im LNVP 2023 enthaltenen Kapazitätssteigerungen, Taktverdichtungen und neuen Linien im SPNV für 2023 und 2027. Da in innerstädtischen Bereichen die Flächenverfügbarkeit für Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen bereits jetzt sehr begrenzt ist, soll der Flächenerwerb für Fahrradabstellanlagen orientiert am Prognosehorizont 2030+ erfolgen, um auch eine zukünftige Kapazitätsausweitung der Anlagen zu ermöglichen. Begründung: Es ist bereits jetzt erkennbar, dass durch umweltpolitische Maßnahmen auf Bundes- wie Landesebene die Anzahl der Fahrgäste des ÖPNV, die Bahn und Fahrrad kombiniert nutzen, weiter ansteigen wird. Daher hat die Aktualisierung der Studie B+R/P+R die langfristige Tendenz der Zunahme des Verkehrsmittelmixes Fahrrad/Bahn bei der Planung und dem Bau von Fahrradabstellanlagen zu berücksichtigen. Zwangspunkte wie die mangelnde Flächenverfügbarkeit dürfen nicht aufgrund der derzeitigen mittelfristigen Prognosehorizontes dazu führen, dass die Fahrradabstellanlagen darüber hinaus (2030+) unterdimensioniert sind. 2. Planungskapazitäten in der VBB-Vernetzungsstelle B+R und in den Unteren Straßenbehörden erhöhen	Vielen Dank für IhreEinwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine Evaluierung des Leitfadens‚Parken am Bahnhof' (und somit auch der Ergebnisse der Studie ‚B+R/P+R im LandBrandenburg') wird vrs. gegen Ende des Jahres 2022 erfolgen. Darin einfließenwerden auch die von der Vernetzungsstelle B+R gewonnenen Erkenntnisse undDaten. Über eine Verstetigung der Vernetzungsstelle B+R wird zu gegebener Zeitentschieden

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Die VBB-Vernetzungsstelle B+R ist ein bis zum 28.04.2024 befristetes Projekt. Aufgrund der hohen langfristigen Bedarfe bei Fahrradabstellanlagen ist die Vernetzungsstelle B+R beim VBB dauerhaft einzurichten. Die erhöhten Bedarfe der Schnittstelle B+R sind auch bei der Planung von Radwegenm, die in der Zuständigkeit des Landes Brandenburg liegen, zu berücksichtigen. Daher sind die Personalkapazitäten, die sich ausschließlich dem Thema Radverkehrsplanung widmen, in den Unteren Straßenbehörden zu erhöhen. Begründung: Die jetzt eingerichtete Vernetzungsstelle für B+R Anlagen beim VBB ist, ausgehend von einem wachsenden Bedarf an Fahrradabstellanlagen bis 2030 dauerhaft einzurichten. Die Kommunen bedürfen langfristig einer fachlichen Beratung bei der Schnittstelle B+R. Die Ergebnisse der Evaluierung des Projektes B+R Anlagen sind zudem zu veröffentlichen, damit Kommunen und Verbände beim Aufbau der Planungskapazitäten innerhalb der VBB-Vernetzungsstelle wie auch im Bereich der Schnittstelle B+R, den die Unteren Straßenbehörden verantworten, Stellung nehmen können. Die Schnittstelle B+R sollte nicht räumlich begrenzt auf Fahrradabstellanlagen im Bahnhofsbereich beplant werden. Die Planung von Fahrradwegen die zu den Abstellanlagen führen, sind darauf auszurichten. Hierzu bedarf es einer Personalerhöhung in den Unteren Straßenbehörden.	
ID: 1533	Zu Kapitel 4.9.2: Weiterentwicklung des Fahrausweisvertriebs im VBB Einheitliche Standards für E-Ticketing In Abstimmung mit dem Bund ist ein anbieterneutraler Standard für das E-Ticketing zu entwickeln, der die Integration der Ticketbuchung in bestehende Apps über verschiedene Verkehrsmittel hinweg ermöglicht. Dadurch können Kund*innen mittelfristig die Ticketbuchung gleich unkompliziert aus bereits genutzten Karten- und Navigationsapps vornehmen. Das vereinfacht den Buchungsprozess gerade im Hinblick auf multimodale Mobilität und Nutzung von "Letzte Meile"-Angeboten. Begründung: Digitale Angebote müssen gerade im Hinblick auf Integration in bestehende Lösungen und Interoperabilität zwischen verschiedenen Anbietern verbessert werden. Im Idealfall lässt sich Routenplanung, Dafür braucht es keine neuen App-Angebote, sondern vor allem einheitliche Standards (vgl. Grüner MobilPass: https://www.stefan-gelbhaar.de/mobilpass), die ein Zusammenspiel verschiedener Angebote gewährleisten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Integration bestehender Angebote Dritter für das E-Ticketing bzw. die Entwicklung eines anbieterneutralen Standards für das E-Ticketing, welches Angebote Dritter umfassen soll, nicht in der Verantwortung des Landes Brandenburg liegt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1532	Es ist mir unverständlich, wie unter den getätigten Aussagen zu den Zielen (vor Allem der Punkt Verbesserung der Mobilität, Verkehrswende) die Strecke Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg entfallen soll (auch unter Berücksichtigung, dass erst vor einigen Jahren die Strecke Pritzwalk - Putlitz gestrichen wurde.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Im am dünsten besiedelten Landkreis der Bundesrepublik Deutschland kann es ja sicher nicht darum gehen Infrastruktur alleine nur nach der Anzahl der Nutzer anzubieten bzw. zu erhalten. Da fühlt man sich im ländlichen Raum doch sehr vernachlässigt und wenig wertgeschätzt. Ich dachte mit der Verkehrswende und in Zeiten der Klimakrise sei die Stillegung von Bahnstrecken nun endlich ad acta gelegt aber so wird der ländliche Raum nur noch weiter abgehängt.	undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1530	Attraktiv ist der ÖPNV in den Stadtrandlagen, neben einer hohen Taktung, insb. durch kurze Fahrtzeiten. Um so weiter nach draußen es von der City nach draußen es geht, umso problematischer werden S-Bahnverbindung, die im stadtnahen Bereich ihre Vorteil voll ausspielen können. [Anm. d. Red: Kritik]: Finkenkrug ist aus meiner Sicht zu weit draußen für eine attraktive Erreichbarkeit mit der S-Bahn.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Neben der Prüfung der Ausbaumöglichkeiten haben wir auch die zukünftige Angebotsgestaltung im Blick. Falkensee mit Finkenkrug liegt noch nah der Hauptstadtgrenze. Derzeit ist es lediglich eine Variante, die S-Bahn nach Finkenkrug zu führen, die geprüft wird. Dazu gehören auch Express-S-Bahnen, die schnellere Fahrtzeiten ermöglichen.
ID: 1530	Ein gut getakteten Regionalverkehr erscheint hier weitaus geeigneter. Die schnellere Erschließung und Umsetzbarkeit erscheinen, neben die geringeren Kosten weitere gute Argumente zu sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Regionalverkehrsverbindungen nach Nauen einfach zu vervielfachen bedeutet auch mehr Regionalzüge durch den Knoten Berlin zu führen. Hier sind die zusätzlichen Kapazitäten auf der Schiene allerdings begrenzt. Dies ist einer der Gründe, warum die S-Bahn als weitere Anbindung für Falkensee geprüft wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1529	Guten Tag, ich fand es damals sehr bedauerlich, dass viele kleine Bahnhöfe geschlossen wurden. Heute sieht man, dass es ein Fehler war. Die Region um Brieselang im Haveland mit den Ortsteilen Bredow und Zeestow erfreut sich stetigen Zuwachs. Attraktiver würde das Dorf Bredow, wenn der Bahnhof wieder aktiviert wird. Das würde ich mir wünschen. Einer der Gründe ist auch, dass der Verkehr exorbitant in der Region zugenommen hat. Ein indirekter Anschluss nach Potsdam oder Berlin über Wustermark, direkt nach Nauen und damit zur RE2 wären möglich. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ein nennenswertes Potenzial für die Reaktivierung der Station Bredow bzw. für der Strecke Wustermark – Bredow – Nauen bisher nicht nachgewiesen werden konnte. Die Station bzw. die Strecke waren auch nicht Bestandteil der dem LNVP vorlaufenden Reaktivierungsuntersuchung.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1528	Ich finde es richtig und wichtig am Bahnhof Finkenkrug die Taktung bei mindestens gleichbleibender Fahrtzeit nach Berlin zu erhöhen. Bereits die nunmehr auf drei Züge pro Stunde in den relevanten Bereichen ist eine spürbare Verbesserung. Daher unterstütze ich auch ganz deutlich einen 4 gleisigen Ausbau so schnell wie möglich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1528	Wichtig ist jedoch auch auch darauf zu achten, dass in diesem Zusammenhang ein möglichst gleichmäßiger Takt. Derzeit kommen diese drei Züge innerhalb von 25 Minuten (19, 31, 44), es entsteht dann ein Loch von 35 Minuten. Das wäre anders besser.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1527	Beibehaltung der Verlängerung der Linie RB 63 von Joachimsthal bis Templin Stadt. Dieser Abschnitt muss mindestens im zweistundentakt befahren werden. Besser: in der HVZ mindestens stündlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1526	Verlängerung der Linie RB 24 bis Schwedt (Oder). Dadurch stündliches Angebot an Fahrten der Linie RE 3 nach Stralsund Hbf.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Entsprechende Leistungsausweitungen sind Bestandteil des Perspektivnetzes des Landes Brandenburg, konkrete Linienführungen richten sich jedoch nach den betrieblichen Rahmenbedingungen und verkehrlichen Zielsetzungen. Einer Verlängerung der RB24 nach Schwedt (Oder) steht dabei die gegenüber dem RE3 verlängerte Fahrzeit als Nachteil gegenüber.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1525	Verlängerung der Linie RB 73 bis Güstrow in Mecklenburg-Vorpommern. Ab Kyritz Am Bürgerpark zweistündliches Fahrtenangebot zwischen Kyritz Am Bürgerpark <> Pritzwalk <> Plau am See <> Karow (Meckl) <> Güstrow. In der Sommersaison eventuelle Verdichtung der Fahrten. Auch Fahrten von Nauen (oder sogar Berlin) im Früh- und Spätverkehr mit Anschluss an die dortigen RE/RB Linien.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1524	Wir sollen mehr die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen, aber gleichzeitig sollen die Strecken [Anm. d. Red.: RB73/74] geschlossen werden? Das widerspricht sich total. Hier im ländlichen Bereich gibt es kaum öffentliche Verbindungen und die Bahnverbindungen werden von vielen Schülern benutzt. Die Busse sind schon übervoll, wenn jetzt die Schüler aus dem Zug noch dazukommen, dann kommen die Kinder in den Dörfern nicht mehr zu Schule, da sie nicht in den Bus passen. Es wäre sinnvoller die Verbindungen in Richtung MV noch auszuweiten, das würden hier viele auch nutzen. Ich bin gegen die Schließung der Strecken !!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1522	Sehr geehrte Damen und Herren, Wir sind geschockt über den neuen LNVP Entwurf zur Steckenstilllegung der Bahn von Kyritz nach Meyenburg. Wir nutzen meist wöchentliich die Bahn zwischen Kyritz und Pritzwalk. Unser Sohn geht sogar in Kyritz zur Schule, obwohl wir in Pritzwalk wohnen. Er würde die Bahn gern täglich nutzen aber leider passt der Takt jetzt schon nicht zu seinen Schulzeiten für Hin und Rückfahrt. Wir mussten auch mit den Jahren erleben, wie das Angebot der Streckenverbindung immer weiter ausgedünnt wurde und für uns immer unattraktiver wird. Wir haben mit jeder Fahrplanänderung gehofft, dass neue Takte eingeführt werden aber jetzt soll diese Strecke total stillgelegt werden. Es ist wirklich traurig wie Familien und Leute hier die Region angehalten werden können hier zu leben und zu arbeiten, ihnen aber immer weitere und zeitlich längere Alternativstrecken z.B. mit Bus anbietet. Was natürlich auch nicht umweltbewusster ist... Auch ältere Leute (Hauptanteil der Bevölkerung in der Prignitz), welche vielleicht sich längere Strecken mit dem Auto nicht mehr zutrauen, werden durch längere Busfahrzeiten und umständlichere Verbindungen abgeschreckt die Bahn zu nutzen. Es werden in der Prignitz vermutlich nie personstarke Pendelströme wie dicht um Berlin entstehen aber die Stecke könnte durch bessere Taktzeiten und effektivere Kleinbahnen wirklich eine gute Position für die Region zwischen Kyritz und Meyenburg darstellen. Es wäre wirklich ein Armutszeugnitz, hier alles aufzugeben. Kostenreduzierung durch einfaches Stilllegen von Strecken ist nicht der richtige Weg um mit dem neuen LNVP für umweltbewusste und klimaschonende Mobilität auch auf dem Land zu werben! Leider wird die Landbevölkerung hiermit wieder ausgeschlossen und abgehängt. Das ist auch wieder ein gutes Beispiel für Familien sich doch in Ballungszentren ihren Lebensmittelpunkt zu suchen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1521	Wir benötigen die Bahnverbindung von Berlin bis Güstrow. Die Strecke RB73 und 74 darf nicht abbestellt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark –

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1519	Sehr geehrte Damen und Herren, die Bahnstrecken RB 73/74 sind wichtiger Bestandteil der Daseinsvorsorge im ländlichen Raum und könnte durch eine Verbindung nach Mecklenburg Vorpommern bzw. durch eine engere und abgestimmte Tacktung einen großen Mehrwert erfahren. Meine Stimme für den Erhalt der Bahnstrecke. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1515	Erhalt der RB 73 & RB 74. Es müssen weiterhin Züge auf der Linie verkehren um die Bürger mobil zu halten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1514	- Verlängerung der Regionalbahn 55 (RB55) von Kremmen über Neuruppin (West) und Werder bei Neuruppin sowie Neustadt (Dosse) bis nach Kyritz mit Anschlusssicherung in Neustadt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken und Halte für die Strecke

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	(Dosse) zum neuen Regionalexpresslinie 8 (heute Regionalexpress 2) in beide Fahrtrichtungen (Wismar und Berlin).	Neuruppin West - Neustadt (Dosse) vertiefende Untersuchungen geplant sind. Eine Verlängerung der voraussichtlich ab Fahrplanwechsel Dez. 2026 in Neuruppin West endenden zusätzlichen Züge der Linie RB55 wird in diesem Rahmen ebenfalls geprüft.
ID: 1514	- Bedienung des RE6-Haltes in Wustrau-Radensleben im Halbstundentakt (Schaffung von P & R Umstiegsmöglichkeiten südlich Neuruppin)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Mit Verlängerung der RB55 nach Neuruppin West ist eine ca. stündliche Bedienung des Haltes Wustrau-Radensleben vorgesehen. Ein darüber hinaus gehender Bedarf ist derzeit und absehbar nicht erkennbar.
ID: 1514	Stündliche Bedienung aller Unterwegshalte auf der Strecke des Regionalexpress 6 (RE6) zwischen Neuruppin und Wittstock/Dosse.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine stündliche Bedienung der Stationen zwischen Wittstock (Dosse) und Neuruppin West ist derzeit betrieblich bzw. infrastrukturell nicht möglich. Im Rahmen des Projektes i2030 (Ausbau Velten – Neuruppin) sowie der Vergabevorbereitung des Netzes Nordwestbrandenburg werden jedoch Maßnahmen identifiziert und erarbeitet, die eine flexiblere Angebotsgestaltung gegenüber dem Status Quo erlauben.
ID: 1514	Durchbindung der Regionalbahn 55 (RB 55) ab Hennigsdorf über das Karower Kreuz nach Berlin-Gesundbrunnen unter Beibehaltung einer alternierenden Führung des Regionalexpress 6 (RE 6) über Hennigsdorf zum Fernbahnhof Berlin-Spandau.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Alternative Führungen über den Berliner Außenring der RE6 und RB55 werden derzeit im Rahmen des Projektes i2030 und in enger Abstimmung mit dem Land Berlin auf ihre fahrplanmäßige und infrastrukturelle Machbarkeit sowie ihren verkehrlichen Nutzen hin untersucht und bewertet. Zielstellung ist die Einbindung beider Linien in die Berliner Innenstadt.
ID: 1514	Schneller Ausbau mit einem 30-Minuten-Takt auf der Strecke zwischen Nauen und Neustadt (Dosse) sowie weiter nach Kyritz durch Verlängerung der Regionalbahn 10 (RB 10) über Neustadt (Dosse) hinaus. Dazu gehört auch eine Verknüpfung mit der Regionalbahn (RB 73) in Neustadt (Dosse) und dadurch eine umsteigefreie Verbindung vom Halt Kyritz am Bürgerpark bis nach Berlin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine entsprechende Durchbindung wird im Rahmen des Perspektivnetzes des LNVP konzeptionell geprüft.
ID: 1514	Hinzu kommt eine Durchbindung der Regionalbahn 55 (RB55) von Neuruppin über Neustadt (Dosse) nach Kyritz unter Anschlusssicherung zum zukünftigen Regionalexpress 8 (RE in beiden Fahrtrichtungen (Wismar und Berlin) in Neustadt (Dosse).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken und Halte für die Strecke

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Neuruppin West - Neustadt (Dosse) vertiefende Untersuchungen geplant sind. Eine Verlängerung der voraussichtlich ab Fahrplanwechsel Dez. 2026 in Neuruppin West endenden zusätzlichen Züge der Linie RB55 wird in diesem Rahmen ebenfalls geprüft.
ID: 1514	Taktknoten immer zur Minute 30 in Neustadt (Dosse)	VIelen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ein Anschlussknoten in Neustadt, der zur Minute 30 Anschlüsse in alle Richtungen herstellt, ist derzeit infrastrukturell nicht mit dem übrigen verkehrlichen Konzept der Linie RE8 (u.a. Knoten Wittenberge) umsetzbar. Prioritär wird weiterhin der zeitlich möglichst kurze Anschluss aus Richtung Kyritz nach Berlin vorgesehen.
ID: 1514	Streckenelektrifizierung auf der Verbindung zwischen Neustadt (Dosse) und Kyritz	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da mittelfristig keine Perspektive für eine Elektrifizierung der Strecke Neustadt (Dosse) – Kyritz absehbar ist. Gleichwohl ist diese Maßnahme im Perspektivnetz für den Horizont 2030+ (vgl. S.142) enthalten.
ID: 1514	Stundentakt auf den Regionalbahnlinien 73 und 74 (RB 73/74) auf der Strecke zwischen Kyritz, Pritzwalk und Meyenburg weiter nach Güstrow.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1512	Guten Tag, dringend müssen wir dafür sorgen, dass zukünftig nicht nur der RE3 sondern auch der RE4 im Bhf. Trebbin hält. Damit erreichen wir unser nächstes großes Etappenziel, eine klimaneutrale Kommune mitten im Naturpark Nuthe-Nieplitz zu werden. Die Attraktivität unserer Kommune	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf den selben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	steigt, wir praktizieren Umweltschutz! Um den Halt des RE4 zu ermöglichen, bedarf es 2 Minuten, der Zug fährt derzeit ohne Halt durch. Im Halbstundentakt Richtung Berlin oder Wittenberg- so sieht ein Mehrwert für alle aus und Autos bleiben stehen!!! Viele Grüße, [redacted]	stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nicht alle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren, können hier bei einzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: M1509	test	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1511	Um die ländlichen Gebiete weiter attraktiv zu halten und nicht von den Großstädten abzuhängen, ist es m.E. zwingend erforderlich, diese Bereiche besser und v.a. mit schnelleren Verkehrsmitteln an die Städte anzubinden. Es können nicht alle in der Stadt leben. Es ist nicht die Entfernung, die das Wohnen außerhalb unattraktiv macht, es ist die Zeit des tgl. Transfers. Hieran muss dringend gearbeitet und deutlich nachgebessert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da in dessen Umsetzungszeitraum Angebotsausweitungen von rund 27 Prozent gegenüber dem Stand von 2022 geplant sind. Die Erweiterungen umfassen sowohl die Verbindung von Mittel- und Oberzentren an die Metropole Berlin (siehe RE1- und RE2-Taktverdichtung) als auch weitreichende Verbesserungen des ÖPNV im ländlichen Raum. So werden u.a. im Netz Ostbrandenburg ab Ende 2024 und bereits zu Dezember 2022 im Netz Lausitz wesentliche Betriebszeitausweitungen vorgenommen.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1494	Sehr geehrter Herr Minister Beermann, anliegend finden Sie unsere Stellungnahme zu den Planungen um das Streckennetz des RB73/74. Wir bitte diese zu berücksichtigen. Mit freundlichen Grüßen [redacted] Stellungnahme zum Entwurf des Schienenpersonennahverkehr-Angebots ab dem Jahr 2023 - Kapitel 4.1.5 Sehr geehrter Herr Minister Beermann, [redacted] Aufgrund der notwendigen Energie- und Mobilitätswende, die die Bundesregierung im Zuge der Klimaneutralität bis 2045! anstrebt, planen wir verstärkt Anwendungen in den Sektoren der Mobilität, Wärme und Industrie mit unser CO>-frei erzeugten Energie umzusetzen. Die Prignitz	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	bietet hier durch hohe Überschüsse an Erneuerbaren Energien auf der Erzeugungsseite hervorragende Voraussetzungen. Aus diesem Grund besteht, [redacted] die Kooperation, die nichtelektrifizierte Schienenverbindung zwischen Meyenburg und Kyritz (RB73/74) im Zusammenhang mit dem H2.Rail-Prignitz-Projekt zu dekarbonisieren. Hierfür wird eine dezentrale Versorgungsstruktur bestehenden aus Bestands- und Neuanlagen (Wind und PV) entlang der RB 73/74 aufgebaut, um grünen Wasserstoff zu erzeugen und vor Ort zu verbrauchen. Das bestehende Schienennetz stellt für dieses Projekt die zwingend notwendige Infrastruktur und der SPNV auf der RB 73/74 die Basis-Nachfrage dar. Gleichzeitig ermöglicht das Projekt die Versorgung von weiteren Abnehmern verschiedenster Sektoren, wie z.B. Mobilitätsanbietern im öffentlichen Nahverkehr, um ihre Anforderungen der Clean-Vehicle-Richtlinie erfüllen zu können. Mit dieser dezentralen Versorgung des Schienennetzes des RB 73/74 kann das Henne-Ei-Problem für die von der Politik propagierte Sektorenkopplung in der Region gelöst werden. Damit verfolgen wir einen Ansatz, der so unseres Erachtens noch nicht in Deutschland umgesetzt wird. Zudem lassen sich unsere Aktivitäten mit denen des Projektes doing hydrogen? für die Prignitz sehr gut verbinden. Im Zuge unseres Vorhabens wurde durch die Green Wind Energy GmbH im vergangenen Sommer - separat von der Bundesförderung von H2.Rail.Prignitz - rund 1.600.000 € im Rahmen einer Investitionskostenförderung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur im Förderbereich 'Marktaktivierung Schienenfahrzeuge' und der Fördermaßnahme 'Förderung alternativer Antriebe im Schienenverkehr' beim Projektträger [redacted] im Rahmen des Antrags 'H2_Kyr-Pri-Mey' beantragt. Diese Mittel planen wir im Zuge einer Gesamtinvestition von mindestens 3.500.000 € in die Wasserstoffproduktion vor Ort zu investieren.	
ID: 1494	Aus diesen Gründen haben wir die Aussagen im Entwurf des neuen Landesnahverkehrsplanes, den SPNV auf dem Streckenabschnitt Kyritz-Meyenburg ab 2023 nicht mehr bestellen zu wollen, mit großer Bestürzung zu Kenntnis genommen, da damit unserem Vorhaben die Geschäftsgrundlage entzogen wird und infolgedessen die Region nicht von der Bundesförderung profitieren wird.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1494	Vor diesem Hintergrund bitten wir Sie, sehr geehrter Herr Minister Beermann, ihre Planungen zu den Abbestellungen von SPNV-Leistungen zwischen Kyritz und Meyenburg zu überdenken, um die Potentiale des Schienennetzes für eine CO>-neutrale Mobilitätslösung und für ein Wirtschaftswachstum in der Region weiter zu erhalten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1501	Guten Tag, Ich möchte daran erinnern, dass Brieselang eine hohe Quote an Pendler nach Berlin hat. Ein Wegfall der Bahnlinie die Nauen und Brieselang von Berlin trennen würde wäre in der jetzigen Lage verheerend! In Zeiten der Klimakrise und Verkehrswende kann von so einem Vorhaben keine Rede sein. Ich bin selbst auf diese Verbindung angewiesen um arbeiten zu können. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ein Entfall der Bahnverbindung von Nauen und Brieselang nach Berlin ist nicht vorgesehen.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1486	Landesnahverkehrsplan (LNVP)2022 - 2027 hier: Stellungnahme zum Entwurf Stand 10. Mai 2022 der [redacted] Sehr geehrte Damen und Herren, zum vorliegenden Entwurf Landesnahverkehrsplan „2022 – 2027“ gibt die [redacted] folgende Hinweise und Anregungen ab: Vorbemerkung: Die [redacted] ist beauftragt, für den Vorhabenträger Landkreis Havelland den Standort des ehemaligen Rangierbahnhofes Wustermark im Ortsteil Elstal zu einem Bahnkompetenzzentrumzu entwickeln und zu vermarkten. Das Gelände des [redacted] ist im Jahr 2021 weitestgehend neu erschlossen und die öffentliche Infrastruktur revitalisiert worden. Die Maßnahme wird aus Bundes- und Landesmittelnder GRW-I Richtlinie gefördert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Unternehmen der Bahnbranche haben sich bereits angesiedelt, sowie auch Forschung&Entwicklung und Ausbildung am Standort betrieben wird. Folgerichtig wird in naher Zukunft am Standort Haltepunkt/BahnhofElstal ein Bahnkompetenzzentrum entstehen, welches neben einer erheblichenAnzahl von Arbeitsplätzen (perspektivisch ca. 500 bis 600),auch Raum für bahnaffine Ausbildung, Weiterbildung und Studium bietet und somit zusätzliche Nutzerinnen und Nutzer des SPNV anzieht. Gerade fürArbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer, wie aber auch für Studierende und Besucherinnen und Besucher, ist der Standort [redacted] mittels SPNV sehr gut zu erreichen. Der Standort [redacted] wird im Zeitraum 2023 bis 2027 erheblich an Bedeutung gewinnen und im Thema „Mobilitätswende“ ein wichtige Rolle einnehmen. Der [redacted] als Bahnkompetenzzentrum ist über den Haltepunkt/BahnhofElstal optimal angebunden – eine entsprechende Taktung ist für den [redacted] dringend geboten. Eine ausführliche Darstellung des Vorhabens [redacted] ist auf der Internetseite [redacted] einsehbar. Dies vorausschickend übermittle ich folgende Stellungnahme:	
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1488	Kapitel 2. / 2.2.2 Das Konzept der Regionalen Entwicklungsstrategie (RES) richtet sich nach Korridoren, entlang der vorhandenen wichtigsten Schienenachsen. Der [redacted] liegt unmittelbar an der Schnellfahrstrecke Berlin-Hannover (Lehrter Stammbahn) und damit an einer der Entwicklungsachsen der RES. Der Landkreis Havelland, u. a. mit dem Kooperationspartner [redacted], hat ein so genanntes Schlüsselvorhaben erarbeitet und eingereicht. Das Schlüsselvorhaben „Reallabor zur Entwicklung innovativer Mobilitätslösungen für den ländlichen Raum an der Teststrecke Wustermark – Ketzin/Havel“ zielt auf die Reaktivierung der Bahnstrecke für den SPNV und einer Nutzung als wissenschaftliche Versuchsstrecke durch den [redacted] Durch die Reaktivierung dieser Strecke wird einerseits der suburbane Bereich, die Stadt Ketzin/Havel, wieder an den SPNV angebunden, andererseits ist es für das Bahnkompetenzzentrum [redacted] eminent wichtig, eine Versuchsstrecke für die wissenschaftlichen Herausforderungen und Entwicklungen der Dekarbonisierung, Digitalisierung und Automatisierung im Bahnbereich unmittelbar „vor der Haustür“ zu haben. In diesem Kontext können alternative Angebote – zum Beispiel Bahnverkehr On-Demand – im Echtbetrieb (Reallabor) erprobt, implementiert und in ländliche Regionen Brandenburgs adaptiert werden.	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die VBB GmbH wird bei der Erstellung der nun folgenden Machbarkeitsstudien bei der Bahnstrecke Ketzin - Wustermark auf die Partner bzw. Initiatoren des Schlüsselvorhabens zugehen und sich mit ihnen abstimmen.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1487	Kapitel 2. / 2.1 Die Bevölkerungsstruktur und das Mobilitätsverhalten im prosperierenden Ortsteil Elstal, Gemeinde Wustermark, werden sich in den kommenden Jahren weiter verändern. Die Gemeinde Wustermark im unmittelbaren Umland der Metropole Berlin verzeichnet ein starkes Wachstum in derBevölkerungszahl. Insbesondere der Ortsteil Elstal, mit einer erheblichen Anzahl von Wohnbauvorhaben innerhalb der Ortslage, wird weiter stark anwachsen.Pendlerbeziehungen in	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Richtung der Metropole Berlin, der Landeshauptstadt Potsdam, der Kreisstadt Rathenow und weiterer Ziele, aber auch in Richtung Elstal zu den Destinationen Karls Erlebnisdorf Elstal, Designer Outlet Center, Sielmann Stiftung Döberitzer Heide und auch zum BTC werden sich verstärken – dem ist im SPNV-Angebot entsprechend Rechnung zu tragen.	
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1490	m Zuge der nationalen Infrastrukturplanung und der Umsetzung des Deutschlandtakts ist der Ausbau der Schnellfahrstrecke Berlin – Hannover (Lehrter Stammbahn) auf der Strecke zwischen Wustermark und Stendal dringend geboten. Eine Mobilitätswende kann nur gelingen, wenn attraktive Angebote für Reisende und Pendlerinnen und Pendler bestehen, hierzu gehört ein Halbstundentakt auf der Strecke mit Halt am Haltepunkt/BahnhofElstal.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Eine Angebotsverdichtung für den Halt Elstal erfolgte zum Fahrplanwechsel im Dezember2022, eine Angebotsverdichtung nach Rathenow und Stendal ist ab Ende 2026vorgesehen. Ein Ausbau der Strecke Berlin – Hannover ist Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans.
ID: 1490	Darüber hinaus ist der Schienengüterverkehr als Teil einer Mobilitätswende beim Ausbau der Strecke nicht außer Acht zu lassen und in der Planung und im Ausbau zu berücksichtigen, insbesondere in Bezug auf Klimaschutzziele.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Sie betrifft kapazitive Merkmale der Streckendimensionierung, für die grundsätzlich der Betreiber verantwortlich zeichnet. Da der Schienengüterverkehr eigenwirtschaftlich betrieben wird, ist hier keine Zuständigkeit des Landes als Aufgabenträger für den SPNV erkennbar..
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1495	SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023 Die Taktverdichtung der Linie RB 21 im Abschnitt Wustermark – Berlin Gesundbrunnen mit Bedienung des Haltepunktes/Bahnhof Elstal wird begrüßt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1495	SPNV-Angebot ab dem Jahr 2027 Die Anpassung am Laufweg der Linie RB 21 mit direkter Führung nach Potsdam ohne Halt in Wustermark wird zur Kenntnis genommen und mit der Forderung verbunden, dass die Bedienung des Haltepunktes/Bahnhof Elstal, und eben auch des BTC, weiterhin gesichert bleibt und es zu keiner Angebotsreduzierung kommt. Die Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Linie RB 21 müssen mit Ankunfts-/Abfahrtszeiten und Umsteigebeziehungen zur Linie RE 4 in den Fahrplänen eingetaktet werden und korrespondieren (Taktknoten).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1495	SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023 Die Kapazitätsausweitung der Linie RE 4 ist grundsätzlich zu begrüßen, jedoch ist die Einschränkung „in derAusflugssaison“ nicht nachvollziehbar. Ob der Nutzungszahlen und der stetig steigenden Nachfrage (vgl. Kapitel 4. / 4.1.2 – hohe Nachfrage in Elstal und Wustermark > 10.000 Fahrgäste/Tag) sollte die Kapazitätsausweitung keinen saisonalen Einschränkungen unterliegen, sondern Standard sein. Vor dem Hintergrund der hohen und weitersteigenden Nutzungszahlen im Rahmen der Mobilitätswende und einer Steigerung der Attraktivität der Städte	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Eine Kapazitätserhöhung des RE4 außerhalb der Ausflugssaison erfolgt ebenso wie die Taktverdichtung Mo-Fr vsl. zum Dezember 2026.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	und Gemeinden in der so genannten zweiten Reihe (Rathenow, Nennhausen, Buschow) wie auch des BTC, ist eine Taktverdichtung von Montag bis Sonntag auf 30 Minuten ein anzustrebendes Nahziel (deutlich) vor 2027.	
ID: 1495	SPNV-Angebot ab dem Jahr 2027 Eine Taktverdichtung der Linie RE 4 auf einen 30 Minutentakt, mindestens in der (erweiterten) Hauptverkehrszeit wird begrüßt, jedoch ganztägig ist unbedingt anzustreben; in den kommenden Jahren werden am BTC ca. 500 bis 600 Arbeitsplätze entstehen. Bei der anzunehmenden Bahnaffinität der am Standort BTC Beschäftigten, sollte im Rahmen einer Mobilitätswende dringend ein 30 Minutentakt angeboten werden. Darüber hinaus wird die Destination Karls Erlebnisdorf Elstal deutlich erweitert werden und steigende Besucherzahlen anlocken. Schlussendlich werden bis ins Jahr 2027 im Ortsteil Elstal Wohnbauvorhaben (Olympisches Dorf, Wohnentwicklung Ortszentrum) die Einwohnerzahlen nochmalsdeutlich ansteigen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Mit der Linie RB21 bestehen bereits seit Dezember 2022 zwei ganztägige Verbindungen pro Stunde von Elstal nach Berlin.
ID: 1495	Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont2030+ Die Maßnahme in der Priorität 2 Lehrter Bahn – 30 Minutentakt auf der Strecke Rathenow nach Berlin auch in Nebenverkehrszeiten (NVZ) mit Bedienung des Haltepunktes/Bahnhof Elstal ist vor dem Hintergrund der Entwicklungen am Bahnkompetenzzentrum BTC in Elstal zu begrüßen, der Zeithorizont2030+ sollte deutlich unterschritten werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die berücksichtigt wird, da die Kategorien „Priorität 1“ und „Priorität 2“ der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+ zusammengefasst werden. Unter Berücksichtigung der Notwendigkeit zu einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, unter anderem der absehbaren Senkung des allgemeinen Tarifniveaus (z.B. Deutschland-Ticket) sowie der Mobilitätswende, wird das Perspektivnetz weiterhin um mehrere Maßnahmen zur Angebotsausweitung ergänzt. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.
ID: 1495	Durch die Anpassung am Laufweg entfällt die Linie RB 13 im Abschnitt Wustermark – Berlin Jungfernheide. Hierdurch darf es zu keiner Reduzierung des Angebotes kommen. Die Ankunfts-/Abfahrtszeiten der Linie RB 21 müssen mit Ankunfts-/Abfahrtszeiten und Umsteigebeziehungen zur Linie RE 4 in den Fahrplänen eingetaktet (Taktknoten) werden und korrespondieren.	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Mit Umstellung des Angebots am Bahnhof Elstal zu Ende 2022 wurde mit der ganztägig verkehrenden RB21 eine deutliche Angebotsausweitung gegenüber der Linie RB13 vorgenommen.
ID: 1495	SPNV-Angebot ab dem Jahr 2023 Die „Wissenschafts“Linie RB 21 vernetzt in der Streckenführung die Wissenschaftsstandorte Potsdam (Universität/HPI/Bhf.Griebnitzsee), Golm (Universitätsstandort), Elstal (BTC) und Berlin (TU Berlin,Berliner Hochschule für Technik). Die Kapazitätsausweitung der Linie RB 21 im Abschnitt Berlin Gesundbrunnen Wustermark – Potsdam Hbf. mit Bedienung des Haltepunktes/Bahnhof Elstal wird in diesem Kontext begrüßt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1499	Kapitel 5 Der ganzheitlicher Blick zu einer Verkehrswende hin ist dringender geboten denn je – „Tür-zu-Tür-Angebote mit einem Klick“ erleichtern den Kunden den ersten Schritt hin zu Angeboten im SPNV/ÖPNV und weiteren flankierenden Angeboten wie beispielsweise Rufbusse und E-Bikes für die „letzte Meile“ bis zur Haustür. Alternative Antriebstechnologien auf nicht elektrifizierten Bahnstrecken – Batterie- oder Wasserstofftriebfahrzeuge – sind für den Klimaschutz und das Erreichen der gesetzten Klimaziele unabdingbar und ermöglichen eine klimaneutrale, moderne Mobilität. Digitale Leit- und Sicherungstechnik in der Infrastruktur, auch auf Nebenstrecken, Assistenztechnologien für hochautomatisiertes Fahren auf der Schiene bieten die Chance, stillgelegte Bahnstrecken zu revitalisieren und auch ländliche Räume wieder an den SPNV anzubinden. Am [redacted] sind diese Themen auf der Agenda – und mit einem Reallabor auf der Bahnstrecke Ketzin/Havel – Wustermark können Wissenschaft und Unternehmen dies testen und zur Serienreife entwickeln.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1498	Kapitel 4. / 4.9.2 Die Entwicklung des Fahrausweisvertriebs ist weiter auszubauen. Für den Haltepunkt/Bahnhof Elstal ist zu konstatieren, dass dringend ein stationärer Fahrausweisautomat vorzusehen ist. Die aktuellen Nutzerzahlen im SPNV und im Hinblick auf die tagtäglichen Besucherzahlen zu den Destinationen Karls Erlebnisdorf Elstal, Designer Outlet Center, Sielmann Stiftung Döberitzer Heide ist dieser dringend am Standort als Serviceleistung vorzuhalten. Der darüber hinaus prognostizierte Zuwachs der Verkehrsnachfrage von mehr als +30% (Karte 10, S. 93 Entwurf LNVP) am Haltepunkt/Bahnhof Elstal unterstreicht dies eindringlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die berücksichtigt wird. Der Aufbau eines Fahrausweisautomaten auf dem Bahnsteig in Elstal wird in Zukunft angestrebt. Für den Fahrausweisvertrieb direkt am Outlet-Center ist das kommunale Verkehrsunternehmen im ÖPNV und damit der Landkreis Havelland verantwortlich.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1497	Kapitel 4 und 4.2.4 Die im Rahmen des Schieneninfrastrukturprojekt i2030 vorgesehene Engpassbeseitigung im Knoten Berlin-Spandau auf dem Korridor Richtung Nauen sollte gleichermaßen zu einer deutlichen Verbesserung auf dem Korridor Richtung Rathenow (Lehrter Stammbahn) führen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1493	Kapitel 4. / 4.1.4 Die Bahnstrecke Ketzin/Havel – Wustermark wurde im Rahmen der Studie zu Potenzialen für eine Reaktivierung in die sogenannte Streckenkategorie B eingestuft, mit einem nicht eindeutig erkennbarem Potenzial. Die Stadt Ketzin /Havel im suburbanen Raum entwickelt Wohnbauvorhaben und wird in naher Zukunft nach hiesiger Einschätzung erhebliches zusätzliches Potenzial bieten. Vor dem Hintergrund der Mobilitätswende werden Nutzerinnen und Nutzer im SPNV dem Angebot folgen. Pendlerbewegungen in Richtung Potsdam und Berlin werden sich verlagern – vom Motorisierten Individualverkehr (MIV) hin zum SPNV und somit die überlasteten Straßen in Richtung Bundes- und Landeshauptstadt entlasten. Zusätzlich kann dieStrecke Ketzin/Havel – Wustermark als Reallabor für das Bahnkompetenzzentrum BTC (vgl.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die Strecke Ketzin - Wustermark ist die Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung geplant, deren Vorbereitungen voraussichtlich im Jahr 2023 starten. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Auf das Bahnkompetenzzentrum wird die VBB GmbH in diesem Zusammenhang gesondert zukommen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Kapitel 2. / 2.2.2) genutzt werden, so dass das Verhältnis von Investitions- und Betriebskostenaufwand zu Potenzialen der Strecke in der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie zu berücksichtigen sein wird.	
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1492	Kapitel 2. / 2.9.2 Änderungen des Mobilitätsverhaltens haben in den vergangenen Jahren pandemiebedingt stattgefunden. Hybride Arbeitsplätze –Home-Office vs. Präsenzarbeit – haben vermehrt Einzug in die Arbeitswelt gehalten. Aufgrund der Erfahrungen und des Prozesses, der durchlaufen wurde, kann davon ausgegangen werden, dass dergleichen sich verstetigen wird. Gleichwohl werden sich nicht alle Arbeitsprozesse digital lösen lassen, es bleibt eine Bindung an die Arbeitsstätte bzw. den Arbeitsort. Insbesondere für den ländlichen Bereich können sich Entwicklungschancen ergeben, um mit Wohnangeboten neue Einwohnerinnen und Einwohner zu gewinnen. Bei einem attraktiven Angebot im SPNV und mit flankierenden Maßnahmen, wie beispielsweise On-Demand-Angebote zu Rufbussen oder E-Bikes für die „letzte Meile“ bis zur Haustür, können Home-Office und realer Arbeitsort bequem und umweltfreundlich verbunden werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im LNVP wird der Aspekt nicht berücksichtigt, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen –ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1496	Kapitel 4 und 4.2.1 Die Infrastruktur auf der Strecke Berlin – Hannover (Lehrter Stammbahn) ist entsprechend der Forderung des Landes Brandenburg durchgehend zweigleisig auszubauen. Die Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) aufgenommen (vordringlicher Bedarf) und sollte vor dem Hintergrund der Auslastung durch den Personenfern-/Personennahverkehr die Belange des Schienengüterverkehrs auf diesem TEN-Korridor unbedingt beachten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der bedarfsgerechte Ausbau von Eisenbahninfrastruktur und deren Finanzierung ist Sache des Betreibers. Im Falle bundeseigener Schieneninfrastruktur sind demzufolge Bundesmittel einzusetzen. Der Ausbau der Lehrter Stammbahn ist bereits in den vordringlichen Bedarf des BSWAG aufgenommen worden und wird deshalb im LNVP berücksichtigt. Das Land Brandenburg fordert dabei einen durchgehend zweigleisigen Ausbau der Strecke, um die Verkehre möglichst restriktionsfrei abbilden zu können. Die Vorhabenträgerin hat sich dazu allerdings noch nicht abschließend geäußert (vgl. S.147).
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1491	Ich beziehe mich auf die beabsichtige Einstellung des Zugangebots auf der Strecke Eberswalde-Templin (RB 63 / "Schorfheidebahn"), das in diesem Planentwurf nicht mehr enthalten ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ich schreibe als Bürger, der seit Jahrzehnten in Berlin lebt und in Brandenburg mit dem ÖPNV Ausflüge /Urlaube macht, zudem mit Familie (5 P.) die Übersiedlung nach Brandenburg an einen Haltepunkt dieses Zuges beabsichtigt. Nach meiner Erfahrung und Ansicht sollte das Angebot unbedingt erhalten bleiben und zudem ausgebaut und besser eingebunden werden!	wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1491	Die Region erlebt als Ausflugsregion für naturnahen Tourismus eine verstärkte Nachfrage. Hier einen umweltfreundlichen Verkehrsweg zu kappen, würde die Region abschneiden und diesem Alleinstellungsmerkmal der Region zuwiderlaufen. Für eine Übersiedlung wäre der Wohnort für uns nicht mehr attraktiv genug, wenn der Zug nicht mehr fährt. Ich erwarte, dass die Orte, die an den Zug nicht mehr angeschlossen wären, sich schlechter entwickeln.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1491	Die Strecke für unwirtschaftlich zu erklären, nach den geringeren Nutzerzahlen in den Corona-Jahren, ist zu einseitig und kurzsichtig gedacht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1491	Woher soll der Anreiz kommen, auf klimaschonende Verkehrsmittel umzusteigen, wenn nicht durch ein Angebot, das dazu einlädt?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1485	Eine Angebotsausweitung auf der Strecke Kyritz Am Bürgerpark - Neustadt (Dosse), insbesondere auch am Wochenende, ist zu begrüßen. Eine Fortführung bis Pritzwalk, ebenfalls im Stundentakt, ist zur Entlastung der Linie RE6 und zum Erhalt der bisherigen Linie RB73 nötig. Zudem ist die Verbindung Berlin - Pritzwalk über Neustadt deutlich schneller und zuverlässiger als über Neuruppin. Die Einstellung der Linie RB74 ist nicht hinzunehmen. Zur Verbesserung der Attraktivität ist eine Verlängerung mindestens bis Plau am See oder Karow (Meckl) nötig, langfristiges Ziel sollte allerdings die Reaktivierung der Strecke bis nach Güstrow sein in Absprache mit dem Aufgabenträger in MV. Weiterhin ist ein attraktiver Takt (mind. 2h) anzustreben. Insbesondere im touristischen Verkehr bietet die Strecke ein hohes Potential, stellt sie doch die einfachste und schnellste Verbindung in die Mecklenburgische Seenplatte (Plau am See) dar. Auch für die Prignitz stellt Plau am See ein wichtiges, u.a. medizinisches Versorgungszentrum dar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1485	Eine Reaktivierung der Linie RB53 von Neustadt (Dosse) nach Neuruppin, weiter bis nach Herzberg (Mark) oder Löwenberg (Mark) ist anzustreben. Reiseketten z.B. von Neuruppin Richtung Rostock oder Templin Stadt werden so ermöglicht und erfordern keinen unnötigen Umweg über Berlin. Zudem entlastet die Linie die nachfragestarken Busfahrten auf der Achse Neuruppin - Neustadt/Kyritz und bietet Touristen im Ruppiner Seenland einen Mehrwert. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Neustadt (Dosse) - Neuruppin West, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist,

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Anschlussbeziehungen in Löwenberg (Mark) zwischen den Richtungen Rheinsberg (Mark) und Neustrelitz/Rostock sowie in Neustadt (Dosse) zwischen Kyritz Am Bürgerpark und Wittenberge/Schwerin sind nicht zu vernachlässigen und anzustreben. Insbesondere letztere Relation stellt eine wichtige Pendlerstrecke in der (Ost)Prignitz dar und wird bereits in Tagesrandlagen angeboten.	dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten. Für die Strecke Neuruppin Rheinsberger Tor - Herzberg (Mark) konnte in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten kein ausreichendes Potenzial für eine Bedienung im Personenverkehr festgestellt werden.
ID: 1485	Durch die Verbesserung des Angebots auf der Linie RB54 weg vom rein touristischem Verkehr ist erneut über die Reaktivierung von Stationen nachzudenken. Spätestens ab Beginn des neuen Verkehrsvertrags im Dezember 2024 und der Ausweitung der täglichen Betriebszeiten erscheint eine Reaktivierung der noch vorhandenen Bahnsteige in Löwenberg (Mark) Dorf und Grieben (Mark) als sinnvoll. Eine Reaktivierung der weiteren Halte in Linde (Mark), Schönberg (Mark), Klosterheide (Mark), Dierberg (Mark) und Köpernitz (b Neuruppin) sind anzustreben. Bei Streckenreaktivierungen ist ebenfalls über die Reaktivierung von Stationen nachzudenken, u.a. Altruppin und Wulkow (b Neuruppin).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Bei den untersuchten Halten an der RB54 sowie der Strecke Neuruppin Rheinsberger Tor - Herzberg (Mark) konnte im Rahmen der Potenzialanalyse kein ausreichendes Potenzial für eine Reaktivierung festgestellt werden (s. Kapitel 4.1.4).
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1481	Turmbahnhof in Blankenfelde- Mahlow [Anm. d. Red: Forderung]: Ich bitte den Bau eines Turmbahnhofes in Blankenfelde-Mahlow mit in den Landesnahverkehrsplan mit aufzunehmen. der Turmbahnhof soll am Berliner Außenring am Glasower Damm entstehen, da wo sich die Dresdner Bahn und die S 2 mit dem Außenring kreuzt, Begründung: Auf dem Berliner Außenring werden ab 2025 stündlich 4 Regiozüge unterwegs sein, die nicht in Blankenfelde- Mahlow mit 30 000 Tausend Einwohnern, der einwohnermäßig größte Ort in Teltow Fläming , halten. Das bedeutet, das die Züge in ost west Richtung ohne Halt den Ort durchfahren. Außerdem wäre ein Turmbahnhof auch ein sehr guter Umsteige Bahnhof von der S 2 auf den Regionalverkehr in Richtung Potsdam, Ludwigsfelde und vor allem zum BER, damit könnten Fahrgäste, die zum BER aus den südlichen Bezirken Berlins , wollen, dort ohne große Umwege diese Ziele gut erreichen. Deshalb bitte ich Sie, den Turmbahnhof in den Landesnahverkehrsplan mit aufzunehmen, vielen dank im voraus . Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da für die Station Blankenfelde-Mahlow Glasower Damm im Kapitel 4.2.2 bereits vermerkt wurde, dass ein positives Projektdossierverfahren vorgelegt wurde. Die Unterlagen befinden sich bei der VBB GmbH in Prüfung. Das MIL und die VBB GmbH befinden sich derzeit weiterhin in Abstimmung mit der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow bzgl. der weiteren Schritte zur Realisierung der SPNV-Station. Es sei angemerkt, dass für eine Realisierung auch eine betriebliche Machbarkeit gegeben sein muss.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1480	Guten Tag,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die S-Bahn zur Feinerschließung berlinnaher Gebiete konzipiert ist. Die Gemeinde Am Mellensee ist zur weit von der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	aufgrund der ständig anwachsenden Einwohnerzahl in Mellensee/Klausdorf, wäre es aus meiner Sicht sinnvoll über eine Verlängerung der S 2 (bisher bis nach Blankenfelde) nachzudenken. Immerhin gibt (gab) es in Mellensee schon einen Bahnhof.	Hauptstadt entfernt, so dass mittel S-Bahn kein attraktiven Fahrtzeiten für die Fahrgäste zu erwarten sind.
ID: 1480	Auch eine Anbindung an den Regionalverkehr ab Zossen mittels Bus bis mindestens 01.00 Uhr ist dringend geboten. Der letze Bus von Zossen in Richtung Mellensee/Sperenberg fährt bisher gegn 21.00 Uhr, das ist völlig unzureichend!.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1478	Sehr geehrte Dame oder sehr geehrter Herr, Der Grund für mein Schreiben ist die Einstellung der Zugstrecke zwischen Meyenburg-Pritzwalk-Neustadt. Für die Einstellung dre Zugstrecke sprechen verschiedene Faktoren. Durch die Einstellung der Strecke würden laufende für die Entstandhaltung und möglicherweise, durch Erneuerung der Strecke, kommende Kosten gestoppt werden. Dagegen spricht aber deutlich mehr. Die Zugstrecke wird ganzjährig von Schülern genutzt, die in Pritzwalk zur Schule gehen, an heißen Sommertagen können sie erst ins Freibad Pritzwalk gehen ind den späterren Zug nehmen, sodass Eltern die Schüler nich abholen müssen. In den Ferien wird die Strecke öfter benutzt um in Neutstadt umzusteigen und dann weiter nacht Berlin zu reisen. Viele Flüchtlinge nutzen auch den Zug, da es kürzer und unkomplizierter ist als mit dem Bus zu fahren. Durch die Einstellung gehen viele Arbeitsplätze verloren, außerdem würde es zu einer Überlastung der öffentlichen Verkehrsmittel kommen. Durch die Einstellung würde sich der Autoverkehr stark erhöhen, somit steigt auch die Möglichkeit auf schwerwiegende Unfälle. Ich bin gegen die Einstellung der Zugstrecke, wegen den überwiegenden Argumenten gegen die Einstellung. Mit freundlichem Gruß [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1477	Ich finde es überhaupt nicht gut das Sie die Strecke RB73/74 Stillleben wollen die Züge sind Freitag und Sonntag immer prope voll bis Meyenburg	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1476	Sehr geehrte Damen und Herren Der Grund für mein Schreiben ist die Schließung der Zugstrecke Meyenburg-Pritzwalk-Neustadt. Viele Schüler nutzen diese Bahnstrecke täglich, denn es ist viel schneller als mit dem Bus zufahren und gleichzeitig sind die Busse nicht überfüllt. Dazu kommt der Weg zum Freibad, zum Kino und noch mehr, diese Möglichkeit nutze ich oft um micht mit meinen Freunden zutteffen und meine Eltern müssen mich nicht extra fahren. Der Weg nach Berlin ist auch sehr einfach, denn man kann von Meyenburg nach Neustadt fahren und von dort muss man nur einmal umsteigen und man ist schon in Berlin. Der Zug bietet auch den geflüchteten Menschen eine Möglichkeit sich über große Entfernung zubewegen und es ist leichter für sie mit dem Zug zufahren. Durch die Einstellung der Fahrstrecke gehen auch viele Arbeitsplätze verloren. Ich bin gegen die Schließung der Bahnstrecke Meyenburg-Pritzwalk-Neustadt, in meinen aufgeführten Punkten können sie ein paar Argumente sehen, weshalb ich dagegen bin. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1475	Sehr geehrte Damen und Herren! Die Strecken RB73 und RB74 sollen geschlossen werden. Doch warum sollte man diese Strecken schließen oder nicht schließen?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Für das Schließen der Zugverbindugen spricht die Einsparung von Geldern, welche für die Reperatur der alten Schien aufgebracht werden müssten. Ein weiteres Argument für die Schließung ist weniger Lärm. Züge, die auch am Wochenende fahren, sind ziemlich laut und störend. Viele Argumente sprechen gegen die Schießung. Zunächst hätten wir die Blockade zu den Freizeitbeschäftigungen und Freundin, sowie die fehlende Verbindung nach Berlin über Neustadt. Die Jugend aus Meyenburg hat keine Verbindung ins Freibad, außer die Eltern, die in den Ferien arbeiten müssen. Wenn die Bahnen der Strecken Rb73/Rb74 nicht mehr fahren, gehen Arebitsplätze verloren. Die Busse sind jetzt schon stark überfüllt, wenn sie Schüler/inn der Bahnen nun noch dazukommen, müssen neue Busse eingesetzt werden, was wiederum, wegen dem CO2 Ausstoß, Umweltschädlich ist. Viele meyenburgen nutzen die Bahnen, dieser Strecken und verliern somit eine Umweltfreundliche Methode, pünktlich zur Schule zukommen.	Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1474	Sehr geehrte Damen und Herren, In diesem Schreiben möchhte ich gegen die Veränderung der Strecken RB73 und RB74, welche vom Ministerium für den 15.Dezember.2022 vorgesehen waren, argumentieren.Die Brgründung für die Schließung sind folgende:Das sparen von Geld,dass die Schienen der Strecken veraltet sind und die Fahrteilnahmen der Strecken RB73 und RB74. Jedoch hätte die Veränderung mehr negative Auswirkungen als positive, da die meisten Schüler aus meiner Klasse und meinem Umfeld täglich außer an Wochenenden mit der Verbindung RB74 zur Schule und zurück nach Hause fahren. Die Verbindung RB74 bietet auch einen Austieg im Hainholz in Pritzwalk ,daher ist es für die meisten Leute aus Meyenburg ohne viel Aufwand ins Schwimmbad zu kommen. Andernseits müssten die Eltern fahren. Wir haben das Jahr 2022 der Klimawandel ist ein ernstzunehmendes Thema, daher muss man auch den folgenden höheren CO2 Austoß beachten. Viele Kinder und Erwachsende würden, wenn der Zug nicht fährt, mit dem Auto zur Schule oder Arbeit fahren oder gefahren werden und dies würde mehr CO2 austoßen, wie als wenn man die Verbindungen RB73 und RB74 erhalten würde. Die Zugfahrer/innen könnten auch den Bus nehmen aber diese Busse sind sowieso schon ohne die Zugfahrer/innen sehr stark überfüllt. Die meisten Linien brauchen mittlerweile bereits 2 Busse um alle Mitfahrer/innen zur Schule oder Arbeit zu transportieren. Eine schöne Eigenschaft der RB73 war auch , dass man bis nach Neustadt fahren konnte und dann nur einmal umsteigen musste um nach Berlin zu kommen. Liebes Ministerium ich würde darum bitten die Strecken zu erhalten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1473	Sehr geehrte Damen und Herren, Die Schienen der Gleise RB 74 und RB 73sind schon über 30 Jahre alt, was natürlich erheblichen Lärm verursacht. Andernfalls muss man auch bedenken, dass viele Kinder dann extra von ihren Eltern ins Hainholz gefahren werden müssen. Außerdem sollten Sie an ihre	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Mitarbeiter denken, die dadurch ihren Arbeitsplatz verlieren könnten. Wahrscheinlich wissen sie wie schwer es sein kann, den Job zu finden der einen auch wirklich Spaß macht. Der Krieg in der Ukraine sorgt für viele Flüchtlinge, welche hier bei uns noch kein Auto besitzen, daher ist der Zug ebenfalls sehr wichtig für die Flüchtlinge. Außerdem nutzen viele Schüler und Schülerinnen (fast) jeden Tag den Zug, um zur Schule und wieder nach Hause zu kommen.	undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1472	Ich habe mir ein paar Argumente herausgesucht, damit sie hoffentlich nicht die Bahnverbindungen kürzen werden. Mein erstes Argument wäre, dass die Schüler, die morgens mit dem Zug zur Schule kommen nicht so einfach dort hin kommen. Ein weiterer Grund wäre, dass man mit dem Zug einfach zu Freunden gelangen kann ohne jegliche Probleme. Zudem gibt es auch noch Pendler, die morgens mit dem Zug zu ihrem Arbeitsplatz kommen. Das nächste Argument, der Kohlenstoffdioxid Ausstoß. Es wird mehr Kohlenstoffdioxid ausgestoßen, weil die Eltern oder Arbeiter mit Auto zum Arbeitsplatz gelangen müssen, dadurch wird unsere Umwelt noch mehr geschadet als jetzt. Außerdem wäre ein weiterer Grund, dass die Leute aus den Regionen, wo Krieg herrscht, nicht mehr so einfach flüchten können. Mein letztes Argument wäre,dass viele Leute arbeitslos werden, da sie nicht mit dem Zug fahren. Dies ist sehr schlecht, da diese Leute kein Geld mehr verdienen können und erst eine neue Ausbildung anfangen müssen oder wegziehen müssen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1471	Sehr geehrte Damen und Herren, In diesem Text werde ich ihnen meine Meinung bezüglich der Einstellung des Zugverkehrs zwischen Meyenburg und Pritzwalkerläutern. Als ertes möchte ich sagen, dass ich verstehe, wieso dies geplant ist. Es wäre natürlich deutlich billiger, da man keine Kosten mehr für die Nutzung und Wartung der Züge/Zugstrecken hätte. Außerdem wäre es viel leiser und somit angenehmer für die Anwohner. Allerdings sind die folgenden Nachteile in meinen Augen als wichtiger anzusehen. Hier ist als wichtigstes Argument anzusehen, dass viele Schüler die Zugverbindung für ihren Schulweg benötigen. Stattdessen mit dem sowieso schon überfüllten Bus zu fahren ist für sie unattraktiv, da sie teilweise eine halbe Stunde sparen, wenn sie mit dem Zug fahren. Aber nicht nur für den Schulweg nutzen die Jugendlichen den Zug. Der Zug bietet eine wunderbare Möglichkeit sich am	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark –

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Wochendende unabhängig von seinen Eltern mit seinen Freunden z.B. im Freibad zu treffen. Selbst nach Berlin kann man mit nur einmal umsteigen fahren. Auch die vielen Kriegsflüchtlinge haben es mit der Bahn deutlich einfacher als ohne. Es wäre also nicht nur für die Schüler deutlich angenehmer, wenn die Zugverbindung bestehen bleibt, sondern auch die anderen Bürger würden davon profitieren. Liebe Grüße [redacted]	Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1470	Sehr geehrte Damen und Herren, Die Schienen der Bahngleise RB 73/74 sind schon älter als 30 Jahre. Klar ensteht dadurch Lärm der Verhindert werden kann wenn der Zug beziehungsweise die Gleise stillgelegt werden. Aber wenn es Geschlossen wird wohin mit den vielen Schülern die zur Schule und wieder nach Hause fahren. Die Busse sind so schon überfüllt genug. Es gehen Arbeitsplätze verloren für die die kein Verkehrsmittel zur Verfügung haben. Die Jugendlichen können sich so im Pritzwalker Freibad treffen wenn es Sommer ist und die Eltern keine Lust haben ihre Kinder zu fahren. Die von etwas weiter weg kommen zum Beispiel die umliegenen Dörfern. Man spart auch Sprit und tut damit der Umwelt was gutes. Mit der Bahnverbindung kann man von Meyenburg über Neustadt bis nach Berlin fahren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1469	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich denke auch das die Abschaffung der Rb 74 viel Kostengünstiger wäre und es auch besser ist für die Bewohner der Dörfer oder der Städten, wo der Zug durchfährt aufgrund des Lärmes.Der Grund für den lauten Lärm ist das die Schienen ja mittlerweile schon 30 Jahre alt sind,wenn nicht schon älter.Doch ich denke dabei eher an die Leute die, die Verbindung von Pritzwalk nach Meyenburg und von Meyenburg nach Pritzwalk brauchen.Die Schüler brauchen diese Verbindung dringend,denn wenn die Eltern der Kinder nicht fahren können (sie abholen oder hinbringen) können diese Kinder schlecht nach Hause kommen. Viele Menschen vorallem die Schüler nutzen und brauchen diese Verbindung.Die Kriegsflüchtlinge fahren auch mit den Verbindungen und für sie wäre das auch nicht gut,sie müssten sich umgewöhnen dann mit dem Bus zu fahren.Doch selbst dann wird es sehr schwierig,die Busse sind jetzt schon total überfüllt da heißt es müsste Ersatz geschaffen werden für die Leute die dann zusätzlich noch mit dem Bus fahren müssen. Es wäre durch die Verbindung auch ein riesen Vorteil für die Umwelt, da wenn die Eltern die Kinder zur Schule fahren müssten oder es Mehr Busse gibt würde mehr CO2 produziert werden und mit der Verbindung wäre dies nicht der Fall,da dann weniger Autos	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	fahren.Man sparrt unter anderem auch viel mehr Zeit mit dem Zug, dass bedeutet die Leute oder die Schüler sind schneller bei derf Schule,bei dem Termi oder bei der Arbeit.Man muss auch mal an die Leute denken die dort arbeiten. Die Leute dort verloieren dann ihren Arbeitsplatz und müssten sich einen neuen Job oder einen neuen Arbeitsplatz suchen und wenn sie keinen neuen Platz finden dann können sie nicht ihre Familie ordentlich ernähren.Außerdem ist ein weiterer Vorteil das die Verbindung (mit einmal umsteigen) bis nach Berlin und wieder zurück fährt.Ich denke das ist wichtig da von Familien hier in Pritzwalk und Umgebung Familienmitglieder aus Berlin haben und diese Familienmitglieder haben vielleicht kein Führerschein.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1468	Sehr geehre Damen und Herren, hiermit möchte auch ich darauf aufmerksam machen, dass die Zugverbindung zwischen Neustadt und Pritzwalk (Rb 73),sowie zwischen Meyenburg und Pritzwalk (Rb 74) geschlossen werden soll. Um dies zuverhindern, stimme ich dafür, das diese beiden Strecken (Rb73 und Rb74) bestehen bleiben. Ich kann nachvollziehen, dass es villeicht aus ihrer Sicht sinnvoll wäre die Verbindung zuschließen. Da es mit Sicherheit Geld sparen, Lärm mindern, sowie Erneuerungen der Schienen auf der Strecke verhindern würde. Doch wäre es für viele auch ein großes Problem, z.B. können Schüler/inn die Strecke für ihren Schul-und Heimwegnicht mehr nutzen, wodurch Busse überfüllt wären. Für einen sonst so einfachen Ausflug über Neustadt nach Berlin, müsste man nun deutlich länger und koplizierter fahren. Durch die Schließung würden unteranderem viele Arbeitsplätze verloren gehen. Aus diesen Gründen, die aus meiner Sicht deutlich dafür sprechen, sollen die Verbindungen erhalten bleiben!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1467	Sehr geehrte Damen und Herren, wenn die Zugverbindung nicht mehr genutzt wird können viele Schüler und Schülerinnen nicht mehr mit den Zug zur Schule kommen und auch nicht mit den Zug nach Hause kommen außerdem könnte man bis nach Neustadt weiterfahren um mit den Zug bis nach Berlin fahren zu können. Wenn die Züge nicht mehr fahren gehen Arbeitsplätze verloren. Außerdem nutzen diese Verbindung auch viele die ins Hainholz möchten, weill dann die Eltern nicht extra die Kinder dort hinfahren müssen. Aber es hat auch Vorteile diese Zugverbindung nicht mehr zu nutzen, weil wenn die Zugverbindung nicht mehr genutzt wird ist es nicht mehr so laut in manchen Orten und die Schienen auf denen der Zug fährt sind schon über 30 Jahre alt, dadurch gibt es auch eine gewisse Gefahr. Ich wäre dafür, dass die Zugverbindung noch genutzt wird, weil sonnst viele Schülerinnen und Schüler den Bus nutzen müssen, wenn so viele Schülerinnen und Schüler den Bus nutzen müssen sind die Busse viel zu überfüllt außer es würden halt mehr Bussen fahren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1466	Sehr geehrte Damen und Herren, Natürlich wäre die Einstellung der Fahrt von Pritzwalk nach Meyenburg(Rb 74), sowie die Einstellung der Gleise von Kyritz nach Neustadt(Rb 73) kostengünstiger und auch sicherer, da die Gleise schon sehr alt sind aber es würde viele Schülerund Schülerinnen aber auch Erwachsene an ihrer Mobilität und Fortbewegungsmöglichkeit hindern. Die meisten Jugendlichen nutzen den Weg von Meyenburg nach Pritzwalk oder andersrum um zur Schule und wieder nach Hause zukommen. Haben sie diese Möglichkeit nichtmehr müssen sie Beispielsweise die Busse nutzen, welche dann ständig überfüllt wären oder aber sie werden mit dem Auto gefahren,dies widerum würde den CO2 - Ausstoß nur steigern. Der Zug fährt auf der Strecke nach Meyenburg auch das Freibad im Hainholz Pritzwalk an. Man könnte so den Zug zum Freibad nehmen und die Eltern müssten nicht mit dem Auto fahren. Für die Kriegsflüchtlinge und auch alle anderen Menschen ist das Zug fahren einfach leichter, sie kommen schneller zu großen Städten und es ist die einfachste Lösung. Wenn die Fahrt eingestellt wird, werden einige Arbeitsplätze verloren gehen. Auf der Fahrt von Kyritz nach Neustadt könnte man einfach weiter nach Berlin auf schnellstem Weg , mit nur einmal umsteigen. Wenn diese nun aber eingestellt wird müsste man allein bist nach Neustadt mehrmals umsteigen und würde so auch viel länger fahren um nach Berlin zu kommen , da es keinen direkten Weg mehr gibt. Außerdem würde die Fahrt viel länger dauern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1464	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit möchte ich Ihnen mitteilen, dass ich gegen einer Schließung der Bahnstrecken RB73 und RB74 bin. Die Schienen sind zwar schon sehr alt und es besteht auch Renovierungsbedarf, aber ich bin selbst eine Schülerin und fahre jeden morgen und Abend mit dem Zug zu Schule und wieder nach Hause und deshalb kann ich aus erster Hand sagen, dass viele Schüler/innen bei einer Schließung mit dem überfüllten Bus fahren müssten. Ein Weg zu Freizeitaktivitäten würde fehlen und die Eltern müssten dann das Auto anmachen und unötige Abgase ausstoßen. Viele Menschen bräuchten neue Fortbewegungsmittel, da sie nicht mehr den Zug nehmen könnten. Der Zug ist auch zum Beispiel eine Hilfe für die Ukrainer. Danke für Ihre Aufmerksamkeit.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson	Sehr geehrte Damen und Herren,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1463	Die Strecke RB72 [Anm. d. Red.: gemeint ist die RB 73/74] soll weiterhin bestehen bleiben.Die Züge machen viel Lärm und außerdem sind die Schienen schon sehr alt was auch Rost und weitere Gefahren verursachen könnte.Ein großer Vorteil für alle ist das Züge weniger Co2 in die Atmosphäre pumpen als Autos oder änlichen.Außerdem bietet diese Strecke einen Weg zu der jewiligen Schule oder Arbeit einer Person.Wenn also die Schienen geschlossen werden, würde es die Eltern oder/und Erwachsene, durch die hohen Spritpreise um einiges mehr kosten als davor.Außerdem haben die Eltern morgens mehr Stress und wenn diese die Kinder nich fahren können und auch kein Bus fährt gibt es keine weitere Alternative. Danke für das Lesen dieses Textes	darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1462	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich bin gegen die Einstellung der Bahnstrechen RB74 und RB73, weil es für viele Schüler und Studenten der schnellste Weg zur Bildungsstelle ist. Auch wenn die Strecken alt sind und dringend erneuert werden müssen, sind sie noch fahrbar und ausreichend. Die Zugstrecke RB 74 ist im Sommer eine extreme Erleichterung, denn der Zug fahrt am Hainholz vorbei und dort befindet sich das Freibad Pritzwalks. Dennoch sind diese Strecken sehr nützlich für Migranten und Menschen mit wenig Geld. Besonders mit dem 9 Euro Ticket kombiniert sind es effektive Zugstrecken. Auch wird der Pritzwalker Bahnhof erneut, daruntwer auch der Übergang zu Gleis 2 und 3. Dort befinden sich die Gleise der Bahnstrecken RB73 und RB74. Durch eine Einstellung gehen viele Arbeitsplätze verloren und es müsste für ein neues öffentliches Verkehrmittel gesorgt werden, da die Busse zur heutigen Zeit immer sehr überfüllt sind. Danke für ihre Aufmerksamkeit.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1461	Sehr geerte Damen und Herren, Ich wollte Ihnen mitteilen, dass ich gegen die Einstellung des Zuges RB 74 und RB 73 bin. Zwar machen die Züge manchmal Lärm und die Schienen sind schon älter und müssen gepflegt werden, aber viele Schüler und Schülerinnen nutzen die Verbindung um in die Schule und wieder nach Hause zu kommen. Außerdem ist der Zug RB 74, also die Strecke von Meyenburg nach Pritzwalk eine perfekte Verbindung zum Hainholz,das Freibad in Pritzwalk. Die Eltern müssen so einen nicht bringen. Zudem ist die Strecke auch sehr wichtig für die Ukrainer, die seit ein paar	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Wochen mit dem Zug fahren. Ein weiterer Gesichtspunkt ist, dass wenn die Strecke eingestellt wird, Arbeitsplätze verloren gehen. Auch kann man mit dem Zug RB 73 bis nach Neustadt fahren, dort einmal umsteigen und dann sogar bis ins Zentrum von Berlin fahren. Ein weiterer negativer Aspekt, wenn der Verkehr eingestellt werden würde, ist, dass die Busse dann noch mehr überfüllt sein würden, als sie eh schon sind und man außerdem viel länger fahren würde, bis man zu Hause ankommen würde. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit, Freundliche Grüße.	zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1460	Sehr geehrte Damen und Herren, Die Strecken RB72 und RB74 sollen geschlossen werden. Es gibt daran Vorteile, aber auch große Nachteile. 1. Ein paar Vorteile sind zum Beispiel, dass man wenn man die Schienen entfernt mehr Platz für andere Sachen hat, aber auch der Lärm der von den Zügen produziert wird, würde nachlassen. Die Schienen sind schon sehr alt und könnten deswegen auch eine Reparatur gebrauchen, was dann aber wieder auf die Kosten geht. Aber trotzdem sollten die Schienen geschlossen werden, weil die Nachteile daran sind, dass Studenten, Schüler und auch Menschen die zur Arbeit weiter fahren müssen, die eigne andere Möglichkeit finden müssen um zur Schule oder Arbeit zukommen. Deswegen müssten dann auch mehr Autos oder Busse fahren und dies verbraucht auch viel Kohlendioxid, was viel schädlicher ist als die Bahn zu nehmen. Sofern hat man dann auch keine Direktverbindung nach Berlin oder Neustadt mehr. Dadurch das man einen längeren Weg fahren muss, könnte man öfters zu spät kommen und deswegen auch seinen Arbeitsplatz verlieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1459	Sehr geehrte Damen und Herren, Die Strecken RB72 und RB74 sollen geschlossen werden. Dies hat natürlich Vorteile aber auch sehr viele Nachteile. Vorteile wären, dass die Züge viel Lärm machen und das die Bürger stören könnte, jedoch müssten auch mehr Autos fahren wenn der Zug nicht mehr fährt. Die schienen sind ziemlich alt und müssten irgendwann erneuert werden. Das wären wiederum wieder viele Kosten auf sich. Jedoch sollte man die Schienen lieber erneuern, statt sie zu schließen, denn es gibt viele Leute, die die Strecken jeden Tag nutzen. Schüler fahren so zur Schule und manche Leute auch zur Arbeit. Die Eltern müssen nicht mit dem Auto die Kinder bringen. Sie können einfach den Zug nutzen. Die Kinder können mit dieser Strecke auch einfach ins Freibad fahren. Außerdem gibt es keine Direktverbindung nach Berlin und man muss in Neustadt umsteigen. Natürlich gehen auch viele Arbeitsplätze verloren. Ein sehr wichtiges Argument wäre noch, dass Zug fahren viel umweltfreundlicher ist, als wenn jeder einzelne mit dem Auto fahren würde. Zusammengefasst kann man sagen, dass es definitv besser ist, wenn die Gleisen geöffnet bleiben. LG	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1458	Sehr geehrte Damen und Herren, Hiermit möchte ich Ihnen meine Meinung zur Einstellung des Zuges von Meyenburg nach Pritzwalk (RB74) mitteilen. Viele Schüler und Schülerinnen, darunter auch ich und einige meiner Mitschülerinnen wären davon betroffen, denn wir fahren täglich mit dem Zug zur Schule und wieder zurück nach Hause. Viele Zugfahrer und Zugfahrerinnen würden dadurch ihren Job verlieren und auch die Busse wären überfüllt, denn wir und die vielen anderen Mitfahrer benötigen eine andere Mitfahrgelegenheit nach Pritzwalk und Meyenburg. Natürlich ist mir bewusst, dass durch den Zug Lärm entsteht und die Gleise veraltet sind, doch für uns ist der Zug wichtig. Auch ukrainische Geflüchtete nutzen diesen Zug, um in die Stadt zu fahren. Für uns ist es sehr wichtig, dass diese Zugstrecke erhalten bleibt. Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit. Freundliche Grüße	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1456	Als tägliche Pendlerin [redacted] nach Berlin, die sehr gerne ausschließlich mit der Bahn diesen Weg bestreiten würde, stelle ich fest, dass sich unbedingt in den Streckenführungen mehr ändern muß. Der tägliche Zeitaufwand (Fahrzeit und Wartezeiten) für Pendler würde dadurch enorm verkürzt und die Bahn deutlich attraktiver werden [Anm. d. Red.: Prignitzexpress]. Verlängerung der Regionalbahn 55 (RB55) von Kremmen über Neuruppin (West)	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird. Ab 2026 soll die RB55 von Kremmen bis Neuruppin verlängert werden.
ID: 1456	Als tägliche Pendlerin [redacted] nach Berlin, die sehr gerne ausschließlich mit der Bahn diesen Weg bestreiten würde, stelle ich fest, dass sich unbedingt in den Streckenführungen mehr ändern muß. Der tägliche Zeitaufwand (Fahrzeit und Wartezeiten) für Pendler würde dadurch enorm verkürzt und die Bahn deutlich attraktiver werden [Anm. d. Red.: Prignitzexpress]. 2. Durchbindung der Regionalbahn 55 (RB 55) ab Hennigsdorf über das Karower Kreuz nach Berlin-Gesundbrunnen unter Beibehaltung einer alternierenden Führung des Regionalexpress 6 (RE 6) über Hennigsdorf zum Fernbahnhof Berlin-Spandau.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Alternative Führungen der RE6 und RB55 über den Berliner Außenring werden derzeit im Rahmen des Projektes i2030 und in enger Abstimmung mit dem Land Berlin auf ihre fahrplanmäßige und infrastrukturelle Machbarkeit sowie ihren verkehrlichen Nutzen hin untersucht und bewertet. Zielstellung ist die Einbindung beider Linien in die Berliner Innenstadt.
ID: 1456	Als tägliche Pendlerin [redacted] nach Berlin, die sehr gerne ausschließlich mit der Bahn diesen Weg bestreiten würde, stelle ich fest, dass sich unbedingt in den Streckenführungen mehr ändern muß. Der tägliche Zeitaufwand (Fahrzeit und Wartezeiten) für Pendler würde dadurch enorm verkürzt und die Bahn deutlich attraktiver werden [Anm. d. Red.: Prignitzexpress]. 3. Schaffung von vernünftigen und ausreichend P & R Umstiegsmöglichkeiten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Wir bitten jedoch zu beachten, dass die Schaffung von P+R-Plätzen im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Kommune liegt. Das Land Brandenburg kann den Bau solcher Anlagen lediglich finanziell fördern, was über die Richtlinie ÖPNV-Invest auch geschieht, sofern ein Antrag der Kommune vorliegt und bestimmte Fördervoraussetzungen erfüllt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1456	Als tägliche Pendlerin [redacted] nach Berlin, die sehr gerne ausschließlich mit der Bahn diesen Weg bestreiten würde, stelle ich fest, dass sich unbedingt in den Streckenführungen mehr ändern muß. Der tägliche Zeitaufwand (Fahrzeit und Wartezeiten) für Pendler würde dadurch enorm verkürzt und die Bahn deutlich attraktiver werden [Anm. d. Red.: Prignitzexpress]. 4. ÖPNV Anbindungen an die Bahnhöfe müssen überprüft und neu gedacht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1451	Zu Kap. 4.1.5 "Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+": Ich pendele regelmäßig zwischen Finkenkrug und Berlin. Daher begrüße ich dengeplanten viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise auf derHamburger Bahn zwischen Finkenkrug und Berlin und die vorgesehenenAngebotsausweitungen, insbesondere durch den zusätzlichen RE 2, erweitertePlatzangebote in den Zügen sowie verlängerte Bahnsteige.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1451	Allerdings wäre es ergänzendsinnvoll, dabei eine möglichst gleichmäßige Taktung zu erreichen, damit nichterst mehrere Züge dicht hintereinander fahren und danach eine lange Lückeentsteht. Zudem sollte die Angebotsausweitung auch an den Wochenenden undabends bestehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1450	Zu Kap. 4.2.4 "Projekt i2030": Ich pendele regelmäßig zwischen Finkenkrug und Berlin. Die Attraktivität des Regionalverkehrs im direkten Vergleichzur S-Bahn sehe ich bei jedem Halt in Berlin-Spandau, wenn viele Reisende ein-und aussteigen. Die kürzeren Fahrzeiten des Regionalverkehrs sind ganzoffensichtlich für viele Reisende wichtig – eine Verlängerung der Fahrzeitenwürde die Nutzung des Regionalverkehrs bestimmt weniger attraktiv machen. Ich bin sehr besorgt, dass es im Rahmen des Projekts i2030Korridor Berlin-Nauen Überlegungen gibt, den Regionalbahnhof Finkenkrug undsomit sämtliche RB/RE-Verbindungen von dort zu	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die betriebliche Anbindung (S-Bahn und/oder Regionalbahn) der Station Finkenkrug wird im Projekt i2030 in verschiedenen Varianten untersucht, um die insgesamt bestmögliche Lösung im Gesamtkorridor Spandau-Nauen ermitteln zu können. Bezgl. der Reisezeit S-Bahn sind verschiedene Varianten in Prüfung, darunter auch Expresszüge, die im Vergleich zur Regionalbahn (hier RB14), ähnliche Reisezeiten aufweisen und darüber hinauszusätzliche Stationen wie Westkreuz bedienen. Mit den Erkenntnissen aus der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	streichen und durch einS-Bahn-Angebot in Richtung Falkensee zu ersetzen. Dies würde für mich und vieleandere Pendlerinnen und Pendler aus Finkenkrug eine drastische Verschlechterungdes SPNV-Angebots bedeuten. Es wäre gerade angesichts der mit dem LNVP2023-2027 geplanten Verbesserungen völlig unverständlich, diese attraktiven,schnellen RB-Verbindungen zugunsten einer deutlich langsamerenS-Bahn-Verbindung aufzugeben. Die attraktive RB-Verbindung von Finkenkrug nachNauen und Brieselang würde zudem komplett entfallen. Schülerinnen und Schüler,die in Brieselang oder Nauen zur Schule gehen, müssten erst nach Falkensee mitder S-Bahn fahren und dann von dort die RB nach Brieselang und Nauen nehmen.Eine absurde Vorstellung. Zudem ist zu erwarten, dass kaum jemand in Finkenkrug mitder deutlich langsameren S-Bahn nach Berlin fahren würde, sondern dann eher mitdem Auto nach Falkensee fahren würde, um dort die RB oder die noch schnellerenRE nach Berlin zu nehmen, die dann überfüllt wären. Dies würde damit zu nochmehr Autoverkehr in der Falkenseer Innenstadt führen, statt den ÖPNV zustärken, was ja das Ziel von i2030 ist. Vor diesem Hintergrund und der zu erwartenden hohen Kostenfür einen S-Bahn-Ausbau bis Finkenkrug sollte die S-Bahn nicht bis Finkenkrugverlängert werden, insbesondere dann nicht, wenn dies den Wegfall des dortigenRegionalbahnhofs bedeuten würde.	Vorplanung und weiteren Betrachtungen können dann Varianten ausgeschlossen und Vorzugslösungen entwickelt werden. Vorrangiges Ziel ist es für den Großteil der Fahrgäste zukünftig noch attraktivere ÖPNV-Anbindungen anzubieten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1449	ZuKap. 4.1.5 "Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+": Ich pendele regelmäßig zwischen Finkenkrug und Berlin. Daher begrüße ich dengeplanten viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise auf derHamburger Bahn zwischen Finkenkrug und Berlin und die vorgesehenenAngebotsausweitungen, insbesondere durch den zusätzlichen RE 2, erweitertePlatzangebote in den Zügen sowie verlängerte Bahnsteige.	Vielen Dankfür Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1449	Allerdings wäre es ergänzendsinnvoll, dabei eine möglichst gleichmäßige Taktung zu erreichen, damit nichterst mehrere Züge dicht hintereinander fahren und danach eine lange Lückeentsteht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.
ID: 1449	Zudem sollte die Angebotsausweitung auch an den Wochenenden undabends bestehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Seit Dezember 2022 verkehren die Linien RE2, RE8, RB10 und RB14 an allen Tagen in einem deutlich verdichteten Angebot im Korridor Berlin - Nauen.
Öffentlichkeit: Privatperson	Die Schaffung der Grundlagen für eine Reaktivierung der sog. Wriezener Bahn gehören unbedingt in den Landesnahverkehrsplan 2023-2027. Diese Strecke nicht umgehend zu	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für eine Aufnahme in den vorliegenden LNVP zunächst eine

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1448	reaktivieren, ist geradezu paradox. Meine Familie und zahlreiche Bekannte fahren beinahe täglich in Richtung Berlin und können erst ab Werneuchen den Regio nutzen. Dabei fahren wir in Sichtweite an einer Bahnstrecke entlang, die mit einigen finanziellen Mitteln und viel Wollen, wieder hergerichtet werden kann. Die Reaktivierung der Wriezener Bahn gehört in die LNVP 2023-2027 [redacted]	Machbarkeitsstudie notwendig ist. Die Durchführung dieser Studie ist nach Finalisierung des vorliegenden LNVP-Entwurfes vorgesehen. Inwieweit die Ergebnisse im Folge-LNVP hinterlegt werden, kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1446	Die Attraktivität des ÖPNV in Oranienburg wird durch den fehlenden Zugang aus östlicher Richtung zum Bahnhof deutlich geschmälert. Es wird ewig darüber geredet, dass der Tunnel in die andere Richtung verlängert werden soll aber nichts passiert und niemand ist zuständig. Aus östlicher Richtung entsteht so ein Umweg von bis zu 1km, was die Kombination ÖPNV und Rad/Laufen leider unattraktiver erscheinen lässt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Schaffung weiterer Zugangsmöglichkeiten zu bestehenden Stationen vornehmlich aus kommunalem Interesse erfolgt, welches vom Land nur im Rahmen seiner rechtlichen und finanziellen Möglichkeiten im Rahmen kommunaler Förderprogramme unterstützt werden kann.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1445	1.1: Ich unterstütze die Position, die Eisenbahnzüge als das Rückgrat des ÖPNV zu entwickeln.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1445	4.1 Sie haben völlig richtig ermittelt, daß die Züge des RE 1 überhaupt und insbesondere zwischen Potsdam und Werder eine sehr hohe Nachfrage haben und eine hohe Steigerungsrate des Verkehrsaufkommens. Das betrifft neben Potsdam-Hbf auch in besonderem Maße Potsdam-Charlottenhof und Bf. Park Sanssouci. [Anm. d. Red: Kritik]: Die gegenwärtigen Zughalte erfüllen den wachsenden Bedarf vor allem an diesen beiden Zwischenbahnhöfen nur unzureichend!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Halte Potsdam Park Sanssouci und Potsdam Charlottenhof werden neben der Linie RE1 auch von den Linien RB20, RB21, RB22, RB23 und teilweise RB33 bedient. Eine Ausweitung der Bedienung durch die Linie RE1 wird im Rahmen des Perspektivnetzes des LNVP geprüft.
ID: 1445	2.6.4. Seite 36 ff. [Anm. d. Red: Forderung]: Ich halte es wie der Verfasser für erforderlich, Brandenburg/H, Cottbus und Potsdam in den Schienenfernverkehr einzubinden. Der gegenwärtige Zustand der quasi Nichteinbindung der LHP Potsdam in den Fernverkehr ist untragbar. Es sollten wenigstens zweistündlich tagsüber ICE von Berlin-Hbf über Bln.-Zoo - Potsdam-Hbf - Brandenburg - Magdeburg - Hannover - Mannheim aufgenommen werden. Auch eine Verbindung Rostock - Potsdam-Golm - Leipzig erscheint sinnvoll. Daß das technisch geht, machen immer wieder durch Potsdam fahrende, aber nicht haltende!, ICE auf beiden Trassen deutlich. Für Potsdamer, für Wirtschaft und Tourismus wäre das ein wichtiger Fortschritt, weil der Umweg mit Umstieg über Berlin für viele Richtungen länger dauert als ein Fahrt mit dem Auto von Potsdam direkt zu einem Fernziel in Deutschland.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fernverkehr wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an.
ID: 1445	4.1.5 Sie planen eine Verdichtung des RE 1 auf drei Züge pro Stunde. Das ist richtig; [Anm. d. Red: Forderung]: besser wären vier Züge pro Stunde. Trotz mehrfacher Beschlüsse der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Halte Potsdam Park Sanssouci und Potsdam

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Potsdamer StVV zur Sicherung wenigstens halbstündlicher Halte der RE 1 an dem dicht bewohnten innerstädtischen Bahnhof Charlottenhof ist diese sinnvolle und nachvollziehbare Forderung noch immer nicht berücksichtigt worden. Darum erneuere ich hier diese wichtige Forderung, daß alle RE 1 am Bahnhof Charlottenhof, und möglichst auch am Bahnhof Park Sanssouci (Umstieg für Studenten, Touristen, Einwohner Eiche, Golm...) halte sollen. Es ist unser Ziel, diese innerstädtischen Bahnhöfe mit sehr hohem Kundenpotential wenigstens halbstündlich (gerne mehr) direkt und ohne Umstiege an Berlin-Hbf. und an Werder/H, Bandenburg anzubinden. Es ist ein Anachronismus, wenn immer noch Potsdamer, die in der Brandenburger Vorstadt dicht an dicht wohnen, die in Berlin in einen RE 1 eingestiegen sind, bei jedem zweiten Zug nicht in Charlottenhof aussteigen können! Für jeden zweiten Zug müssen diese Potsdamer in einen anderen später fahrenden Zug oder in eine viel länger nach P-West fahrende und bereits überfüllte Straßenbahn umsteigen! Könnten sie im RE 1 sitzen bleiben, wäre ihr Ausstieg in Charlottenhof genau eine Minute später. Einen solchen attraktiven Vorteil des SPNV darf man nicht länger vertun. Auch würde der direkte Halbstundentakt oder direkte 20-Minutentakt ab Charlottenhof Umsteiger vom Auto auf die Bahn generieren. Weiterhin würde der Vandalismus am Bahnhof durch soziale Selbstkontrolle verringert, wenn dort regelmäßig Züge halten und immer Fahrgäste auf dem Bahnsteig warten. Die Annahme, die Strecke könne diese Halte nicht verkraften geht fehl. Es gibt oft mehr als 10 Minuten Leerlauf zwischen Zügen. Bereits zur Zeit des Betriebes mit Dampflokomotiven sind mehr Züge zwischen Potsdam Charlottenhof und Werder gefahren. Darum bitte ich im Namen Tausender Potsdamer und im Namen der StVV Potsdam, die das mehrfach beschlossen hat, nun diese Halte aller RE 1 in Charlottenhof (die Brandenburger und die Magdeburger) fahrplantechnisch umzusetzen. Das würde mit geringem Aufwand die Qualität des SPNV signifikant erhöhen.	Charlottenhof werden neben der Linie RE1 auch von den Linien RB20, RB21, RB22, RB23 und teilweise RB33 bedient. Eine Ausweitung der Bedienung durch die Linie RE1 wird im Rahmen des Perspektivnetzes des LNVP geprüft.
ID: 1445	4.1.5 Seite 117 Ich unterstütze Ihren Ansatz, die Wiederinbetriebnahme des Bahnhofes Bornim Grube zu prüfen. Auch im Zusammenhang mit dort möglichen neuen P+R Plätzen könnte eine sinnvolle Verbesserung des SPNV gelingen, könnten mehr Fahrgäste gewonnen werden, als viele im Potsdamer Rathaus sich momentan vorstellen können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1445	4.2.4 Seite 162 Der Wiederaufbau der Potsdamer Stammbahn als Regionalverkehrsstrecke wird auch von mir ausdrücklich unterstützt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1445	4.7.5. Seite 196 Ich unterstütze Ihren Plan, schnellstmöglich alle Bahnhöfe mit funktionierenden öffentlichen Toiletten auszustatten. In diesem Zusammenhang benenne ich nochmals den Bahnhof Potsdam-Charlottenhof, der mitten im Stadtteil liegt, ein desolates Bild bietet obwohl er doch von Hunderten Fahrgästen jeden Tag frequentiert wird. Dieser Bahnhof braucht nun endlich eine bauliche Reparatur, Instandsetzung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, dafür den Betrieb, den baulichen Zustand und die Ausstattung von Stationen prioritär der Betreiber zuständig ist. Der LNVP orientiert sich an funktionalen Nutzbarkeit der Stationen, deren Aufgabenportfolio bisher nicht den Betrieb und die Vorhaltung von Toilettenanlagen umfasst. Im Bedarfsfall steht es auch der

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Kommune frei, entsprechende Anlagen im Bahnhofsumfeld anzubieten.
ID: 1445	4.7.5. Nochmals vielen Dank daß wenigstens der Einbau der Fahrstühle erledigt werden konnte. Danke.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1444	Im Nahverkehrsplan ist weiterhin nicht zu erkennen, wann endlich der 10-Minuten-Takt der S1 nach Oranienburg kommt. Hier wäre eine Perspektive wünschenswert. Es macht keinen Spass, nur im 20-Minutentakt fahren zu können. Wir starten regelmäßig erst ab Fronau (10-Minutentakt), obwohl wir eigentlich auch gut in Birkenwerder starten könnten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der zweigleisige Ausbau zwischen Frohnau und Hohen Neuendorf für einen 10-Minuten-Takt der S1 bis Oranienburg wird im Infrastrukturprojekt i2030 untersucht. Derzeit können noch keine Aussagen über eine vertiefende Planung und einer damit verbundenen möglichen Umsetzung der Maßnahme getroffen werden.
ID: 1444	Weiterhin gibt es seit Jahren die Idee, in Birkenwerder einen Regionalbahnsteig zu bauen, Dann könnte endlich die RB12 (ab Dezember soll es eine weitere Verbindung zwischen Oranienburg und dem Flughafen Schönefeld geben) auch in Birkenwerder halten. Damit könnte ich dann mit Zug+S-Bahn meine Arbeitsstelle in Adlershof in derselben Zeit erreichen, wie ich es mit dem Auto (bei sehr frühem Start, gegen 5:30 Uhr) schaffe. Momentan fährt die RB einfach an Birkenwerder vorbei. Nach Oranienburg zu fahren ist keine Alternative, die S-Bahn braucht zu lange. So muss ich leider weiter mit dem Kfz zur Arbeit fahren, ein Halt in der RB in Birkenwerder würde den ÖPNV etwa gleich schnell machen und wäre dann für mich die bessere Alternative.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für zukünftige Halte der RB12 in Birkenwerder muss die Infrastruktur am Bahnhof zuerst angepasst werden. Im Projekt i2030 wird separater Bahnsteig für RB12, RB20 und RB32 vorgesehen, um die Regionalverkehrshalte zu ermöglichen. Derzeit befindet sich das Projekt in der Grundlagenermittlung.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1416	• Ich begrüße ausdrücklich die Taktverdichtung und Ausweitung der Fahrten der RB73 von Neustadt (Dosse) nach Kyritz. Dies ist eine wichtige Maßnahme zur weiteren Entwicklung meiner Heimatstadt Kyritz als Wohn-, Bildungs- und Arbeitsort, aber auch als Ausflugsziel.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1416	Von der Streckenstilllegung von Kyritz Am Bürgerpark nach Pritzwalk und weiter nach Meyenburg muss jedoch unbedingt abgesehen werden. Es ist ein falsches Signal in der Verkehrswende, Strecken stillzulegen. [...] • Im Landesnahverkehrsplan wird als Ziel die Schaffung attraktiver Verkehrsangebote genannt, um in allen Landesteilen zuverlässige, öffentlich zugängliche Mobilität zu ermöglichen. Die Streckenstilllegung steht diesem Ziel entgegen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark)

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1416	Vielmehr sollte der Takt deutlich verdichtet und die Verbindung bis Plau am See und Güstrow ausgeweitet werden. Dann würden die überlasteten Strecken von Berlin nach Mecklenburg-Vorpommern entlastet und für Bewohnerinnen und Bewohner der Region sowie unsere Gäste ein attraktives Angebot geschaffen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1405	Zu Barrierefreiheit an Stationen (2.5.2.): „Eine Station wird im Land Brandenburg als baulich barrierefrei eingestuft, wenn der Zugang zu allen Bahnsteigen stufenfrei erfolgt (ebenerdig oder alternativ über Aufzug oder Rampe), die Bahnsteighöhe 0,55m , 0,76m oder 0,96m über Schienenoberkante beträgt und die Zuwegung sowie die Bahnsteiganlagen ein taktiles Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderungen aufweisen“. (Zitat aus Ihrem LNVP). Wenn Sie nach dieser Definition gehen, dann fehlen wesentliche Elemente der Barrierefreiheit: z.B. • Eingangstür zum Bahnhofsgebäude mit Automatiktür? • Universal-WC mit Automatiktür, Türbreite 90 cm, Inneneinrichtung mindestens nach TSI/PRM? • Im gesamten Bahnhof (einschließlich Bahnsteigen) Boden gut berollbar? • Bahnservicestellen und eventuelle kommerzielle Läden: gut erreichbar und nutzbar?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die im LNVP enthaltenen Kriterien bewerten den Zustand der Bahnsteig- und Zugangsanlagen des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) als Betreiber der Station. Führt der Zugang zu den Bahnsteigen jedoch alternativlos durch ein Gebäude, wird dieser Weg selbstverständlich unter dem Aspekt des barrierefrei gestalteten Zuganges mitbetrachtet. Der Landesnahverkehrsplan fasst die relevanten verkehrlichen Aspekte und die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung von SPNV-Verkehrsanlagen in seinem Zuständigkeitsbereich zusammen. Dazu gehören neben der erforderliche Bahnsteighöhe und der barrierefrei gestalteten Zugangssituation sowie der optisch-akustischen Fahrgastinformation bei Abweichungen vom Regelbetrieb auch ebene Bahnsteigflächen, welche für die angestrebte Wirkung des integrierten taktilen Leitsystems unerlässlich sind. Allein aufgrund der verschiedenen verkehrenden Zugkompositionen ist eine ortsfeste, leicht verständliche und zuverlässig

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		funktionierende Orientierungshilfe auf dem Bahnsteig jedoch technisch so nicht umsetzbar, weitere von Ihnen benannte Aspekte sind ohne Relevanz für die verkehrliche Funktion der Station und können entsprechend nur eigenwirtschaftlich umgesetzt werden. Bei SPNV-Neufahrzeugen müssen mindestens die geltenden rechtlichen Vorgaben beachtet werden, u.a. wird sich dies in den Neufahrzeugen im Rahmen des Vergabeverfahrens Netz Elbe-Spree (NES) wiederspiegeln z.B. bei den Siemens Desiro HC welche ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 auf dem RE1 verkehren. Hier wird es z.B. auch Wagen mit unterschiedlichen Einstiegshöhen geben um dem Umstand der unterschiedlichen Bahnsteighöhen besser gerecht zu werden. Auf Ihre Fragen bezüglich der Fahrzeuge möchten wir Ihnen wie folgt Rückmeldung geben: • Einstiegssituation selbständig und ohne fremde Hilfe möglich? ○ Dies Möglichkeit schaffen wir mit den o.g. neuen RE1-Fahrzeugen welche mit mind. einen Wagen mit unterschiedliche Einstiegshöhen verkehren werden • Kennzeichnung der Vorzugsplätze und der Rollstuhlplätze ? ○ Ist bereits in den so genannten Service-Mittelwagen (z.B. RE3, RE5) umgesetzt und wird auch bei Neufahrzeugen berücksichtigt • Rufanlagen neben jedem Rollstuhlplatz? ○ Ist bereits in den so genannten Service-Mittelwagen (z.B. RE3, RE5) umgesetzt und wird auch bei Neufahrzeugen berücksichtigt • Universal-WC mindestens nach TSI?PRM? usw.!!! ○ Ist bereits in zahlreichen Fahrzeugen vorhanden und wird auch bei Neufahrzeugen berücksichtigt Eine Abstimmung hierzu hat mit der Landesbehindertenbeauftragten des Landes Brandenburg Frau Janny Armbruster stattgefunden. Bei Bestandsfahrzeugen ist eine barrierefrei Ausstattung nach aktueller TSI PRM aus diversen Gründen nicht immer möglich. Hier gilt der Bestandsschutz und bei einem Umbau der Fahrzeuge ist eine in diesem Fall i.d.R. notwendige Neuzulassung durch das Eisenbahn-Bundesamt nicht selbstverständlich.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1405	Zu Barrierefreiheit an Stationen (2.5.2.): „Eine Station wird im Land Brandenburg als baulich barrierefrei eingestuft, wenn der Zugang zu allen Bahnsteigen stufenfrei erfolgt (ebenerdig oder alternativ über Aufzug oder Rampe), die Bahnsteighöhe 0,55m , 0,76m oder 0,96m über Schienenoberkante beträgt und die Zuwegung sowie die Bahnsteiganlagen ein taktiles Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderungen aufweisen“. (Zitat aus Ihrem LNVP). Wenn Sie nach dieser Definition gehen, dann fehlen wesentliche Elemente der Barrierefreiheit: z.B. • [...] Informationen im laufenden Betrieb? (2-Sinne-Prinzip) usw.!!!	Vielen Dank für Ihre Einwendungen, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da diese durch Rahmenbedingung der EU zum SPNV bereits geregelt sind. Die Verordnung (EU) Nr. 1300/2014 der Komission vom 18. November 2014 und deren Durchführungsverodnung 2019/772 über die technischen Spezifikationen für die Interoperabilität bezüglich der Zugänglichkeit des Eisenbahnsystems der Union für Menschen mit Behinderungen und Menschen mit eingeschränkter Mobilität regeln dieses Thema vollumfänglich. Eine Nichterfüllung dieser Kriterien führt zum Verlust der Zulassung dieser Fahrzeuge.
ID: 1405	Bei der Planung neuer Ausschreibungen sollten unbedingt Menschen mit Behinderungen beteiligt werden und zwar von Anfang an! (beteiligt und nicht nur informiert!) Aus dem Inhalt Ihres LNVP geht leider nicht hervor, ob Sie auf den Austausch mit Menschen mit Behinderung bereits aufbauen können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Abstimmung über den Landesbehindertenbeauftragten erfolgt. Unabhängig davon existieren bei der VBB GmbH die Gremien Beirat SPNV und Fahrgastdialog. Durch die regelmäßige Tätigkeit im diesen Gremien erfolgt auch eine regelmäßiger Austausch zu Fragen der Barrierefreiheit.
ID: 1405	Zu Barrierefreiheit an Stationen (2.5.2.): „Eine Station wird im Land Brandenburg als baulich barrierefrei eingestuft, wenn der Zugang zu allen Bahnsteigen stufenfrei erfolgt (ebenerdig oder alternativ über Aufzug oder Rampe), die Bahnsteighöhe 0,55m , 0,76m oder 0,96m über Schienenoberkante beträgt und die Zuwegung sowie die Bahnsteiganlagen ein taktiles Leitsystem für Menschen mit Sehbehinderungen aufweisen“. (Zitat aus Ihrem LNVP). Wenn Sie nach dieser Definition gehen, dann fehlen wesentliche Elemente der Barrierefreiheit: z.B. [...] Bei den Zügen sind folgende Fragen nach Ihrer Definition offen: • Einstiegssituation selbständig und ohne fremde Hilfe möglich? • Kennzeichnung der Vorzugsplätze und der Rollstuhlplätze ? • Rufanlagen neben jedem Rollstuhlplatz? Universal-WC mindestens nach TSI?PRM? usw.!!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die genannten Punkte sind bereits Teil der Anforderungen an Fahrzeuge in Vergabefahren.
ID: 1405	Leider kann man Ihre Definition zur Barrierefreiheit heute nicht mehr so stehen lassen. „Bahndeutsch“ reicht leider nicht mehr aus! Das Bundesbehindertengleichstellungsgesetz (BGG) definiert Barrierefreiheit wie folgt: § 4 BGG: Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für Menschen mit Behinderung in der allgemein üblichen Weise und grundsätzlich ohne	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da das Glossar um die Definition der Barrierefreiheit gem. BbgBGG §3 erweitert wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind. Hierbei ist die Nutzung behinderungsbedingt notwendiger Hilfsmittel zulässig."	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1397	Sehr geehrte Damen und Herren, ich freue mich über die Erweiterung der Reisemöglichkeiten zwischen Brandenburg Berlin. Ich habe einen Hinweis zur Streckenbelastung nach der Erhöhung der Taktfrequenz. Seit 20 Jahren bemühen sich Basdorfer Bürger bei der NEB/Heidekrautbahn um eine Sanierung der Strecke zwischen Basdorf und Schönwald. Nun soll nach der im Planungsdokument beschriebenen Aktivierung der alten Stammstrecke der Heidekrautbahn die Taktfrequenz auf dieser Strecke verdoppelt werden. Das Gleisbett am Basdorfer Streckenabschnitt ist so alt, dass die Häuser in der Nähe der Gleise wackeln, wenn ein Zug einfährt. Außerdem gibt es immer noch einen unbeschrankten Fussgängerüberweg, der die Züge mitten in der Wohnsiedlung zum Hupen zwingt. Auch das würde sich ohne Sanierung verdoppeln. Ich habe im Planungsdokument nur den Ausbau der weiteren Strecken gefunden. Wie werden die bereits bestehenden Strecken für diese Mehrbelastung ertüchtigt? Und gibt es konkret eine Hoffnung, dass der Streckenabschnitt zwischen Schönwalde und Basdorf vor der Aktivierung der alten Stammstrecke saniert wird? Mit freundlichen Grüßen Bernd Sahling	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sie Details zur Bauausführung betrifft, welche im gerade laufenden Verfahren zur Erlangung des Baurechts zur Reaktivierung der Stammstrecke bezüglich ihrer Anspruchsgrundlagen geklärt werden. Allgemein umfasst die Reaktivierung einegrundlegende Sanierung/Erneuerung des bestehenden Gleises und die Bahnübergänge werden zukünftig so gesichert, dass Hupen nicht mehr notwendig sein wird. Dervon der NEB heute schon betriebene Abschnitt Schönwalde – Basdorf wird nachgesetzlichen Vorgaben regelmäßig auf Sicherheit geprüft und entsprechend instandgehalten.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1217	Es fehlt die ABS Berlin - Dresden mit den Ausbauten im Land Brandenburg.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1219	Der Kulturzug sollte anders kenntlich gemacht werden: die Linie suggeriert ein ähnliches Angebot wie auf einer RB26 oder RB66.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Darstellung der Karte 16 dient der Übersicht über bestehende grenzüberschreitende Verbindungen, nicht deren Angebotsdichte.
ID: 1219	In der Kartendarstellung [Anm. d. Red.: Karte 16] sollte die RE1 als Verbindung Berlin - Frankfurt/Oder aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da auf Karte 16 ausschließlich grenzüberschreitende Schienenverkehrsverbindungen dargestellt werden.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1220	[Anm. d. Red:Kritik] Auch hier scheint eine sehr konservative Fahrgastnachfrage hinterlegt worden zu sein. Eine Verkehrs- oder Mobilitätswende würde ganz andere Nachfragen erzeugen. Weiterhin sind Netzwirkungen von Lückenschlüssen entsprechend positiv zu bewerten, wie z.B.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Nachfrageprognose berücksichtigt neben den geplanten Angebotsmaßnahmen auch Veränderungen in der Raumstruktur und im Rahmenwissenschaftlicher Erhebungen identifizierter

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	bei Werneuchen - Wriezen, Rathenow - Neustadt/D, Belzig - Treuenbrietzen, Brandenburg/H - Belzig, Zossen - Mittenwalde - Königs Wusterhausen, Bad Saarow - Beeskow, ...	Mobilitätstrends (z.B. Erhebung Mobilität in Deutschland). Sie basiert damit auf einheitlichen, überprüfbaren und amtlichen Daten zur künftigen Entwicklung zentraler Mobilitätskennwerte. Nicht berücksichtigt werden externe Impulse im Rahmen z.B. von Push- und Pull-Maßnahmen, die deutlich auf das individuelle Mobilitätsverhalten im Sinne der Verkehrsmittelwahl und damit auch der ÖPNV-Nachfrage einwirken können. Die Nachfrageprognose bildet somit eines der möglichen Entwicklungsszenarien für den Fall ab, dass keine externen Effekte auf den SPNV einwirken, die über das bestehende Maß hinausgehen. Gleichwohl bildet die Nachfrageprognose neben u.a. den einheitlichen Bedienstandards nur ein Teil der strategischen Angebotsplanung im SPNV ab.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1218	Die prognostizierten Steigerungen bilden unseres Erachtens nach eine eher konservative Fortschreibung ab. Bei einer echten Verkehrswende müsste von viel größeren Steigerungen ausgegangen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Nachfrageprognoseberücksichtigt neben den geplanten Angebotsmaßnahmen auch Veränderungen in der Raumstruktur und im Rahmen wissenschaftlicher Erhebungen identifizierter Mobilitätstrends (z.B. Erhebung Mobilität in Deutschland). Sie basiert damit auf einheitlichen, überprüfbaren und amtlichen Daten zur künftigen Entwicklung zentraler Mobilitätskennwerte. Nicht berücksichtigt werden externe Impulse im Rahmen z.B. von Push- und Pull-Maßnahmen, die deutlich auf das individuelle Mobilitätsverhalten im Sinne der Verkehrsmittelwahl und damit auch der ÖPNV-Nachfrage einwirken können. Die Nachfrageprognose bildet somit eines der möglichen Entwicklungsszenarien für den Fall ab, dass keine externen Effekte auf den SPNV einwirken, die über das bestehende Maß hinausgehen. Gleichwohlbildet die Nachfrageprognose neben u.a. den einheitlichen Bedienstandards nur ein Teil der strategischen Angebotsplanung im SPNV ab.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1337	Seite 159, Karte 24: Relation über Ferch-Lienewitz: [Anm. d. Red: Redaktioneller Berichtigungsbedarf] Angabe bis 100m NL ist aus unserer Sicht nicht korrekt. Perspektivlänge beträgt nach unserer Information 140m NL.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Darstellung in der Karte entspricht noch einem zwischenzeitlich überholten Sachstand und wird entsprechend berichtigt.
ID: 1337	Seite 159, Karte 24: [Anm. d. Red: Forderung] Eine konkrete Angabe auf welchen Relationen das Überstehen von Loks (über den Bahnsteig hinaus) sowohl bei geschobenen wie auch bei gezogenen Zügen berücksichtigt werden soll, wäre wünschenswert. Das ist u.a. bei der Lst-Planung entscheidend.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Beim Einsatz lokbespannter Züge ist grundsätzlich von Wendezugbetrieb auszugehen. Dabei ist, wie beschrieben, die Gewährleistung der entsprechend vermerkten

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Nutzlänge unabhängig von der Bespannungsrichtung zu berücksichtigen.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1355	Auf der Karte 1 "Infrastrukturbetreiber im Jahr 2023" fehlt die RIN mit der Strecke nach Meyenburg sowie die Buckower Kleinbahn. Die Strecke nach Joachimsthal wird aktuell durch die Hanseatische Infrastruktur GmbH betrieben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Karte angepasst wird. Auf dem benannten Abschnitt zwischen Joachimsthal und Templin Stadt verkehrt ab Dezember 2022 kein bestellter SPNV mehr. Auf dem benannten Abschnitt zwischen Müncheberg (Mark) und Buckow (Märkische Schweiz) verkehrt kein durch das Land Brandenburg bestellter SPNV.
Institution: Privatunte-nehmen ID: 1333	In der Grafik (Karte 1) auf Seite 26 fehlt der Abschnitt Templin Stadt Haltepunkt - Joachimsthal (a), Betreiber ist aktuell die HANSeatische Infrastruktur GmbH.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Institution: Privatunter-	Seite 9 und auch an anderen Stellen des LNVP: Bitte korrigieren: Lehrter ~~Stammstrecke~~ Stammbahn.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
nehmen ID: 1332		
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1334	Seite 93, Karte 10: Nicht schlüssig, Angebotsverbesserung vorgesehen trotzdem prognostizierter Rückgang bzw. Stagnation der Reisendenzahlen (Berlin-Rathenow-Stendal)?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Nachfrageprognoseberücksichtigt neben den geplanten Angebotsmaßnahmen auch Veränderungen in der Raumstruktur und im Rahmen wissenschaftlicher Erhebungen identifizierter Mobilitätstrends (z.B. Erhebung Mobilität in Deutschland). Sie basiert damit auf einheitlichen, überprüfbaren und amtlichen Daten zur künftigen Entwicklung zentraler Mobilitätskennwerte. Nicht berücksichtigt werden externe Impulse im Rahmen z.B. von Push- und Pull-Maßnahmen, die deutlich auf das individuelle Mobilitätsverhalten im Sinne der Verkehrsmittelwahl und damit auch der ÖPNV-Nachfrage einwirken können. Die Nachfrageprognose bildet somit eines der möglichen Entwicklungsszenarien für den Fall ab, dass keine externen Effekte auf den SPNV einwirken, die über das bestehende Maß hinausgehen. Gleichwohlbildet die Nachfrageprognose neben u.a. den einheitlichen Bedienstandards nur ein Teil der strategischen Angebotsplanung im SPNV ab.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1336	Tabelle 34, Seite 148: [Anm. d. Red: Forderung] Maßnahmen des D-Taktes für zukünftiges Betriebsprogramm vsl. nicht ausreichend. Nach derzeitigen Erkenntnissen ist u.a. eine durchgehende, elektrische Zweigleisigkeit der Stammbahn im Abschnitt Großwudicke - Rathenow - Berliner Außenring sowie eine Kurve bei Wustermark zum nördl. Berliner Außenring erforderlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da Tabelle 34 die offiziellen Infrastrukturmaßnahmen des BMDV aus dem Planfall Deutschlandtakt enthält. Für das zukünftige Betriebsprogramm sind weitere Maßnahmen erforderlich, welche aber bisher nicht dem Deutschlandtakt zugeordnet sind. Das Land wird den notwendigen durchgehend zweigleisigen Ausbau der Lehrter Stammbahn gegenüber dem Bund auch weiterhin einfordern.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1353	Infrastruktur: Als weitere größere Maßnahmen sollten die ABS Angermünde - Stettin und die Dresdner Bahn aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Übersicht nur eine beispielhafte Auswahl von wichtigen Maßnahmen enthält. Die ABS Angermünde – Stettin stellt aber eine prioritäre Infrastrukturmaßnahme im Land Brandenburg dar.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1378	Tabelle 38 "Korridore des Projektes i2030" [Anm. d. Red: Redaktioneller Berichtigungsbedarf] Prignitz Express - Bitte Laufweg über Tegel streichen, [Anm. d. Red: Forderung] Ziel im Raum Berlin als Empfehlung offen halten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Der Reaktionsschluss des LNVP-Entwurfs lag vor der Entscheidung zur Änderung der Zielstellung für den Prignitz-Express.
Institution:	Zu "Ergebnisse der Potenzialuntersuchung" (S.114/115)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Privatunter-nehmen ID: 1360	Mit dem Text zu den Stationen Haltekategorie A wird die Erwartungshaltung unterstützt, das bei pos. NKI eine Umsetzung folgt. Die genannten Halte müssen in bestehende Fahrplankonzepte integriert werden. Dies wird, aus Erfahrung zu z.B. Buckower Chaussee, nicht ohne weiteres möglich sein. [Anm. d. Red: Forderung] Wenn es ernsthafte Bestrebungen zur Umsetzung der genannten Halt gibt, bittet die DB Netz AG darum, diese für zukünftige Angebotskonzepte, Betriebsprogrammstudien u.ä. von Beginn an mit untersuchen zu lassen. Eine Umsetzung des Haltes zu Lasten der Betriebsqualität wird es nicht geben. Der Halt Schönwalde (Kr Nauen) spielt z.B. bei den Betrachtungen zu i2030 PEX/ RE6 bisher keine Rolle	
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1373	Tabelle 30 "geplante Angebotsmaßnahmen i2030" Görlitzer Bahn: Soll der 10min Takt nach KW nach außen kommuniziert werden? Im Rahmen InvKG nur Maßnahme im Bf KW platziert; für notwendigen Streckenausbau bisher keine Finanzierungsquelle	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der vollständige Umfang aller S-Bahn-Maßnahmen im Rahmen von i2030 im LNVP nicht dargestellt werden können. Der Ausbau zur Ermöglichung eines 10-Minuten-Taktes zwischen Zeuthen und Königs Wusterhausen ist Bestandteil der Sammelvereinbarung der Länder Berlin und Brandenburg mit der Deutschen Bahn innerhalb des i2030-Maßnahmenpakets für die Berliner S-Bahn.
ID: 1373	Tabelle 30 "geplante Angebotsmaßnahmen i2030" Dresdner Bahn - 10min Takt nach Rangsdorf hat negativen NKI, hier noch kommunizieren? Abh. von aktuell in Vorbereitung befindlicher Landesentscheidung	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da der i2030-Lenkungskreis vom 14.11.22 entschieden hat, die S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf nicht mehr weiterzuverfolgen, weil die NKU einen negativen Wert ergeben hat. Dennoch bleibt der i2030-Korridor bestehen und es wird nach Lösungen gesucht, den Regionalverkehr zu stärken. Die Formulierung im LNVP wird dementsprechend angepasst.
ID: 1373	Potsdamer Stammbahn - Empfehlung auf 4 Leistungen pro Stunde verweisen; keine Taktvorgabe für Fahrplanbearbeitung bzw. auch kein Ergebnis der bisherigen Konzeptprüfung	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Zielstellung ist - analog der weiteren Tabellen - ein optimales Angebot mit gleichmäßiger Verteilung der Fahrten. In der Umsetzung können sich ggf. Abweichungen zur Zielstellung ergeben.
ID: 1373	Kremmener Bahn - Laufweg über Tegel wurde u.a. auf Bahngipfel abmoderiert; daher Empfehlung hier heraus nehmen - Zielpunkt im Raum Berlin noch offen (aktuell in Klärung); Gesundbrunnen Wunsch - bisher kein Angebotskonzept dafür vorhanden	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. In der finalen Fassung des LNVP werden die neu vereinbarten

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Infrastrukturlösungen für den i2030-Korridor Prignitz-Express dargestellt.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1358	In Tabelle 4 "FV-Angebote mit Halt im Land BB" fehlt IC Leipzig - Magdeburg - Wittenberge - Schwerin - Warnemünde (1 Zugpaar)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1359	Karte 6 "Vergabenetze 2023" es fehlt der Verkehr nach Meyenburg sowie im Netz NOB der Verkehr nach Templin	RB63: Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden. RB74: Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Institution: Privatunter-nehmen ID: 1357	Karte 2 "Elektrifizierte Bahnstrecken 2021" - Die Strecke Passow - Szczecin Glowny ist 2-gleisig elektrifiziert geplant, nicht wie hier dargestellt 1-gleisig elektrifiziert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da Karte 2 elektrifizierte Strecken im SPNV-Netz im Bestand darstellt, ergänzt um geplante oder in Umsetzung befindliche Elektrifizierungen (neu ohne Unterscheidung ein-/zweigleisig).
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1394	Ich bin sehr besorgt, dass es im Rahmen des Projekts i2030 Korridor Berlin-Nauen Überlegungen gibt, den Regionalbahnhof Finkenkrug und somit sämtliche RB/RE-Verbindungen von dort zu streichen und durch ein S-Bahn-Angebot in Richtung Falkensee zu ersetzen. Dies würde für mich und viele andere Pendlerinnen und Pendler aus Finkenkrug eine drastische Verschlechterung des SPNV-Angebots bedeuten. Es wäre gerade angesichts der mit dem LNVP 2023-2027 geplanten Verbesserungen völlig unverständlich, diese attraktiven, schnellen RB-Verbindungen zugunsten einer deutlich langsameren S-Bahn-Verbindung aufzugeben. Die attraktive RB-Verbindung von Finkenkrug nach Nauen und Brieselang würde zudem komplett entfallen. Schülerinnen und Schüler, die in Brieselang oder Nauen zur Schule gehen, müssten erst nach Falkensee mit der S-Bahn fahren und dann von dort die RB nach Brieselang und Nauen nehmen. Eine absurde Vorstellung. Zudem ist zu erwarten, dass kaum jemand in Finkenkrug mit der deutlich langsameren S-Bahn nach Berlin fahren würde, sondern dann eher nach Falkensee fahren würde, um dort die RB oder die noch schnelleren RE nach Berlin zu nehmen, die dann überfüllt wären. Dies würde damit zu noch mehr Autoverkehr in der Falkenseer Innenstadt führen, statt den ÖPNV zu stärken, was ja das Ziel von i2030 ist. Und wie viele Regionalbahnen würde das Land bestellen, wenn diese - neben den RE Halten - nur noch Brieselang zusätzlich bedienen würde? Der Wegfall des Regionalbahnhalts in Finkenkrug würde das Regionalbahnkonzept aus der Bahn werfen. Vor diesem Hintergrund und der zu erwartenden hohen Kosten für einen S-Bahn-Ausbau bis Finkenkrug sollte die S-Bahn nicht bis Finkenkrug verlängert werden, insbesondere dann nicht, wenn dies den Wegfall des dortigen Regionalbahnhofs bedeuten würde.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die betriebliche Anbindung (S-Bahnund/oder Regionalbahn) der Station Finkenkrug wird im Projekt i2030 inverschiedenen Varianten untersucht, um die insgesamt bestmögliche Lösung im Gesamtkorridor Spandau-Nauen ermitteln zu können. Bezgl. der Reisezeit S-Bahn sind verschiedene Varianten in Prüfung, darunter auch Expresszüge, die im Vergleich zur Regionalbahn (hier RB14) ähnliche Reisezeiten aufweisen und darüber hinaus zusätzliche Stationen wie Westkreuz bedienen. Mit den Erkenntnissen aus der Vorplanung und weiteren Betrachtungen können dann Varianten ausgeschlossen und Vorzugslösungen entwickelt werden. Vorrangiges Ziel ist esfür den Großteil der Fahrgäste zukünftig noch attraktivere ÖPNV-Anbindungen anzubieten.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1393	Ein viergleisiger Ausbau der Regional- und Fernbahn auf der Hamburger Bahn zwischen Finkenkrug und Berlin wäre gut und die vorgesehenen Angebotsausweitungen, insbesondere durch den zusätzlichen RE 2, erweiterte Platzangebote in den Zügen sowie verlängerte Bahnsteige begrüßenswert. Allerdings wäre es wichtig, dabei eine möglichst gleichmäßige Taktung zu erreichen, damit nicht erst mehrere Züge dicht hintereinander fahren und danach eine lange Lücke entsteht. Zudem sollte die Angebotsausweitung auch an den Wochenenden und abends bestehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 angestoßen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1391	Sehr geehrte Damen und Herren, Die Strecke Fredersdorf- Rüdersorf halten wir nicht für sinnvoll aus folgenden Gründen: 1. Die Anwohner von Rüderdorf haben bereits Möglichkeiten zum Ostkreuz zu gelangen (Wochentags 38 Minuten Fahrzeit) 2. Der 10 Minutentakt Richtung Berlin ist bereits seid Jahren in Planung. Hier sollte eher an der Umsetzung gearbeitet werden als neue Strecken auf zu machen. 3 . Wir gehen davon aus, dass früher oder später der 10 Minutentakt der S5 umgesetzt werden kann. Wenn dann noch zusätzlich ein Bahnverkehr aus Rüdersdorf kommt, wird der restliche Verkehr (Fußgänger, Radfahrer, Autofahrer) noch mehr durch geschlossenen Schranken aufgehalten als ohnehin (teilweise im 3 Minutentakt a` 5 Minuten). 4. Es gab bereits 2 Petitionen gegen diese Strecke, die am 24.02.2022 bei der Geimende Petershagen-Eggersdorf abgegeben wurden. Der Gemeinde Vertreter wird Ihnen hierüber Auskunft geben können. Besten Dank	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die perspektivisch geplanten Machbarkeitsuntersuchungen werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1390	Danke für die Möglichkeit der Mitsprache - wenn auch die Interaktion hier nicht besonders nutzerfreundlich ist ;-) Ich habe einen ganz konkreten Wunsch: Aus 16348 Wandlitz heraus gibt es keine horizontale Busverbindung westlich nach Oranienburg und östlich nach Biesenthal (wo wiederum Anschluss an den Regio verfügbar wäre). Ist dies in Zukunft geplant bzw. wie kann man sich hierfür einsetzen? Besten Dank, Daniel Kruse	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1384	Die Verbindung Joachimsthal-Templin ist keine zu reaktivierende Bahnstrecke. Die Bahnstrecke befindet sich aktuell in Betrieb. Die Fortführung des Betriebes ist angesichts des Zustandes der Strecke (voll betriebsfähig) zunächst ohne weitere Investitionen möglich. Lediglich für eine Angebotsverdichtung oder Beschleunigung wären weitere Investitionen erforderlich. Die Umwandlung des bisherigen Probebetriebes in einen regulären Betrieb ist keine Reaktivierung. Die Strecke ist hier falsch eingeordnet und anders zu bewerten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden. Die Strecke wurde im Jahr 2018 lediglich probeweise reaktiviert. In der von der VBB GmbH beauftragten Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Strecken ist diese Strecke mit untersucht worden. Die Darstellung in diesem Kapitel ist daher korrekt.
ID: 1384	Die Strecke ist hier falsch eingeordnet und anders zu bewerten. Es erschließt sich nicht, wieso z. B. der Reaktivierung der Strecke Werneuchen-Wriezen, die allein angesichts des mit einer Bundesstraße überbauten Bahntrasse nur mit sehr hohen Kosten wieder herzustellen wäre, Priorität gegenüber eine bestehenden, betriebsfähigen und derzeit sogar betriebenen Strecke eingeräumt werden soll.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden. Die Strecke wurde im Jahr 2018 lediglich probeweise reaktiviert. In der von der VBB GmbH beauftragten Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Strecken ist diese Strecke mit untersucht worden. Die Darstellung in diesem Kapitel ist daher korrekt.
ID: 1384	Im Nahverkehrsplan sollte festgeschrieben werden, dass der Probebetrieb auf dem Abschnitt Joachimsthal-Templin im Einvernehmen mit den bisherigen Partnern über das Ende des Jahres 2022 hinaus verlängert werden soll.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1383	Sehr geehrte Damen und Herren, wir als [redacted] von Petershagen, sind sehr unglücklich mit den Reaktivierungsplänen des Gleises Rüdersdorf/ Fredersdorf. Schon jetzt ist die Lärmbelastung sehr hoch, wenn die "Zementbahn" fährt. Wenn noch der Personennahverkehr hinzukommen sollte, ist es für die Anlieger an der Bahnstrecke eine noch weitreichendere Beeinträchtigung in der Lebensqualität (Lärm, Feinstaub, Erschütterungen, erhöhtes Verkehrsaufkommen - nur um ein paar Schlagwörter zu nennen). Die durch mehr Betrieb auf der Strecke öfter geschlossenen Bahnübergänge würden zusätzliches Verkehrschaos und Belastungen (Luft, Lärm) verursachen. Für Petershagen hätte die Reaktivierung keinen Mehrwert und keinerlei Nachhaltigkeit. Nur mehr Lärm, Feinstaub (da mehr Verkehr an den Bahnübergängen und die Strecke mit Dieselloks befahren wird) und motorisiertes Verkehrsaufkommen für eine Strecke, welche vermutlich nur von wenigen Menschen genützt werden würde. Zu einem eventuellen Bahnhof nach Tasdorf müsste die Mehrzahl der Nutzer pendeln. Da kann auch nach Fredersdorf oder Petershagen zur S5 gependelt werden und die Zermürbung der Bürger eines Ortes könnte vermieden werden. Eine umweltfreundliche Buslinie über eine sanierte Tasdorfer Straße hätte einen wirklichen Mehrwert für alle Bürger und könnte in der eigens gewählten Form von jedem genutzt werden (zu Fuß, per Rad, PKW, Bus). Ich bitte Sie sehr darum, die Nachhaltigkeit und die Lebensqualität der Bewohner von Petershagen (vor allem derjenigen an der Bahnstrecke) im Blick zu haben. Die Reaktivierung des Rüdersdorfer Gleises würde weder das eine noch das andere verbessern. Mit freundlichen Grüßen aus Petershagen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die perspektivisch geplanten Machbarkeitsuntersuchungen werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1381	Die allgemeinen Aussagen zu Möglichkeiten zur Dekarbonisierung des öffentlichen Verkehrs widerspiegeln nicht ausreichend, dass der VBB der Version BEMU mit Oberleitungsinseln bereits eine Priorität eingeräumt hat und auf der Heidekrautbahn durch den Betreiber als Insellösung die HEMU-Technologieumgesetzt werden soll. Hier wäre eine Konkretisierung wünschenswert. Es wäre wünschenswert, zu konkretisieren, in welcher Form das Land Brandenburg die kommunalen Aufgabenträger bei der Anschaffung von Fahrzeugen mit sauberen Antrieben und der Anpassung der Betriebshöfe zur Umsetzung der Clean Vehicles Directive unterstützen will.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da der LNVP nur den Rahmen für nachgelagerte Ausschreibungen und Verkehrsverträge setzt. Das Anliegen wird hier dann konkret umgesetzt. Die kommunalen Aufgabenträger werden im Rahmen der Fördermöglichkeiten bzw. durch die pauschalen Zuweisungen aus dem ÖPNVG unterstützt. Das Land Brandenburg erarbeitet derzeit eine Förderrichtlinie zur Ergänzung der Bundesförderung für die Umsetzung der Clean-Vehicle-Richtlinie und zur besseren Unterstützung der kommunalen Aufgabenträger bei der Umstellung der Busflotten im Land auf emissionsfreie Antriebe mit attraktiveren Förderquoten. Diese soll ab Anfang 2023 die Angebote des Bundes ergänzen. Eine komplette Landesstrategie ist nicht beabsichtigt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1379	Für den Abschnitt Bernau-Eberswalde wird auf Seite 93 + 3100 beim Fahrgastzuwachs prognostiziert, der Bedienstandard (S 99) sieht 3 Fahrten pro Stunde vor, aus dem Abschnitt 4.1.5., S 118-126 ergibt sich ein solcher Takt jedoch nicht. Sollte angedacht gewesen sein, die Taktlücken durch die auf S. 130 freigegebenen Fernverkehrszüge zu schließen, so ist dieser Versuch untauglich, da der LNVP keinen Fernverkehr verbindlich vorschreiben kann und die Freigabe der Fernzüge für VBB-Tickets mit dem den Fernverkehr erbringenden EVU jeweils neu ausgehandelt werden muss (vgl. S. 39). Am Beispiel des 9-Euro-Tickets ist ersichtlich, wie untauglich dieser Weg ist: Das 9-Euro-Ticket wird diesen Zügen des Fernverkehrs im VBB-Verbundtarif derzeit nicht anerkannt (Ausnahme: Zeitkartenbesitzer). Zudem wäre ein sicherer Takt an allen Verkehrstagen (gilt derzeit nicht) und ein 100iger Fernverkehrshalt in Bernau (gilt derzeit nicht) erforderlich. Fazit: Die gewünschte Bedienstandard (S. 99) ist nur mit einer weiteren Taktverdichtung des RE 3 oder der RB 24 erreichbar. Diese ist aber weder im SPNV-Angebot ab 2027 (ab Seite 131) noch im Projekt i 2030 (ab S. 161)vorgesehen. Insofern ist der Plan hier nicht schlüssig.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1351	SPNV - mehr Verkehr auf die Schiene, Weiterentwicklung ländlicher Raum, Bahn hat Vorrang vor Bus und Pkw, Landkreise Barnim und Uckermark, Regulärer Betrieb der RB 63 Templin - Joachimsthal und Aufnahme in den Landesverkehrsplan ab 2023! Die noch im Probebetrieb befindliche Linie RB 63 muß ab 2023 in den regulären Betrieb überführt werden!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1351	Begründung: Verbindung der Städte Templin - Joachimsthal - Eberswalde für Berufs-, Schüler-, Senioren-, Touristen- (auch mit Fahrrad) und Geschäftsverkehr mit zuverlässiger Taktverbindung. Die Strecke wird regelmäßig von Güterzügen befahren und wurde vor 18 Jahren aufwändig saniert sowie mehrmals als Umleitungsstrecke genutzt. Laut Koalitionspapier hat die Entwicklung des SPNV insbesondere im ländlichen Raum Vorrang.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1350	Hallo, ich möchte hier meine Position zur Schließung der Bahnstrecke beziehen. Die Bahnstrecke ist für viele BürgerInnen und SchülerInnen eine wichtige Verbindung zwischen Meyenburg und Pritzwalk sowie auch zwischen Neustadt und Pritzwalk. Ebenfalls zur Erreichung von anderen Zügen, wie z.b. den RE6 von Pritzwalk nach Wittenberge oder nach Berlin oder den RE2 ab Neustadt Dosse. So viele Personen sind auf diese Verbindung angewiesen, entweder als Schulweg, für Personen ohne Führerschein, Berufspendler ins Gewerbegebiet Falkenhagen oder Menschen der älteren Gesellschaft, die zum EInkaufen oder zu Ärzten fahren. Die Schüler können nicht schnell mal aufs Fahrrad steigen um in die weiterführenden Schulen zu gelangen. Der Schulbus ist so schon überfüllt, da in dieser Hinsicht auch schon vor einiger Zeit Einsparungen getroffen wurden. Das hat auch nichts mehr mit Verkehrssicherheit zu tun. Es ist unmöglich so ein Plan in die Realität umsetzen zu wollen. Die Politik spricht von einer Erweiterung des ÖPNV-Netzes und den Umstieg auf die öff. Verkehrsmittel und will dann hier in der Prignitz und z.T. OPR eine wichtige Bahnstrecke schließen?! Die Aussagen sind nicht passig zu den Taten der Politiker, Widersprüche in sich. Es gibt so schon keine ÖPNV-Verbindungen der Orte im ländlichen Raum. Ein Bus, der dann nur vereinzelt fährt, ist nicht die Lösung. Elektroautos, wird sich kaum einer leisten können und die Spritpreise werden geplant so hoch angesetzt. Wie sollen dann die Menschen auf den ÖPNV umsteigen oder stärker nutzen, wenn es keinen mehr gibt? Dazu hätte ich gern eine Erklärung, wie das funktionieren soll! Die Menschen außerhalb des Speckgürtels, außerhalb Potsdams, die im ländlichen Raum wohnen, werden wiedermal als Menschen 2. Klasse behandelt. Das kann so nicht weiter gehen. Die Landesstraßen sind auch sehr stark in Mitleidenschaft gezogen, ständig passieren Unfälle, weil Sie zu schmal sind. Banketten sind komplett kaputt gefahren, da diese Umleitungen fahren müssen und die Straße dafür nicht ausgelastet ist (L155). Das nur mal am Rande. Hier wird auch nichts getan. Auto soll man nicht fahren, Fahrrad kann man z.T. nicht fahren, ÖPNV gibt es dann kaum noch. Wie sollen wir uns fortbewegen? MIt Pferd und Kutsche? Stößt auch noch zu viel Methan und CO2 aus. (der Anteil an CO2 in der Luft liegt bei 0,04%) Ich bin der Meinung wir bewegen uns damit eher rückschrittig. Man sollte sich eher Gedanken darüber machen, wie man den ÖPNV effizienter gestalten kann und so organisieren kann, sodass auch mehr Leute angeregt werden, diesen zu nutzen. Eine Schließung der Bahnstrecke bewirkt jedoch nur das Gegenteil und zeigt wieder einmal mehr, dass WIR, die Menschen außerhalb Potsdams und den Ballungsräumen - vom Land Brandenburg wortwörtlich abgehangen werden. Das darf nicht sein. Der Art. 1 Abs. 1 GG sollte bekannt sein. Die Würde beinhaltet demanch auch, dass jeder Mensch wertvoll ist! Jeder, egal wo er wohnt, wie alt, ob krank oder mit Behinderung. Ob Potsdam oder Prignitz, haben wir alle den gleichen Wert und dürfen nicht anders behandelt werden. Lassen Sie uns unsere Bahnstrecke offen!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Die Bahnstrecke Neustadt Dosse - Pritzwalk - Meyenburg muss in Zukunft zwingend erhalten bleiben!!!	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1347	Wir sprechen uns gegen eine Reaktivierung der Bahngleise Rüdersdorf-Fredersdorf für Personenverkehr aus, weil es für Petershagen-Eggersdorf nur Nachteile birgt. Es käme zu Störungen und Staus des Auto- und Radverkehrs an den Bahnübergängen durch weitere Schrankenschließungen mit langen Wartezeiten und somit auch zu Abgas- und Lärmbelästigungen durch Staus, außerdem zu enormen Lärmbelästigungen der Anwohner nicht nur in unmittelbarer Gleisnähe rund um die Uhr, zudem würde der Ort geteilt werden durch andauernde Schrankenschließungen, die Straßenverbindung Fredersdorf-Petershagen-Eggersdorf wäre dauerhaft eingeschränkt. Wir lehnen eine weitere Zerschneidung des Ortes in Nord-Süd-Richtung durch noch eine Bahnlinie ab, zumal selbst die Buslinie Fredersdorf-Rüdersdorf nicht annähernd ausgelastet ist und somit der Bedarf einer Nord-Süd-Verbindung nicht vorhanden ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die perspektivisch geplanten Machbarkeitsuntersuchungen werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1345	Die Bahnverbindung nach Pritzwalk, Kyritz und Neustadt ist für mich sehr wichtig. Nur so kann man in der ländlichen Region Fahrten zu Fachärzten und Kliniken bewältigen. Außerdem wird die Strecke nach Pritzwalk regelmäßig von meinen Kindern/Enkeln genutzt um Freizeitaktivitäten in der Nähe z.B. in Pritzwalk zu besuchen. Die Eltern arbeiten alle außerhalb von Meyenburg, somit sind die Kinder auf den Zugverkehr angewiesen. Der Zugverkehr ist für die Prignitz ein wichtiges Verkehrsmittel und sollte auf jeden Fall erhalten werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1346	Die Zugverbindung von Pritzwalk nach Meyenburg darf nicht abgeschafft werden. Die Leute sollen mehr öffentliche Verkehrsmittel nutzen und das Auto stehen lassen, der Umwelt zu Liebe und jetzt soll die Zugverbindung abgeschafft werden. Viele Kinder und Jugendliche nutzen die Verbindung mit dem Zug nach Pritzwalk um zur Schule zu kommen oder auch Freunde zu treffen. Auch ältere Menschen nutzen diese Verbindung, da sie selbst nicht mehr mit dem Auto fahren können und zu Fachärzten nach Pritzwalk müssen. Es kann nicht sein, dass wir hier im Norden Brandenburgs schon wieder abgehängt werden und der öffentliche Nahverkehr noch	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	mehr eingeschränkt wird. Auch wir sind Bürger des Landes Brandenburg und wollen nicht wie Menschen 2. Klasse behandelt werden. Die Bahnstrecke nach Meyenburg muss unbedingt erhalten bleiben.	zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1312	Wir brauchen mehr Bus und mehr Schienen sowie Zugverbindungen und öfter fahren. Für die Jugendlichen aus der Uckermark. Wenn Jugendliche von Templin nach Lychen oder Schwedt kommen möchten, sollte es auch am WE möglich sein. Das jede stunde ein Bus oder Zug hin und zurück fährt. Oder wenn in einem Dorf eine Party ist, es sollte es Möglichkeiten geben nach 21 mit dem Bus oder der Bahn wegzukommen, und nicht nach Angebot und Nachfrage gehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1312	Mann könnte ja die DB nach, autonomen kleinen Busen fragen. Die in den Städten den Regionalverkehr machen. Und die großen Bußen machen dann den außer Regionalverkehr oder Schülerverkehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
ID: 1312	Außerdem sind die Bahngleise [Templin-Lychen] nicht für zwei Züge gemach Sonden für einen Zug, das ist doch ein Witz.	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die bedarfsgerechte Gestaltung einer Bahnstrecke dem Betreiber obliegt. Auf eingleisigen Strecken gibt es in der Regel Bahnhöfe an denen Züge kreuzen können, z.B. in Zehdenick auf der Bahnstecke Templin - Löwenberg (Mark).
ID: 1312	Idee ein Zug die klein und autonom sind, wo hin und wieder ein Controller ein steigt, und ein angestellter der im Not-fahl eingreift. Die DB versprach uns das vollautomatische Fahren auf der Schiene, somit eine bessere Auslastung, insbesondere in den Knotenbahnhöfen so wie Prenzlau und Templin, aber auch Schwedt und Eberswalde. Das schafft mehr Kapazität für den Verkehr. Es geht um eine bessere Auslastung des eingesetzten Materials. Es geht dann natürlich auch um eine Senkung der Produktionskosten. Experten der Bahn rechnen beispielsweise mit rund 30 Prozent weniger Kosten für Energie.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land Brandenburg steht innovativen Ideen offen gegenüber.
ID: 1312	Sind wir heutzutage mit den vorhandenen Bedingungen (5G der Schiene) gar nicht in der Lage, zuverlässig und pünktlich die Eisenbahn durch das Land (Ländlicher Raum) zu bewegen?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das Vorhandensein von 5G keinen Einfluss hat auf die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Bahnverkehrs.
ID: 1312	Wie sieht es mit einer Busflotte in jeder Knoten Stadt bestehend aus autonome Buslinien in der Uckermark. Mann könnte ein Pilotprojekt wagen, mit der Deutschen Bahn und der Sparkasse Uckermark sowie der Landkreis Uckermark oder den Städten könnten Kooperationspartner sein, Autonome Kleinbusse sind schon im ÖPNV (Bayern machts vor) laut der DB.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im LNVP zu On-Demand-Verkehren (ODV) nur allgemeine Eckpunkte definiert werden können und die Entscheidung zur Einrichtung neuer ODV-Angebote im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Lautlos gleitet der Kleinbus durch die Straßen des niederbayerischen Kurorts Bad Birnbach. Autofahrern und Fußgängern begegnet ein Elektrobus, das wäre doch was für die, der nicht nur leise und umweltfreundlich ist, er hat auch keinen Fahrer und weder Lenkrad noch Gaspedal. Nur ein Fahrtbegleiter, der bei Bedarf eingreifen kann, ist an Bord, wenn das Fahrzeug auf der Strecke vom Ortszentrum zur Therme und seit Oktober 2019 bis zum Bahnhof über öffentliche Straßen rollt. In Bad Birnbach betreibt die DB die erste autonome Buslinie Deutschlands. Das Projekt läuft unter der Federführung von Lok, dem neuen DB-Geschäftsfeld für autonomes Fahren auf der Straße und On-Demand-Mobilität.	Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Ziel des Landes Brandenburg ist einerseits, die On-Demand-Angebote im gesamten Land auszuweiten und damit den konventionellen Linienverkehr verkehrlich sinnvoll und ressourcenoptimiert zu ergänzen.
ID: 1312	Zitat Andreas Scheuer: „Das Projekt der Deutschen Bahn zeigt ganz konkret: Der Verkehr wird immer vernetzter, die ersten selbstfahrenden Fahrzeuge rollen auf unseren Straßen. Wir erhalten ganz neue Möglichkeiten für den ÖPNV und die Anbindung des ländlichen Raums: Die Menschen bleiben bis ins hohe Alter mobil, zugleich wird der Verkehr sicherer, kostengünstiger und klimafreundlicher. Es freut mich daher sehr, dass die Deutsche Bahn hier in Bad Birnbach einen Modellversuch gestartet hat, um die Technik im Alltag zu erproben – und die Menschen für das autonome Fahren zu begeistern.“ Das ist etwas was, wir in Brandenburg auch brauchen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im Land Brandenburg kamen in den letzten Jahren bereits an verschiedenen Stellen Modellprojekte zur Erprobung von autonomen Verkehren zum Einsatz. Sicherlich werden weitere folgen. Für einen flächendeckenden Einsatz ist die Technologie allerdings noch nicht ausgereift genug.
ID: 1312	Lokführer werden wir noch sehr lange brauchen.“ Auf das reguläre Eisenbahnnetz lasse sich die Technik der vollautomatisierten U-Bahnen jedoch nicht ohne weiteres übertragen. „Sobald Güterzüge, schnelle und langsame Personenzüge auf einem Gleis verkehren, wird es schwieriger“, sagte der Allianz pro Schiene-Geschäftsführer. Zwar gebe es in Australien bereits selbstfahrende Güterzüge, aber „insbesondere im Personenverkehr werden wir noch sehr lange Lokführer brauchen“, sagte Pflege. „An Lokführern herrscht aktuell großer Mangel, der Personalbedarf der Bahnen steigt.“	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land Brandenburg steht innovativen Ideen offen gegenüber.
ID: 1312	Wir haben ihnen den mini Bus der DB mit allen Eckdaten ins Dateien Feld mit hoch geladen. Mit freundlichen Grüßen der Jugendbeirat Templin	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1342	Ich bin für den Ausbau der S-Bahn. Sind damit jedoch längere Fahrzeiten, Orientierung: Falkensee - Ostkreuz ca. 40min. verbunden und damit ein größerer Arbeitswegaufwand für die meisten Bürger:innen eine Konsequenz, erbitte ich dafür Lösungen zu finden oder die Regios auch noch fahren zu lassen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1341	Besondere Priorität der Realisierung 10-Minuten-Takt bei der S5 von Hoppegarten nach Strausberg mit Zeitplan der Beseitigung von niveaugleichen Bahnübergängen Sehr geehrte Damen und Herren, für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) haben wir bereits vieles erreicht. Dennoch: Wir müssen auch hier immer „am Ball“ bleiben. Denn attraktive Angebote auf Schiene und Straße im ÖPNV sind entscheidend für die Lebensqualität der Bürger und die Umwelt. Die Metropol-Region Berlin – Brandenburg erlebt heute eine Entwicklung, die vor einer Dekade niemand vorhersah. Ein-Familien-, Mehrfamilien-häuser entstehen, Siedlungen wachsen heran. Ebenso der Bedarf an Öffentlichen Verkehrsmitteln. Das ist jedoch keine neue Entwicklung. Bereits im Jahr 1928 erhielt Erkner einen S-Bahn Anschluss und kurz nach dem Krieg im Jahre 1948 wurde die Strecke nach Strausberg elektrifiziert. Heute gehört die S-Bahn zur Region und zu Brandenburg. Und ein 10-Minuten-Takt der S5 von Hoppegarten nach Strausberg wird notwendiger denn je. Ein abgestimmter Planungsablauf ist dringend notwendig. Dazu gehört nach meiner Auffassung dringend die Beseitigung niveaugleicher Bahnübergänge als konzertierte Aktion. Besonders starken Stau im Straßenverkehr gibt es bei den niveaugleichen Bahnübergängen in Birkenstein(L339) und Neuenhagen bei Berlin, Hauptstraße (L338). Bei letzterem kommen noch zahlreiche Einsätze von Rettungsfahrzeugen dazu. Bei geschlossenen Schranken geht wertvolle Zeit verloren. Unterführungen oder Brücken können hier Leben retten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Verdichtung auf der S5 zwischen Hoppegarten und Strausberg ist im Perspektivnetz 2030+ bereits im LNVP enthalten und wird gegenwärtig im Infrastrukturprojekt i2030 geplant. Im Zuge der anstehenden Vorplanung (Lph 2) sind für die Bahnübergänge durch die Erhöhung der Taktfolge mit zweigleisigem Ausbau die Schrankenschließzeiten pro Stunde zu ermitteln und in Rücksprache mit der Gemeinde und Straßenbauamt mögliche Anpassungen abzustimmen.
ID: 1341	Beschleunigung Neubau Bahnhof Fangschleuse [...] Prüfung neuer Bahnhaltepunkt für die Regionalbahn in Erkner Buchhorst/Karutzhöhe [...] Prüfung neuer Haltepunkt Hoppegarten an der Ostbahn (RB-26) Verzicht auf Haltepunkt Berlin-Mahlsdorf (RB-26) [...] Bei den Überlegungen der Anbindung der Tesla Fabrik an den ÖPNV darf es nach meiner Auffassung keine Denkverbote geben. Die Verlängerung der Regionalbahn 35 von Bad Saarow über Fürstenwalde (Spree), dem Tesla-Gelände nach Erkner wäre eine Option. In diesem Zusammenhang sollte auch ein zusätzlicher Bahnhaltepunkt im Bereich Erkner Buchhorst/Karutzhöhe geprüft werden. Hierzu liegt ein entsprechender Beschluss der Stadtverordnetenversammlung Erkner vor. Ziel ist hier auch eine Entlastung der vielbefahrenen Friedrichstraße in Erkner. [...] Zudem rege ich die Prüfung eines Haltepunktes der Ostbahn im	Vielen Dank für Ihre Einwendung die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Aufnahme von neuen Stationen in die Liste im Kapitel 4.2.2 des LNVP erst nach einem vom Antragsteller zu finanzierenden und positiven Projektdossierverfahren möglich ist. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen dieser Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station offen. Im Rahmen der Erstellung sind der VBB und das MIL mit einzubeziehen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Mittelzentrum Neuenhagen bei Berlin /Hoppegarten (RB 26) an. Hier entsteht im Bahnhofsbereich nach Beschluss der Gemeindevertretung ein großes, neues Entwicklungsgebiet mit Schulcampus. Weiterhin ist die Pferde-Rennbahn in unmittelbarer Nähe. Der Halt der Ostbahn in Berlin-Mahlsdorf ist nicht unbedingt notwendig.	
ID: 1341	Weiterführung der RB-35 von Bad Saarow über Fürstenwalde (Spree). Tesla nach Erkner. [...] Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Rüdersdorf nach Fredersdorf für den Personenverkehr Regelmäßiger ÖPNV auf der Stecke Müncheberg nach Buckow Streichung des Vorhabens Hoppegarten über Neuenhagen nach Altlandsberg aus dem LNVP [...] Ich komme zur Frage Notwendigkeit und Möglichkeiten von Bahnstrecken, die nicht mehr für den ÖPNV genutzt werden bzw. zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken. Für mich stellt das einen gravierenden Unterschied dar. Erste Priorität einer Prüfung sollten vorhandene und betriebene Bahnstrecken haben. Das betrifft natürlich auch meine Region, die ich im Landtag Brandenburg vertrete. Die Strecke Rüdersdorf (bei Berlin) über Petershagen nach Fredersdorf ist mit ihrem Güterverkehr regelmäßig in Betrieb. Rüdersdorf hat Entwicklungspotentiale, die durch einen direkten Bahnanschluss noch besser genutzt werden können. In den Sommermonaten wird von einem Museumsverein die Strecke von Müncheberg nach Buckow in die Märkische Schweiz betrieben. Nicht nur aus touristischen Aspekten finde ich eine Wiederaufnahme von Interesse. Buckow liegt sehr nahe an der Ostbahn und könnte durch eine regelmäßige Schienenanbindung an Attraktivität gewinnen. Keine weiteren Untersuchungen sollten bei der Strecke Hoppegarten über Neuenhagen bei Berlinnach Altlandsberg erfolgen. Diese sollte aus den Entwurf LNVP 2023 bis 2027gestrichen werden. Neuenhagen bei Berlin ist bei letzterer Strecke bis auf ein Flurstück Eigentümer und die Gemeindevertretung hat mit großer Mehrheit den Bau eines Radschnellweges auf der alten Bahntrasse beschlossen. Damit erübrigt sich für mich eine weitere Diskussion zur Wiederbelebung der Eisenbahnstrecke.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Für die Strecken Fredersdorf - Rüdersdorf und Hoppegarten - Altlandsberg Machbarkeitsuntersuchungen geplant sind. Diese werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten. Für die Strecke Müncheberg - Buckow konnte in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten kein ausreichendes Potenzial für eine Bedienung im Personenverkehr festgestellt werden.
ID: 1341	Beschleunigter Ausbau der Ostbahn mit Sonderfinanzierung [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für im Landesinteresse liegenden Infrastrukturausbau sämtliche Finanzierungsoptionen abgeglichen werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Zu begrüßen ist, dass sich die Ostbahn im Entwurf des Landesnahverkehrsplanes (LNVP) mit dem Ziel "Beschleunigung der Linienführung durch Infrastrukturausbau“ wiederfindet. Sie war auch beim Brandenburg/Berliner Bahngipfel ein wichtiges Thema. Diese Situation sollten wir nutzen. Ein Ausbau aus Mitteln der EU für europäische Korridore könnte den Ausbau beschleunigen.	
ID: 1341	Verstärkte Maßnahmen zum Lärmschutz [...] Verbesserungen im Schienenverkehr sind dringend notwendig. Zum gesamten Komplex gehört auch der Lärmschutz. Besonderen Handlungsbedarf sehe ich bei der Strecke Berlin-Erkner-Fürstenwalde (Spree)-Frankfurt(Oder) Viele Grüße von Jörg Vogelsänger Mitglied des Landtages	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für den Lärmschutz an bestehenden Eisenbahnstrecken grundsätzlich der Betreiber zuständig ist. Der Bund als Alleinaktionär des Betreibers hat im Zuge des “Lärmaktionsplans Teil B für die Haupteisenbahnstrecken des Bundes” auch den betreffenden Abschnitt der Schlesischen Bahn bezüglich Lärmsanierungsmaßnahmen geprüft und im Abschnitt Berlin-Wuhlheide – Erkner (einschließlich) entsprechende Maßnahmen geplant. https://www.eba.bund.de/download/LAP_TEIL_B_2018.pdf
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1339	Wir möchten uns gegen die Reaktivierung der Bahnverbindung Rüdersdorf-Fredersdorf für denÖPNV aussprechen, weil die im Entwurf des Landesverkehrsplans Brandenburg aufS. 113 in Bezug genommene vorangegangenePotenzialuntersuchung keine ausreichende Grundlage für eine Reaktivierungbildet: Hier soll eine bis heute genutzte Güterverkehrslinie des ZementwerkesRüdersdorf umgebaut und zusätzlich für den Personennahverkehr durch denOrtsteil Petershagen mit Anschluss an das S-Bahnnetz der S5 in Fredersdorf freigegebenwerden, obwohl die Grundvoraussetzungen hierfür in der Potenzialuntersuchunggar nicht mit in Betracht gezogen wurden. Die Auswahlkriterien waren Verkehrspotenzial im Einzugsbereich,Infrastrukturzustand und Netzwirkung. Ja, die durchschnittlicheEinwohnerzahl im Einzugsbereich ist hoch und ist für viele Einwohner innerhalbeiner Zugangszeit von 10 min mit Fahrrad und Pkw erreichbar, aber es macht überhauptkeinen Sinn für Anwohner des zu durchfahrenden Doppeldorfs Petershagen-Eggersdorfeine Bahnstrecke für den ÖPNV zu schaffen, die weder für die Fredersdorfer nochfür die Petershagener Einwohner genutzt wird und sogar von großem Nachteilwäre. Die derzeit fahrenden Bussezwischen Rüdersdorf und Fredersdorf sind nur zum Schulbeginn am Morgen und amNachmittag ausgelastet, und das liegt vielmehr daran, dass es Petershagen nochimmer nicht geschafft hat, eine weiterführende öffentliche Schule trotz hoher Nachfragenzu bauen. Mit SPNV in Nord-Süd-Richtung würdeder Verkehr im Ortsteil Petershagen zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit dem Auto imOrtsteil Petershagen zum Erliegen kommen, da der Schul- und Berufsverkehr indem Ort bereits durch vier Bahnübergänge der S5 in Ost-West-Richtungeingeschränkt ist. Vier weitere auch noch durch ÖPNV regelmäßig geschlosseneBahnübergänge in Nord-Süd-Richtung würden den Verkehr im Ortsteil Petershagenim Berufsverkehr zum Erliegen bringen, hier gibt es weder Über-	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die perspektivisch geplanten Machbarkeitsuntersuchungen werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	nochUnterführungen von Auto oder Bahn. Außerdem gäbe es in dem zu durchfahrenen Ortnicht einmal mehr einen Bahnhof. Das bedeutet wiederum, dass derplanungsrechtliche Zustand und die Netzwirkung gar nicht gegeben sind. Desweiteren ist die S5 in beideRichtungen schon seit Jahren überlastet und es sollte schon lange an einem10-Min-Takt zwischen Hoppegarten und Strausberg geplant und finanziert werden.Solange dies nicht geschehen ist, bedarf es keiner Umleitung der Reisenden derumliegenden Dörfer über die überlastete S5-Linie. Ja, es gibt auch einen Bahnhof anden Endhaltestelle Rüdersdorf, aber er befindet sich außerhalb des Ortes Rüdersdorfund könnte dann für Reisenden auch wieder nur mit Auto oder Bus erreicht werden,d. h. eine Anbindung an den SPNV wäre auch hier noch lange nicht gegeben. Schlussendlich muss es sich beider Einordnung der Reaktivierungstrecke Fredersdorf-Rüdersdorf in derStreckenkategorie A um einen Fehler handeln und man sollte das Konzept derPotenzialuntersuchung zum Thema dieser Bahnstrecke nochmal genauestens überdenken,bevor neue Projekte in Angriff genommen werden und seit Jahrzehnten im Raumstehende Verkehrsprobleme nicht behoben werden konnten. Am Ende kann die zureaktivierende Bahnlinie nur mit ihrem Zustand der Überbauung punkten, weil essich um eine Güterverkehrslinie inBetrieb handelt, die nicht überbaut werden konnte.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1335	Die Einstellung des Zugbetriebes nördlich von Kyritz über Pritzwalk nach Meyenburg lehne ich ab, weil diese Zugverbindung essentiell für die Beförderung von Schülern und Schülerinnen der weiterführenden Schulen ist. Besonders vor dem Hintergrund eines langen Schultages ist die effiziente und schnelle Beförderung wichtig, um gute schulische Leistungen zu erbringen und genügend Freiraum zur Erholung zu haben. Die Förderung des Schülerverkehrs auf der Schiene sollte auch vor dem Hintergrund fehlender Ressourcen bei privaten Busunternehmen beibehalten werden. Ebenso ist im Hinblick auf eine umweltschonende Beförderung die Zugverbindung dem Individualverkehr überlegen. Ich bitte um Stellungnahme und Prüfung, inwiefern eine Einstellung mittel- und langfristig zielführend ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1317	In dem Entwurf des Landesnahverkehrsplanes finde ich die Strecke RB74 nicht mehr. Ich gehe davon aus, dass die Strecke Neustadt/Dosse - Meyenburg eingestellt werden soll...!!! Ich bin absolut dagegen. Wir sind das letzte Ende in der Prignitz.... und sollen jetzt total abgeschnitten werden....? Die Zugverbindung ist so wichtig und sollte auf keinen Fall wegfallen. So viele Kinder nutzen die Bahn um zum Gymnasium zu kommen, weil die Verbindung zeitlich so viel günstiger ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Es wird immer nur von Opimierung und Erweiterung gesprochen und diese Strecke wird einfach mal abgeschnitten. Das finde ich nicht akzeptabel. Ich hoffe, dass dieser Entwurf dahingehend nochmals überpüft und geändert wird.	Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1316	Für die schnellwachsende Stadt/Region Wandlitz - vor allem die Ortsteile Klosterfelde, Prenden, Stolzenhagen - benötigen wir deutlich früher einen 30min Takt des RB27 zwischen Klosterfelde und Karow. Im Idealfall sogar zwischen Klosterfelde und Gesundbrunnen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Maßnahmen erforderliche Infrastruktur imRahmen der ersten Baustufe (Basdorf – Wilhelmsruh) noch nicht errichtet wird.Eine Umsetzung der Angebotsmaßnahmen ist im Rahmen des Perspektivnetzes desLNVP vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1315	der VBB muß endlich begreifen, dass es ausser Berlin und den Speckgürtel auch noch das flache Land um Berlin gibt	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Mit allen 18 Brandenburgischen Landkreisen und kreisfreien Städten sowie den Ländern Berlin und Brandenburg als Gesellschafter vertritt die VBB GmbH die Interessen aller Brandenburger*innen und Berliner*innen. Der Bund ist kein Gesellschafter der VBB GmbH.
ID: 1315	Es kann doch nicht sein das es einfach abgehängt wird. Man hätte die Strecke Templin - Joachimsthal - Eberswalde viel attraktiver gestalten könnten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde,

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1315	Zum Beispiel den Frühbeginn der Züge so legen, dass die Frühschicht nach Eberswalde und Berlin von der Strecke die Züge nutzen könnte. Und endlich mal wirklich den Nahverkehr abstimmen können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im Vorfeld des Probebetriebes wurden intensive Abstimmungen zugunsten eines erfolgversprechenden Angebotskonzepts durchgeführt. Es wurden Maßnahmen zur Abdeckung der Pendler- und Schülerverkehre sowie zur Anpassung des Busverkehrs mit den regionalen Partnern getroffen, da zur Erreichung des Zielwertes eine entsprechende Grundauslastung über das gesamte Jahr erforderlich ist.
ID: 1315	Ferner hat man als Eigentümer der Bahn versäumt die Strecke Berlin - Löwenberg - Templin - Joachimsthal - Eberswalde -Berlin als ein Ring auszubauen. Lieber hat man vorhandene Infrastruktur verschrotet und nie an ein Interessante Verbindung für die Urlauber - / Tagesausflügler gedacht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1315	Denn mehr auf die Schiene ist nur dann Thema, wenn Wahlkampf ist, bloß man steht nie dahinter und vergisst das Thema nach der Wahl sofort bis zum nächsten Wahlkampf. Es wäre für Reisende einfach gut ohne Umsteigen die Strecke zu nutzen bzw. eine Strecke mit dem Zug und dann Fahrrad bzw. Eberswalde Umsteigen in Richtung Schiffshebewerk Niederfinow. Der Möglichkeiten gäbe es viel.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Schaffung attraktiver Angebote mit Bahn und Bus als Beitrag zur Verkehrswende erklärtes Ziel des Landesnahverkehrsplans ist.
ID: 1315	Auch Templin - Prenzlau wäre besser mit Bahn als Sie stillzulegen,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten alle Vorschläge nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Für die Strecke Templin Stadt - Prenzlau wurde im Rahmen der Vorauswahl (erste Stufe der Potenzialanalyse) keine ausreichenden Ausgangsbedingungen für eine weitergehende Untersuchung mit positivem Ergebnis identifiziert.
ID: 1315	Und der Unsinn mit der Wriezener Bahn hätte nie so kommen dürfen, aber hier waren wohl andere Interessen wichtiger.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Reaktivierungsstrecke Werneuchen - Wriezen ist in

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Streckenpaket 1 enthalten und wird im Anschluss an die Veröffentlichung des LNVPs eine vertiefte Untersuchung im Rahmen von Machbarkeitsstudien erhalten. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.
ID: 1315	Der VBB sieht sich eigentlich nur für Berlin zuständig und das andere als leidiges 5 Rad, was man vernachlässigen kann. Und der Bund als Eigentümer hat auch kein Interesse er hat ja seine weisse Linie, wie die aus dem Umfeld da rankommen ist ihm egal. Die eigentliche Verzahnung der insgesamt Bahn ist beiden total egal.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Mit allen 18 Brandenburgischen Landkreisen und kreisfreien Städten sowie den Ländern Berlin und Brandenburg als Gesellschafter vertritt die VBB GmbH die Interessen aller Brandenburger*innen und Berliner*innen. Der Bund ist kein Gesellschafter der VBB GmbH.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1311	Ich fahre öfters zu einer Freundin in der Nähe von Pritzwalk und der direkteste Weg von Wusterhausen wäre über Pritzwalk. Da diese Verbindung so schlecht organisiert ist, muss ich meistens den Umweg über Neuruppin oder Wittenberge nehmen, so dass die Fahrt länger und kostenintensiver ist. Ich fand es schon ein Manko als der Zugbetrieb nach Putlitz eingestellt wurde. Ich weiss nicht, wie es Schülern geht, gerade wenn bald die evangelische Schule in Pritzwalk geöffnet wird. Es wird immer weiter verunmöglicht auf das Auto zu verzichten und trotzdem mobil zu bleiben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1310	Sehr geehrte Damen & Herren, herzlichen Dank für das nun vorliegende detailreiche aktuelle Planwerk! Als Einwohner im Landkreis OPR & Anwohner der RB73-Strecke habe ich mit Enttäuschung feststellen müssen, dass der Weiterbetrieb der Verbindung über Kyritz & Pritzwalk hinaus nicht vorgesehen ist. Damit wird eine wichtige Grundlage zur Vernetzung & Verbesserung des SPNV in der Region aufgeben. Das halte ich für keine zukunftweisende Entscheidung. Darüber hinaus stellt diese Schienenstrecke eine Verbindung zu attraktiven Ausflugsgebieten Mecklenburgs dar. Einen Eindruck von einer Vernetzung auf dieser Ebene konnte - wer wollte - mit dem im Sommer 2021 angebotenen Saisonverkehr bekommen. Gerade im Ausflugsverkehr bietet der Zug im Hinblick auf die Mitnahme von Fahrrädern eindeutige Vorteile gegenüber dem Bus. Das gilt es an dieser Stelle mit zu berücksichtigen. In Erwartung einer sachgerechten Überarbeitung des vorliegenden Planwerks verbleibe ich	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert:

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	mit herzlichen Grüßen [redacted]	die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1308	Warum findet die Anbindung des Erholungsortes Lychen keine Betrachtung? Der Draisinebetrieb wurde kürzlich eingestellt. Aufgrund der noch kürzlichen Nutzung sollte sich die Strecke grundsätzlich in einem guten Allgemeinzustand befinden. Daher wäre es eine Überlegung die Bahnstrecke von Templin über Lychen nach Fürstenberg/Havel zu reaktivieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Strecken im Land Brandenburg alle Strecken, auch Templin - Fürstenberg (Havel) nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Für die genannte Strecken wurde im Rahmen der Vorauswahl (erste Stufe der Potenzialanalyse) keine ausreichenden Ausgangsbedingungen für eine weitergehende Untersuchung mit positivem Ergebnis identifiziert. Ein Link zur Potenzialanalyse ist im LNVP zu finden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1273	Als Bürgerin der Gemeinde Kolkwitz im Landkreis Spree-Neiße bitte ich unbedingt um die vollständige Reaktivierung des Bahnhalts in Kolkwitz (Bahnhof Nord) sowie eine stündliche Anbindung des RE2 in Richtung Berlin bzw. Cottbus. Diesen regelmäßigen Halt abzuschaffen, um den Zugverkehr in die Hauptstadt zu beschleunigen, war eine Fehlentscheidung. Die wenigen gewonnenen Minuten existieren nur in der Theorie. In der Praxis gibt es genug Faktoren, die sich negativ auf die Pünktlichkeit auswirken. Hinzukommt, dass Einwohner*innen aus der Großgemeinde Kolkwitz nun gezwungen sind, erst nach Cottbus zu reisen, ehe sie nach Berlin fahren können. Dadurch verliert jede*r Einzelne Zeit und der Standort Kolkwitz an Attraktivität. Insbesondere vor dem sich in Cottbus ansiedelnden ICE-Bahnwerk gewinnen auch die umliegenden Gemeinden an Bedeutung. Wenn man von dort aus aber nur erschwert den SPNV nutzen kann, werden diese geschwächt. Der Bahnhalt ist zudem nicht nur für Berufspendelnde, sondern auch für Schüler*innen interessant. Er muss stündlich bedient werden!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Kolkwitz und Kunersdorf im dichteren als 120-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgästedurchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar besteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Kolkwitz und Kunersdorf.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1268	Zu Kap 4.2.4 Mit großer Sorge sehe ich die zu erwartende Abkoppelung des Regionalbahnhofs Finkenkrug vom Regionalbahnnetz (stattdessen S-Bahnanschluss Richtung Berlin). Die sehr zahlreichen Pendler werden bei diesem Szenario voraussichtlich nicht die S-Bahn nutzen (wegen deutlich längerer Wegestrecken). Stattdessen ist eine Zunahme des Autoverkehrs zu erwarten - entweder durch Einstieg am Bahnhof Falkensee oder direkte Fahrt zum Arbeitsplatz in Berlin. Das ist nicht im Interesse einer zukunftsfähigen Mobilitätswende!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die betriebliche Anbindung (S-Bahn und/oder Regionalbahn) der Station Finkenkrug wird in verschiedenen Varianten untersucht, um die insgesamt bestmögliche Lösung im Gesamtkorridor Spandau-Nauen ermitteln zu können. Bezgl. der Reisezeit S-Bahn sind verschiedene Varianten in Prüfung, darunter auch Expresszüge, die im Vergleichzur Regionalbahn (hier RB14) ähnliche Reisezeiten aufweisen und darüber hinaus zusätzliche Stationen wie Westkreuz bedienen. Mit den Erkenntnissen aus der Vorplanung und weiteren Betrachtungen können dann Varianten ausgeschlossen und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Vorzugslösungen entwickelt werden. Vorrangiges Ziel ist es für den Großteil der Fahrgäste zukünftig noch attraktivere ÖPNV-Anbindungen anzubieten.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1267	Mit Blick auf den Schienennahverkehr schlage ich vor: 2. Die Erweiterung der Bahnsteige in Kirchmöser und Wusterwitz auf die notwendigen 200 Meter. Die Erweiterung der Bahnsteige in Kirchmöser und Wusterwitz auf die notwendigen 200 Meter: Baulich gibt es an beiden Haltepunkten aktuell noch Kapazitätseinschränkungen. Beide Bahnsteige sind nur etwa 155 Meter lang und damit etwa 30 Meter zu kurz, um von Regionalexpresszügen mit sechs Wagen bedient zu werden. Für eine Abfertigung von Zügen mit sieben Wagen, wäre eine Verlängerung auf mindestens 195 Meter notwendig. Aus unserer Sicht sollte es gerade im Rahmen der Verstärkung des Nahverkehrsangebotes auf der Schiene Investitionen mit Weitblick geben, weshalb eine Verlängerung der Bahnsteige zum Bedienen von Zügen mit bis zu sieben Wagen sinnvoll ist. Eine Bedienung der Bahnhöfe Kirchmöser und Wusterwitz durch den RE 1 entlastet auch den Hauptbahnhof in Brandenburg an der Havel. Die Umweltbilanz würde sich durch die Verringerung des Zubringerverkehrs zum Hauptbahnhof ebenfalls verbessern. [Anm. d. Red: Forderung]: Aus diesem Grund schlagen wir vor, den RE 1 im Halbstundentakt bis zum Bahnhof Wusterwitz an der westlichen Landesgrenze zu verlängern und dafür auch die Bahnsteige auf die notwendige Länge zu erweitern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt werden, da aus Sicht des Landes die Bahnsteige Wusterwitz und Kirchmöser mittel- bis langfristig auf eine nutzbare Länge von mindestens 215m verlängert werden sollen. Dies ist im Bahnsteiglängenkonzept bereits so hinterlegt (vgl. S. 156ff). Damit wären die Bahnsteige für Züge mit bis zu 8 Wagen nutzbar. Die aktuellen Bahnsteiglängen in Wusterwitz und Kirchmöser reichen für die Bedienung mit einem sechsteiligen Siemens Desiro HC aus, welcher seit Dezember 2022 auf dem RE1 Richtung Magdeburg verkehrt.
ID: 1267	Mit Blick auf den Schienennahverkehr schlage ich vor: 1. Die Verlängerung des RE 1 zunächst bis zur Landesgrenze bei Wusterwitz. Die RE 1 Zugverbindung ist eine der wichtigsten Lebensadern in unserem Bundesland. Eine schnelle und häufige Zugverbindung ist nicht nur für die Stadt Brandenburg an der Havel, sondern auch für die ländlichen Gemeinden im Umland von herausragender Bedeutung. Bereits sprichwörtlich ist die Erkenntnis, dass dort, wo Schienen hingehen, sich die Einwohnerzahl auch in den ländlichen Regionen stabilisiert bzw. sogar steigt. Die Attraktivität unserer Gemeinden an der westlichen Landesgrenze hängt also direkt mit einer schnellen und häufigen Zugverbindung nach Potsdam oder Berlin – und mit Blick auf das entstehende Halbleiterwerk der Intel Deutschland GmbH – zunehmend auch nach Magdeburg zusammen. Die Steigerung der Attraktivität des RE 1 ist also nicht nur eine Investition in die Verkehrsinfrastruktur, sondern sie ist zugleich	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da einer Umsetzung technische Hürden in Bezug auf die zur Verfügung stehenden Bahnsteiglängen entgegenstehen, die vsl. erst im Perspektivnetz aufgelöst werden können.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	- aktive Arbeitsmarktpolitik wegen der vielen Berufspendler, - Entwicklungsmotor für ländliche Regionen und - ein Betrag zur Klima- und Umweltpolitik, wenn Autofahrer auf öffentliche Verkehrsmittel umsteigen. Die zunehmende Bereitschaft der Berufspendler auf ÖPNV-Angebote umzusteigen, lässt sich täglich auch an kleineren Bahnhöfen im Berliner Umland beobachten. Die Verlängerung des RE 1 zunächst bis zur Landesgrenze bei Wusterwitz: Wusterwitz und Kirchmöser sind im Moment nur bedingt an den RE 1 angebunden, da nur die Züge, die von Brandenburg an der Havel aus Richtung Magdeburg fahren, an diesen Stationen halten. Damit werden die beiden westlichsten Haltepunkte unseres Landes am RE 1 systematisch vom SPNV abgehangen, da Taktverdichtungen nicht bis dorthin reichen und Umsteigebeziehungen nur einmal stündlich bestehen. Die attraktiven Verknüpfungen mit dem ÖPNV in beiden Ortsteilen bringen aber die Möglichkeit mit sich, für die westlichen Gemeinden des Landes mit zusätzlichen Plusbusangeboten weitere Wachstums- und Entwicklungspotenziale zu erschließen. Außerdem bestehen um beide Bahnhöfe herum Parkmöglichkeiten für die Berufspendler, die nicht mit dem ÖPNV die Bahnhöfe erreichen können. Bislang fehlt es an einer häufigeren Umsteigebeziehung da der RE 1 in den meisten Fällen in Brandenburg an der Havel endet und der RE 1 nur einmal stündlich nach Magdeburg durchgebunden wird. Auch eine Kapazitätserweiterung, wie sie mit dem Fahrplanwechsel im Dezember beabsichtigt ist, würde Kirchmöser oder Wusterwitz nicht erreichen, da diese Züge ebenfalls in Brandenburg an der Havel enden werden. Aus unserer Sicht erscheint die Verlängerung des RE 1 möglich, weil der Bahnhof Wusterwitz über ein gesondertes Streckengleis verfügt, das als Start- bzw. Endpunkt für den Streckenabschnitt von/nach Potsdam bzw. Berlin in Frage kommt. Hier könnte sowohl der Gleiswechsel, als auch der Wechsel des Fahrpersonals zwischen den Führerständen problemlos erfolgen. Die Investitionskosten für die Deutsche Bahn AG wären vergleichsweise gering. [Anm. d. Red: Forderung]: Aus diesem Grund schlagen wir vor, den RE 1 im Halbstundentakt bis zum Bahnhof Wusterwitz an der westlichen Landesgrenze zu verlängern und dafür auch die Bahnsteige auf die notwendige Länge zu erweitern.	
ID: 1267	Mit Blick auf den Schienennahverkehr schlage ich vor: 3. Das Vorziehen des geplanten Halbstundentaktes des RE 1 nach Magdeburg (nicht erst 2030+). Das Vorziehen des geplanten Halbstundentaktes des RE 1 nach Magdeburg (nicht erst 2030+): Unsere Orte liegen relativ genau zwischen Berlin und Magdeburg und orientieren sich seit jeher zwischen Brandenburg und Anhalt bzw. der Altmark. Für Kirchmöseraner, Wusterwitzer und	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da einer Umsetzung technische Hürden in Bezug auf die zur Verfügung stehenden Bahnsteiglängen entgegenstehen, die vsl. erst im Perspektivnetz aufgelöst werden können. Eine Angebotsverdichtung nach Magdeburg muss zudem auch vom Land Sachsen-Anhalt mitgetragen werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Plauer ist die Landesgrenze - schon da sie historisch immer wieder verschoben wurde - noch nie etwas Trennendes gewesen. Doch im Hinblick auf die Verkehrsverbindungen im ÖPNV und SPNV ist noch zu oft das Bild einer trennenden Linie zu erkennen, an denen die Länder den eigenen Zuständigkeitsbereich enden lassen und offenbar zu wenig gegenseitige Abstimmung erfolgt. Auch der Entwurf des Landesnahverkehrsplans blickt nur unzureichend nach Westen und auf die Landeshauptstadt Magdeburg.[Anm. d. Red: Forderung]: Wir brauchen aber gerade vor dem Hintergrund der Entwicklung dieser Stadt und der Börde-Region eine engere und schnellere Anbindung auch dorthin. In einigem Abstand zu Berlin, Potsdam und Magdeburg liegen Gemeinden und Ort mit einer leistungsfähigen Schienenpersonennahverkehrs-Anbindung an die Innenstädte dieser Metropolen, allen voran natürlich Wusterwitz, Kirchmöser und Plaue aber auch Genthin sowie Burg (Anhalt). Doch will man die vielfältigen Bildungs-, Kultur- und Versorgungsangebote bzw. die Entwicklungsdynamik der drei Hauptstädte Berlin, Potsdam und Magdeburg für unsere Gemeinden nutzen, braucht es eine bessere Anbindung auf der Schiene. Eine derzeitige Planung, dass der RE 1 erst nach 2030 mehr als einmal pro Stunde von Berlin nach Magdeburg fahren soll, ist keine echte Perspektive. Die Entwicklungen der letzten Jahre und Monate hat die besondere Dynamik gezeigt, mit der auf den Schienenverkehr geblickt und von ihm Leistungsfähigkeit erwartet wird. Ein Angebotsausbau erst im nächsten Jahrzehnt verkennt das enorme Potenzial, das insbesondere der RE 1 in Richtung Westen hat und auch die Entwicklungschancen unserer Orte, wenn man nach Westen in Richtung Sachsen-Anhalt blickt. [Anm. d. Red: Forderung]: Aus diesem Grund ist es für uns selbstverständlich, dass schon mit Wirksamwerden des neuen Landesnahverkehrsplans 2023 auch eine Taktverdichtung in Richtung Magdeburg als mittelfristige Lösung angestrebt werden soll.	
ID: 1267	Unsere Orte liegen relativ genau zwischen Berlin und Magdeburg und orientieren sich seit jeher zwischen Brandenburg und Anhalt bzw. der Altmark. Für Kirchmöseraner, Wusterwitzer und Plauer ist die Landesgrenze - schon da sie historisch immer wieder verschoben wurde - noch nie etwas Trennendes gewesen. [Anm. d. Red: Kritik]: Doch im Hinblick auf die Verkehrsverbindungen im ÖPNV und SPNV ist noch zu oft das Bild einer trennenden Linie zu erkennen, an denen die Länder den eigenen Zuständigkeitsbereich enden lassen und offenbar zu wenig gegenseitige Abstimmung erfolgt. Auch der Entwurf des Landesnahverkehrsplans blickt nur unzureichend nach Westen und auf die Landeshauptstadt Magdeburg. Wir brauchen aber gerade vor dem Hintergrund der Entwicklung dieser Stadt und der Börde-Region eine engere und schnellere Anbindung auch dorthin.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP bereits berücksichtigt wird, da alle umliegenden Bundesländer in die Erstellung des Landesnahverkehrsplanes, nicht nur im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung, einbezogen werden. Bei Netzvergaben erfolgen enge Abstimmungen zum Betriebskonzept und den Qualitätsstandards, die anschließend in einer gemeinsamen Ausschreibung münden.
ID: 1267	Mit Blick auf den Schienennahverkehr schlage ich vor: 4. Den Anschluss unserer Region an die S-Bahn Mittelelbe im Großraum Magdeburg. Anschluss unserer Region an die S-Bahn Mittelelbe im Großraum Magdeburg:	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	[Anm. d. Red: Forderung]: Es mag im Moment sehr visionär klingen, aber beim Ausbau des S-Bahn-Netzes der Landeshauptstadt Magdeburg muss aus unserer Sicht auch eine Verlängerung der S-Bahn bis nach Brandenburg an der Havel mitgedacht und geplant werden. Dies hat technische und verkehrliche Vorteile, die der ganzen Region nutzen werden. Die S-Bahn in Magdeburg, die bislang nur aus der Linie Wittenberge–Schönebeck besteht, soll und wird zukünftig erweitert werden. Spätestens mit dem Bau der Gigafactory des Chipherstellers Intel in Magdeburg-Ottersleben werden Berufstätige aus dem Raum Brandenburg an der Havel, Havelland, Potsdam-Mittelmark und Jerichower Land stärker auch nach Westen pendeln. Die Ansiedlung in Magdeburg kann für die Region im Westen Brandenburgs genauso dynamische Entwicklungen auslösen, wie der Bau der Tesla-Gigafactory in Grünheide. Und genau wie dort sollten auch hier die Chancen frühzeitig erkannt und ergriffen werden. Derzeit erstreckt sich das Schienennetz der S-Bahn Mittelelbe nur in Nord-Süd-Richtung. Eine zusätzlich zu etablierende Ost-West-Trasse würde das Gebiet zwischen Elbe, Havel und Fläming an die sachsen-anhaltische Landeshauptstadt und damit auch an die neue Chipfabrik anbinden. Die S-Bahn-Anbindung von Wusterwitz, Kirchmöser und Brandenburg an der Havel an das S-Bahn-Netz Mittelelbe stellt eine einmalige Chance dar. Anders als das S-Bahn-Netz Berlin bedarf dieses Verkehrsmittel der Metropolregion keines eigenen Gleiskörpers oder besondere Triebfahrzeuge. Die S-Bahn in Magdeburg verkehrt schon heute auf dem regulären und elektrifizierten Gleiskörper der Bahn und verbindet auf einer Entfernung von etwa 97 Kilometern das brandenburgische Wittenberge an der Elbe mit Magdeburg und führt von dort aus 16 Kilometer weiter bis nach Schönebeck. Ein weiterer Ausbau ist insbesondere vor dem Hintergrund der Ansiedlung von Intel bereits aktiv im Gespräch. Dabei soll auch die Bahnlinie des RB 40 von Braunschweig nach Burg über Magdeburg als weitere Linie einbezogen werden.[Anm. d. Red: Forderung]: Die Verlängerung vom anhaltischen Burg bis nach Brandenburg an der Havel ist wegen der bereits bestehenden Infrastruktur technisch unproblematisch möglich und würde eine adhoc-Steigerung des Nahverkehrsangebotes für Wusterwitz und Kirchmöser bedeuten. Auch ist die Entfernung von Magdeburg nach Brandenburg mit 70 Kilometern oder von Magdeburg nach Kirchmöser mit 61 Kilometern keine außergewöhnlich lange Strecke für die S-Bahn Magdeburg, wie man an der Entfernung nach Wittenberge (97 km) oder zukünftig Braunschweig (83 km) erkennen kann. Da die Strecken bereits vollständig elektrifiziert und für bis zu einer Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut sind, würden sich Fahrtzeiten von etwas weniger einer Stunde von West oder Ost nach Magdeburg auf der neuen Ost-West-Linie der S-Bahn ergeben. Diese Reisezeiten ließen sich im Rahmen des Deutschlandtaktes gut in bestehenden Fernverkehrsbeziehungen am Bahnhof Magdeburg einbinden. [Anm. d. Red: Forderung]: Langfristig schlagen wir vor, mit dem Bundesland Sachsen-Anhalt bzw. der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH sowie der DB Regio Südost/Elbe-Saale-Bahn über einen Anschluss der Region Brandenburg an der Havel an die S-Bahn Mittelelbe bzw.	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	eine Verlängerung des RB 40 von Burg nach Brandenburg zu verhandeln und dies mittelfristig zu realisieren.	
ID: 1267	Mit Blick auf den Schienennahverkehr schlage ich vor: 5. Verlängerung der Regionalbahn 51 von Rathenow über Brandenburg an der Havel bis nach Potsdam. Verlängerung der Regionalbahn von Rathenow über Brandenburg an der Havel bis nach Potsdam: [Anm. d. Red: Forderung]: Als Ergänzung zu unseren Überlegungen in Richtung Westen schlagen wir darüber hinaus als Möglichkeit der Beschleunigung des Regionalexpresses 1 in Richtung Berlin vor, dass der RB 51 von Rathenow über Brandenburg an der Havel zusätzlich bis nach Potsdam, zum Haltepunkt Potsdam Golm, zum ausgebauten Bahnhof Potsdam-Pirscheide oder zum Bahnhof Potsdam Hauptbahnhof verlängert wird. Zum einen würde man auf diese Weise die Haltepunkte Götz, Groß Kreutz sowie Werder (Havel) zusätzlich an den Nahverkehr anbinden und gleichzeitig würde man den RE1 entlasten und beschleunigen, da die weniger nachgefragten Haltepunkte für Pendler dann entfielen. Die aktuellen Taktverdichtungen gehen an beiden Haltepunkten in Potsdam-Mittelmark Götz und Groß Kreutz vorbei, ohne dass diese davon profitieren. Eine Verlängerung der Regionalbahn würde hier für eine Verbesserung sorgen und gleichzeitig die Möglichkeit für Pendler bieten, entweder den Wissenschaftsstandort Golm, den Umsteigepunkt zum BER-Shuttle RB 22 in Pirschheide oder am Hauptbahnhof zum Potsdamer Nahverkehr und der Berliner S-Bahn bieten. Aus unserer Sicht müssen wir den Regional-EXPRESS auch wieder als Expressverbindung zwischen den Oberzentren des Landes und der Landeshauptstadt verstehen. Deshalb ist es aus unserer Sicht sinnvoll die bestehenden Potenziale der Regionalbahnen mit den Angeboten des Regionalexpresses zu verbinden und dadurch eine bessere Bahnanbindung auch für das westliche Havelland in Richtung Landeshauptstadt Potsdam und Metropolenregion Berlin zu erreichen. Diese Region, die bislang und bis zum Ausbau der Lehrter Stammbahn nur bedingt mit dem Regionalexpress an die Metropole angeschlossen ist, würde durch die Verlängerung der Regionalbahn eine zweite Anbindung erhalten und auch die Auslastung der Regionalbahn selbst dürfte durch die höhere Attraktivität der Strecke steigen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der Vorschlag führt zu einer Herausnahme der Direktverbindung von Götz und Groß Kreutz zu den Bahnhöfen der BErliner Stadtbahn und wird daher nicht verfolgt. Auf der Linie RE1 stehen in den Spitzenstunden bereits zwei beschleunigte Angebote pro Stunde zur Verfügung."
ID: 1267	[Anm. d. Red: Forderung]: Eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Brandenburg an der Havel und Rathenow wäre – auch vor dem Hintergrund des aktuellen Güterverkehrs mit Diesellokomotiven vom und zum Elektrostahlwerk Brandenburg an der Havel – langfristig wünschenswert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Betreiber DB Netz für den bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur zuständig ist, insbesondere wenn die Belange des Schienengüterverkehrs betroffen sind. Dem Land sind zurzeit keine Planungen zum Elektrifizieren der Strecke bekannt. Auf der RB51 sollen im Rahmen der nächsten Vergabe (vsl. 2034)

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		batterieelektrische Fahrzeuge eingesetzt werden (vgl. Karte 26 auf S.176).
ID: 1267	Eine Elektrifizierung der Strecke zwischen Brandenburg an der Havel und Rathenow wäre – auch vor dem Hintergrund des aktuellen Güterverkehrs mit Diesellokomotiven vom und zum Elektrostahlwerk Brandenburg an der Havel – langfristig wünschenswert. [Anm. d. Red: Forderung]: Bis dies aber erreicht werden kann, sollte auch auf dieser Strecke ein Verkehr mit klimafreundlicheren Antrieben oder Hybridfahrzeugen erprobt werden. Sie bietet sich dazu ausgesprochen an, da die Strecke Brandenburg an der Havel–Potsdam vollständig elektrifiziert und am Bahnhof Rathenow ebenfalls eine Oberleitung vorhanden ist. Insoweit müsste nur der Abschnitt Rathenow–Brandenburg an der Havel mit einer alternativen Antriebstechnik oder im Akkubetrieb zurückgelegt werden. Dieses Konzept wäre unserer Kenntnis nach einmalig in der deutschen Eisenbahnlandschaft würde aber in Sachen Infrastrukturausbau für viele Strecken bis zur Elektrifizierung eine Alternative bieten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Eine Dekarbonisierung des SPNV wird bis zum Jahr 2037 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1266	Ich habe den laaaagen Nahverkehrsplan nicht komplett durchgearbeitet. Aber ich sehe viel Verbesserung, besonders durch die höheren Taktzeiten. Auf S. 115 sind die Reaktivierungsversuche dargestellt. Das Problem für einen Uckermärker ist, dass alles immer über Berlin läuft. Wenn wir nach Oranienburg wollen, müssen wir erst nach Berlin rein und wieder raus nach Oranienburg. Es fehlt ein Ring um die größeren Städte in Brandenburg.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Für die Strecke Templin Stadt - Prenzlau wurde im Rahmen der Vorauswahl (erste Stufe der Potenzialanalyse) keine ausreichenden Ausgangsbedingungen für eine weitergehende Untersuchung mit positivem Ergebnis identifiziert. Einen Überblick über das Vorgehen zu den weiteren untersuchten Reaktivierungsstrecken finden Sie im LNVP in Kapitel 4.1.4.
ID: 1266	Auch die Verbindung Angermünde - Bad Freienwalde oder Angermünde - Templin. Da sind so viele Autofahrer unterwegs. Würde sich hier nicht eine Ergänzung mit PlusBus oder einem anderen Angebot lohnen?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen –ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) desvorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1265	[...] mein ursprünglicher Wunsch ist, dass die S1 Berlin-Wannsee – Berlin Friedrichstraße – Oranienburg ab Wannsee in Richtung Potsdam Hbf. durchfährt. Denn das Umsteigen in Wannsee von der S1 auf die S7 in Richtung Potsdam funktioniert nicht zuverlässig. Ein verpasster Anschluss bedeutet für mich am Ende nicht nur 10 min Verspätung, sondern ganze 20 min. Denn der Bus 693 ab Babelsberg ist in diesem Fall ebenfalls weg und verkehrt nur im 20-min-Takt. Ich finde, über 30 Jahre nach der Wende wird es endlich einmal Zeit, dass dieser durchgängige Anschluss hergestellt wird. Leider merkt man bis heute immer noch, wo genau der Westen aufhört und der Osten anfängt. Ich benötige eine gute Verbindung zwischen Babelsberg und Potsdamer Platz.	VielenDank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da bisherigeUntersuchungen zur Nachfragesituation dies nicht nahelegen. In derVergangenheit durchgeführte Befragungen der Fahrgäste im Abschnitt Potsdam –Wannsee ergaben, dass eine deutliche Mehrheit der befragten Fahrgäste dieDirektverbindung Potsdam – Grunewald – Stadtbahn im Verlauf der S7 bevorzugt.Eine vollständige Durchbindung beider Linien im 10-min-Takt wäre kapazitivüberdimensioniert und deshalb (auch mit Blick auf die hierfür erforderlichezusätzliche Infrastruktur) im Sinne der Nachhaltigkeit und eines angemessenenUmgangs mit Ressourcen nicht zu befürworten. Gleichwohlwerden wir der Fragestellung, ob die S-Bahn-Anbindung von Potsdam mit der S1oder der S7 erfolgen soll, auch künftig Beachtung schenken und etwaigeAnpassungsbedarfe prüfen. Sollte sich hierbei Bedarf für eine Veränderung imBedienkonzept des Abschnitts Potsdam – Wannsee abzeichnen, wäre eineentsprechende Anpassung des Verkehrsangebotes ohne vorherige infrastrukturelleAnpassungen möglich und benötigt somit auch keine lange Vorlaufzeit, die eineoptionale Berücksichtigung im LNVP 2023-2027 nahelegen würde. Basierend auf deneingangs erläuterten bisherigen Erkenntnissen ist eine Berücksichtigung im LNVPdeshalb weder sachgerecht noch notwendig, ohne dass dies eine grundsätzlicheAblehnung der Landesregierung gegenüber eventuellen künftigen Anpassungen desS-Bahn-Angebots im Abschnitt Potsdam – Wannsee bedeuten würde.
ID: 1265	Ich benötige eine gute Verbindung zwischen Babelsberg und Potsdamer Platz. Nun habe ich im o. g. Plan mit Erschrecken festgestellt, dass die S-Bahn S1 Berlin-Wannsee – Berlin Friedrichstraße – Oranienburg nur noch im 20-min-Takt verkehren wird (bisher: 10-min-Takt). Ist das Ihr Ernst? Ein 10-Min-Takt sollte doch das Mindeste sein?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Hintergrund ist, dass die Angaben im LNVP des Landes Brandenburg sich ausschließlich auf das Angebot der Berliner S-Bahn auf Brandenburger Gebiet beziehen. Die S1 wird im Fahrplanjahr 2023 zwischen Berlin-Frohnau und Oranienburg wie bisher im 20-Min-Takt verkehren.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1263	Sehr geehrte Damen und Herren, Die Verkehrswende bzw. Der angestrebte und Sinnvolle Wechsel von Verkehrsträgern - in dem Fall vom individuellen Verkehr auf die Bahn, kann doch nicht funktionieren wenn Regionalbahnlinien gestrichen werden. Das steht dem Ziel kontraproduktiv gegenüber. Ich bin für den Erhalt der RB 73&74 und sogar dafür das Angebot auszubauen!!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1262	Sehr geehrte Damen und Herren als Flächenland Brandenburg ist es sehr bedeutsam, dass die Zubringerdienste zu Bahnhöfen gewährleistet sind. Nicht jeder kann vor seiner Haustür einen Schienenanschluss für sich in Anspruch nehmen. Das heißt, dass nicht überall Schienen verlegt werden müssen. In den letzten 30 Jahren hat sich durch Regiobus ein sehr gutes Netz im Bereich Potsdam Mittelmark herausgebildet. Beispielgebend ist die Region Teltow-Kleinmachnow. Den Bürgern der Gemeinde Kleinmachnow erschließen sich dabei sechs Möglichkeiten um von jeder Bushaltestelle in ca. 15 Minuten einen Schienenanschluss zu erreichen. In Vorbereitung ist die Verlängerung der S-Bahn von Teltow nach Stahnsdorf, welche sich ebenfalls sehr positiv auf den ÖPNV auswirkt. Modifizierungen sind natürlich immer möglich. Eine Ergänzung zum ÖPNV wäre die Nutzung vorhandener Gleise für eine Regionalbahn zwischen Wannsee und Zehlendorf, parallel zur S1. Es ermöglicht eine großzügige Erweiterung des Angebotes Potsdam/ Mittelmark.(Werder,Brandenburg, Golm, Beelitz,....) Auch der durchgängige zweigleisige Ausbau der S-Bahntrasse Wannsee-Potsdam ermöglicht einen 5 Minutentakt zwischen Berlin und Potsdam. Man beachte Wannsee als Umsteigeknoten bleibt bei beiden Varianten erhalten.Dies ist ein MUSS für alle verkehsplanerischen Überlegungen Alle Vorschläge und Hinweise unter der Prüfung einer Wirtschaftlichkeit.. Teltow hat vom Bus bis zur Schiene alles im ÖPNV-Angebot..	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1261	Sehr geehrte Damen und Herren, mit Interesse haben wir unter dem Motto: https://brandenburg-bewegen.de erfahren, dass auch wieder unser Bahnhof in 14641 Groß Behnitz/Nauen (HVL) zu Disposition steht, was uns sehr freut. [redacted] Damals [Anm. d. Red.: vor 30 Jahren] konnten wir nicht nachvollziehen, warum der Bahnhof Groß Behnitz mitten im Herzen vom Havelland - nicht nur als umweltfreundliche Anbindung an die Stadt als auch als Ausflugsziel seit Jahrzehnten für Touristen - dichtgemacht wurde. Zumal sich eine Anbindung ans moderne Schienennetz unserer Kenntnis nach, unkompliziert und relativ kostengünstig umsetzen ließe, wie zum Beispiel am Bahnhof Wustermark. Inzwischen wurde in Groß Behnitz ja auch das Stober-Gut in Groß Behnitz als Ausflugs- und renommierter Tagungsort zum Publikumsmagnet und aufgrund der Nähe zum Bahnhof Groß Behnitz würden diesbezüglich sicher auch viele Besucher lieber mit den "Öffis" statt mit dem Auto anreisen. Wir würden es sehr begrüßen, würde unser Bahnhof Groß Behnitz reaktiviert. Mit freundlichem Gruß [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Reaktivierung der Station Groß Behnitz in einem vorlaufenden Gutachten bezüglich einer Reaktivierung untersucht wurde (vgl. S112ff). Im Ergebnis ist das Potential für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar (Kategorie B). Eine vertiefte Untersuchung dieser Station wird zunächst zurückgestellt, bis die Ergebnisse für die Halte der Kategorie A vorliegen. Der Bf Groß Behnitz existiert als Eisenbahnbetriebsstelle, ist jedoch infolge der auf der Lehrter Stammbahn fehlenden Oberleitungsanlage sowie der nicht anforderungsgerechten Bahnsteigfragmente nicht für den SPNV nutzbar. Sofern die Reaktivierung der Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1260	Ich finde es recht dumm, wenn die Zuglinien von Kyritz nach Pritzwalk sowie die Templiner Strecke stillgelegt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1247	Sehr geehrte Damen und Herren, ich musste leider feststellen, dass die Relation der RB73 Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg ab 2023 nicht mehr im Landesnahverkehrsplan vorgesehen ist. Für mich als Berliner stellte sich diese Relation deutlich attraktiver dar, als der Alternativweg mit dem RE6 von Berlin nach Pritzwalk. Die zuletzt nur 4 Fahrtenpaare unter der Woche bzw. 3 Fahrtenpaare am Wochenende erschwerten die Verbindung. Es beschleicht mich das Gefühl, dass die Relation über die vergangen Jahre sukzessive unattraktiver gestaltet worden ist um einer kommenden Sanierung der Infrastruktur zu entkommen. Ich erwarte, dass die freigespielten Gelder für die Bestellung des Regionalbahnlinie den Landkreisen zur Schaffung alternativer Busverbindungen auf der Relation Kyritz - Pritzwalk - Meyenburg bereitgestellt werden um die Regionalbahnlinie zu ersetzen. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1245	Liebe Regierung, ich bin eine Bürgerin aus Meyenburg [redacted] Meine Arbeit werde ich wie in Berlin wahrscheinlich nie mit dem Öffentlichen erreichen.. Das habe ich hier auf dem Land akzeptiert aber dass ich nicht mal in meiner Freizeit ein ordentliches Angebot bekomme und dieses nun völlig gstrichenw erden soll ist schockierend. Wie schön wäre es am Wochenende in den Zug zu steigen und nach Plau oder weiter zur Seenlandplatte zu fahren aber nein, da denkt wieder jeder nur für sich oder nach Pritzwalk ins Reinholz zum baden. Aber am Wochenende ist das Angebot so unattraktiv, dass ich leider wieder ins Auto steigen muss. Verkehrswende, steigende Dieselkosten, Abzocke and er Tankstelle... einfach nur beschämend diese Ergebnis der Regierung. Die weiterführende Schule ist in Pritzwalk und eigentlich fährt die Mehrheit mit dem Zug aber dass soll es nun ja auch nicht mehr geben also alle in den Bus? Soll das die Verkehrswende sein??? Beste Grüße P.S.: ich kann nicht mal den Ort Meyenburg markieren. Wir sind Wirkich der äußerste Zipfel und aus dem Gedächtnis in Potsdam!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson	Grundlage des derzeitigen Entwurfs zum Landesnahverkehrsplan ist u.a. die von der PTV Group durchgeführte Potenzialanalyse über die Reaktivierung von Strecken und Haltepunkten. Der	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Entfernung zum nächsten SPNV-Haltepunkt

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1244	Bahnhof Groß Behnitz wurde in die Kategorie B einsortiert. In der Kategorie A finden sich 4 Haltepunkte, für die eine vertiefte Analyse empfohlen wird. Unter anderem wird hier eine vertiefte Untersuchung des Haltepunktes Bornim-Grube empfohlen. Laut Potenzialanalyse befindet sich der nächste SPNV-Halt hier in 2,3 km Entfernung. Der nächste SPNV-Halt für Groß Behnitz wird mit 8,8 km angegeben. [Anm. d. Red: Kritik]: Hier ist anzumerken, dass der direkte Weg zum Haltepunkt Buschow über unbefestigte Wege mitten durch den Wald führt. Für Pkw ist dieser Weg gesperrt. Der Bahnhof Nauen ist ebenfalls nur sinnvoll mit dem Pkw zu erreichen. In meinen Augen ist es ungerecht, dass der ohnehin verkehrsgünstig gelegene, stadtnahe Raum (siehe Bornim-Grube) weiter ausgebaut werden soll, während der schwach ausgebaute ländliche Raum (Groß Behnitz) vorerst unbetrachtet bleiben soll.	war lediglich im Rahmen der ersten Stufe Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten relevant. Um größeren Halteabständen im ländlichen Raum Rechnung zu tragen, wurden Halte mit einer größeren Luftlinienentfernung unabhängig vom erschlossenen Verkehrspotenzial auch in der 2. Stufe der Potenzialanalyse (Nutzwertanalyse) näher betrachtet. Das trifft auf den potenziellen Reaktivierungshalt Groß Behnitz zu. Für die Ergebnisse der Nutzwertanalyse spielte die Entfernung zum nächsten SPNV-Haltepunkt keine Rolle mehr, sondern hier wurden die Einsteigerpotenziale für 2030 modellbasiert ermittelt.
ID: 1244	Um auch Groß Behnitz wieder mit der Lebensader Bahn zu verbinden, würde ein einfacher barrierefreier Bahnsteig völlig genügen. Die Betriebskosten ließen sich durch eine einfache Gestaltung sicherlich relativ gering halten. [Anm. d. Red: Forderung]: Im Rahmen des Entwurfs zum Nahverkehrsplan bitte ich Sie daher dringend, auch die Reaktivierung des Haltepunktes Groß Behnitz einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Aufgrund mehrerer geplanter bzw. bereits im Bau befindlicher Wohngebiete und dem Schulstart geburtenstarker Jahrgänge, ist in den nächsten Jahren mit einem stark erhöhten Verkehrsbedarf zu rechnen. In der Stadt Nauen platzen die Schulen bereits jetzt aus allen Nähten, so dass sich durch einen Bahnanschluss auch dieses Problem entspannen würde, da weiterführende Schulen in Rathenow oder Dallgow besucht werden könnten. Durch den erwarteten Zuzug wird sicher das Einsteigerpotenzial deutlich erhöhen. Auch hätte eine Reaktivierung unseres Bahnhalts eine selbstverstärkende Funktion, da der ländliche Raum somit attraktiver wird und den Zuzug neuer Einwohner steigert. Nicht nur Berufspendler und Schüler benötigen den Bahnhalt dringend. Auch unsere älteren Einwohner sind darauf angewiesen, mit den Bahn in die Hauptstadt zu gelangen. Arztbesuche werden dann ohne Taxi möglich und die soziale Teilhabe wird erhöht. Sehr geehrte Damen und Herren, ich appeliere an Sie, den Haltepunkt Groß Behnitz einer vertieften Untersuchung zu unterziehen! Bitte wenden Sie sich dabei auch an unsere Ortsvertretung und lassen Sie sich die Situation vor Ort schildern. Wir wollen die Verkehrswende in die Tat umsetzen und gerne zukünftig auf einen Teil unserer Pkw verzichten. Dafür benötigen wir jedoch unseren Bahnhalt zurück.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Groß Behnitz deutlich in die Kategorie B (Potenzial für SPNV-Halt nicht eindeutig erkennbar) eingeordnet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1243	Konzept: Erweiterung bzw. Ausweitung der Bus-Linie 429: Die 429e genannte erweiterte Linie könnte von Kagel Lichtenower Weg oder, bei Erweiterung der Linie 429, von Haltestelle Lichtenow Tankstelle über Lichtenow Richtung Herzfelde verkehren. Dort wird der Industriepark Herzfelde über die Birken- und Ahornstraße erschlossen. Im Zentrum von Herzfelde wird der Anschluss an die Linie 950 gewährleistet. Im weiteren Linienverlauf der Linie 429e wird Herzfelde über die Hauptstraße, in der eine zusätzliche Haltestelle entstehen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, dadie Entscheidung zur Einrichtungneuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung desregionalen Busangebotes imRahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalenAufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	könnte, verlassen und die Haltestelle Zementwerk bedient. Anschließend wird Hennickendorf über die Berliner Straße das Strandbad und 5 Wohngebiete erschlossen, in welcher zwei neue Haltestellen angefahren werden. Über Hennickendorf wird die Endhaltestelle am Bahnhof Strausberg erreicht. Alternativ besteht die Möglichkeit die Linie nicht in Strausberg, sondern über die Rehfelder Straße, Rehfelde-Dorf und letztendlich am Bahnhof Rehfelde enden zu lassen. Dort besteht ebenfalls eine Anschlussverbindung an den Regionalverkehr (RB26). Die Linie 429e wird in beide Richtungen betrieben, sodass der geschilderte Verlauf startend in Strausberg oder Rehfelde in umgekehrter Reihenfolge durchgeführt wird. Aufgrund des Anschlusses an die S-Bahn könnte die Verbindung nach/von Strausberg besonders für Berufspendler attraktiver sein. Die Verbindung nach/von Rehfelde würde hingegen einen deutlichen Mehrwert für die Erschließung des nordöstlichen Teils von Hennickendorf bedeuten. Als Start- und Endhaltestelle wurde der Bahnhof Strausberg gewählt. Daraus ergibt sich eine Streckenlänge von 17,7 km. Der erstellte Fahrplan sieht zunächst einen Betrieb von Montag bis Freitag mit jeweils 17 Fahrten pro Richtung vor. Für eine Fahrt muss eine Strecke von 17,7 km zurückgelegt werden, woraus für 34 tägliche Fahrten insgesamt 601,8 Fahrplankilometer (Fplkm) pro Tag entstehen. Unabhängig von Schul- oder Ferientagen entstehen für ein Jahr (Beispieljahr 2021) nach Abzug der Feiertage 256 Betriebstage mit insgesamt 154.060,8 Fplkm pro Jahr. Die täglichen Fahrplanstunden (Fplh) betragen 17,75h, woraus sich 4544 Fplh pro Jahr ergeben.	Städten, obliegt. UnterBerücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangeneinzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowieandererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständigerAbwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlichden Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mitdem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1242	TESLA-Pendlerberufsverkehr - Erfahrungen aus vergleichbarem Industriestandort, Zitat: [Anm. d. Red.: Quelle unbekannt, mutmaßlicher Ursprung in deutlicher Vergangenheit] Berufsverkehr Leuna-Werke: Aus über 240 Orten und 19 Landkreisen der Bezirke Halle, Leipzig und Erfurt kommen die Leuna-Werktätigen; 20.000 von ihnen benutzen die Eisenbahn, 3600 Omnibusse, 3000 die Straßenbahn, die übrigen ihre individuelle Verkehrsmittel. Für die 20,000 Leuna-Pendler, die auf zahlreichen Anfahrtstrecken die Eisenbahn benutzen, stehen über 130 Züge zur Verfügung. Ein großer Teil davon sind normalverkehrende Personenzüge, deren Fahrzeiten auf die Arbeitszeiten der Werke abgestimmt sind . Das pünktliche Fahren dieser Züge wird besonders überwacht. 40 Ordner aus den Reihen der Chemiearbeiter wirken unmittelbar bei der reibungslosen Abwicklung des Berufsverkehrs mit. Die Ordner sind das Bindeglied zwischen Werk und Eisenbahn. Sie sorgen für die bequeme Unterbringung der Schwerbeschädigten und für die Ordnung in den Nichtraucherabteilen. Außerdem helfen sie mit, den Fahrgastwechsel zu beschleunigen, um Verspätungen zu vermeiden. Um die Fahrpläne des Berufsverkehrs mit den Wünschen der Werktätigen noch besser in Ein klang zu bringen, werden zu jeder Fahrplanperiode alle Fragen, wie An- und Abfahrzeiten der Züge, Platzangebot, Unterwegshalte und Unregelmäßigkeiten, auf besonderen Fahrplanausschusssitzungen mit Unterstützung von Ratsmitgliedern der Ständigen Kommissionen Verkehr der bezirklichen und örtlichen Organe beraten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1239	Sehr geehrte Damen und Herren, 2 Punkte möchte ich ansprechen. 1. Im Norden Berlins liegt an der Nordbahn der Ort und der Bahnhof Birkenwerder. Dieser Bahnhof sollte einen ordentlich von der Frenbahn anfahrbaren Regionalbahnsteig erhalten. Im Umkreis von 5km wohnen(Birkenwerder und Hohen Neuendorf) gegenwärtig ca. 35.000Einwohner, in 10 Jahren wahrscheinlich ca.50.000Ew.. Das gibt es am nördlichen Berliner Rand nur einmal, etwas entfernt Oranienburg. Staädtchen wie Velten werden immer benannt, markiert usw.. Für das dichteste nund größte Siedlungsgebiet im Landkreis findet sich diebezüglich nichts und das muss sich ändern!!!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für zukünftige Halte der RB12 in Birkenwerder muss die Infrastruktur am Bahnhof zuerst angepasst werden. Im Projekt i2030 wird separater Bahnsteig für RB12, RB20 und RB32 vorgesehen, um die Regionalverkehrshalte zu ermöglichen. Derzeit befindet sich das Projekt in der Grundlagenermittlung.
ID: 1239	2.Die Kremmener Bahn sollte unbedingt direckt über Hennigsdorf, Tegel nach Gesundbrunnen durchgebunden werden, wie es frühre ja schon der Fall war. Viele reden von der S-Bahn bis Velten, machnmal sogar bis dahin im 10Minutentakt. Das ist Unsinnn. Wenn der der Reginalzug "Prignitzexpress" direkt bis Berlin Gesundbrunnen fährt, schöpft der 50% des Verkehraufkommens ab, ergo jewils S-Bahn und Regionalbahn eingleisi mit Ausweichstellen wäre die vernünftige Lösung!!! [redacted]	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Eine Einbindung der RE6 über Tegel wird auf Beschluss des i2030-Lenkungskreises nicht weiter verfolgt. Die aufwändigen Grundlagenermittlungen und ersten Untersuchungen der i2030-Partner haben zum Ergebnis geführt, dass die voraussichtlichen Kosten für den Ausbau des Regionalverkehrs über Tegel parallel zur S25 deutlich zu hoch wären, um den Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens zu erbringen und daraus eine Förderwürdigkeit gegenüber dem Bund ableiten zu können. Als Gründe für die geschätzten sehr hohen Investitionskosten auf dem gesamten Abschnitt zwischen Berlin-Schönholz und Velten sind folgende Faktoren zu benennen: Der erforderliche dreigleisige Ausbau des Bahndamms (zwei S-Bahn-Gleise und ein zusätzliches Regionalverkehrsgleis) zwischen Schönholz und Tegel mit entsprechenden Betroffenheiten des Umfelds, der komplexe Umbau der Bahnhöfe Tegel und Hennigsdorf sowie die voraussichtlich notwendige technisch komplexe Beseitigung des Bahnübergangs Gorkistraße mit angrenzender Bebauung und Autobahntunnel im direkten Umfeld. Neben diesen erheblichen Eingriffen im innerstädtischen Bereich haben letztlich auch betriebliche Gründe dazu geführt, die Durchbindung des Regionalverkehrs nicht weiter zu verfolgen. So hätte der für den Abschnitt zwischen Tegel, Hennigsdorf und Velten ursprünglich vorgesehene Mischbetrieb von S-Bahn und Regionalverkehr auf den gleichen Gleisen für erhebliche Schwierigkeiten in Bezug auf die Fahrplanstabilität und die Fahrplanrobustheit sowohl für den 30-Minuten-Takt des

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Regionalverkehrs als auch für 10-Minuten-Takt auf der S25 bis Hennigsdorf gesorgt. Die DB AG hat darüber hinaus erhebliche Bedenken in Bezug auf die hohe Komplexität der Leit- und Sicherungstechnik für einen Mischbetrieb geäußert. Darüber hinaus wäre eine Elektrifizierung der Regionalverkehrsstrecke aufgrund der Mischnutzung mit der mit Gleichstrom betriebenen S-Bahn ausgeschlossen gewesen. Zwischen Hennigsdorf und Velten ist ein 20-Minuten-Takt für die S-Bahn vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1238	Ich möchte, dass die Zugverbindung Eberswalde - Templin länger erprobt wird, weil durch Corona keine validen Zahlen da sind und ich die Linie gerne nutze!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson	Kapitel 4.1.5, Tabelle 25.2, Kreise OPR und PR:	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1237	Sehr geehrte PolitikerInnen, wenn der Landesnahverkehrsplan für die Jahre 2023 bis 2027 keinen Verkehr auf der Relation Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg mehr vorsieht, wider- spricht dies dem Landesnahverkehrsplan 2018, in dem diese Relation auch für den Zeitraum 2023 bis 2027 fest eingeplant und somit zugesagt war. Mit dieser Abbestellung des Verkehrs wird das nichts mit der Verkehrswende! Sie predigen Wasser und trinken selbst den Wein- siehe Einleitung zum Planungsvorhaben! Wann findet in den Amtsstuben endlich das notwendige Umdenken statt: Schluss mit der "Rotstiftpolitik", Ausbau der Schieneninfrastruktur, Beschaffung moderner Fahrzeuge, Vertaktung des SPNV/ÖPNV besonders in den ländlichen Regionen, Steigerung der Attraktivität durch Angebote, die die BürgerInnen auch nutzen können. Im Mittelpunkt muss die öffentliche Daseinsvorsorge für die BürgerInnen stehen! Ich plädiere ausdrücklich für die Beibehaltung des Verkehrs auf dieser Relation und den Ausbau des Angebotes - auch über Meyenburg hinaus bis nach Güstrow mit Pritzwalk als Knotenpunkt zwischen SPNV und regionalem Busverkehr! [redacted]	darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 undRB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74(Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1236	Sehr geehrte Damen und Herren! Ich finde es sehr bedenklich, hinsichtlich einer angestrebten "Verkehrswende", die im Kapitel 4.1.5., Tabelle 25.2 angegebene Relation Pritzwalk - Kyritz als Eisenbahnverbindung abbestellt werden soll! Die Menschen in dieser ohnehin schon strukturschwachen Region noch mehr vom ÖPNV abzukoppeln und vom eigenen Kraftfahrzeug abhängig zu machen widerspricht völlig den dargelegten Grundsätzen des Verkehrsplanes. Eine immer noch weitere Stilllegung der Eisenbahninfrastruktur ist werder zielführend noch nachhaltig. So wird man weder eine Verkehrswende herbeiführen oder irgendwelche Klimaziele erreichen. ÖPNV soll der Allgemeinheit dienen und auch finanziell schwächer gestellten Mitbürgern eine gewisse Teilhabe ermöglichen. Da sollten wirtschaftliche Interessen hinten an stehen, vor allem in einem so reichen Land wie Deutschland. Mit freundl. Grüßen, [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1234	Guten Tag, als Einwohner Angermündes und berufstätig in Berlin wünsche ich dringend: - Verbindung Berlin-Angermünde muss auch wochentags nach 22:3 h möglich sein, um auf Veranstaltungen zu gehen. - ICE sollten nicht in Angermünde durchrauschen sondern anhalten (Beispiel: ICE 1092 ab Berlin rauscht durch).	Teil RE3: Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Eine entsprechende Spätverbindung wird langfristig im Rahmen des Netzes Nord-Süd ab Ende 2026 umgesetzt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Danke und viele Grüße [redacted]	Teil ICE: Vielen Dank für Ihre Einwendung,die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der Fernverkehr wird in Deutschland eigenwirtschaftlich von den entsprechenden Verkehrsunternehmen (z.B. DB Fernverkehr, FlixMobility) erbracht und geplant. Die Landesregierung hat keinen direkten Einfluss auf die Angebotsgestaltung, strebt jedoch in der gemeinsamen Abstimmung die Umsetzung weiterer Fernverkehrsangebote an.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1232	Die Zugstrecke nach Meyenburg von Pritzwalk und von Pritzwalk nach Neustadt soll eingestellt werden. Da auch Schüler jeden Tag mit der Strecke fahren, stimme ich gegen dieses Vorhaben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1227	Die Bahnstrecke zwischen Meyenburg und Pritzwalk darf nicht eingestellt werden. Ich bin absolut dagegen!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1225	Hallo. Hiermit will Ihnen mitteilen, dass ich gegen die Schließung der Zustrecke Meyenburg-Neustadt (Dosse) bin. Ich und meine Freunde sind selbst betroffen, denn wir fahren jeden morgen mit dem Zug zu Schule. Wir müssten dann mit dem überfüllten Bus fahren und währen viel später Zuhause.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1224	Hallo! Hiermit will ich mitteilen, dass ich gegen die Einstellung der Zugstrecke Meyenburg-Pritzwalk und Neustadt bin. Ich bin selber eine Mitfahrende der Strecke Meyenburg- Pritzwalk sowie meine Freundinnen. Für uns ist die Strecke sehr wichtig, weil wir mit ihr zur Schule fahren und wieder nach Hause. Es wäre sehr schade, wenn sie eingestellt wird weil wir sonst Bus fahren müssten, der viel viel länger dauert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1221	Leider funktioniert das hier nicht wirklich. Ich kann meinen Ort nicht auswählen und das ganze Verfahren wird m.E. nicht besonders schlüssig erklärt. Auch sehe ich die Texte nicht direkt, zu denen ich vllt Stellung nehmen möchte. Da ich nicht in der Verwaltung arbeite, komme ich hier nicht klar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1221	Falls das trotzdem jemand findet: die Strecke des RE 5 wird seit Jahren stiefmütterlich behandelt. Immer wird an der Lübbener Strecke gedoktert, die völlig überlastet ist und unsere bleibt beim relativ nutzlosen 2-Stundentakt. Man könnte auch die Lübbener Strecke entlasten, wenn nicht alle Pendler von hier immer nach Brand oder Lübben fahren müssten, damit sie einen Zug	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die starke Verkehrsnachfrage auf der sog. Görlitzer Bahn resultiert vorrangig aus den strukturellen Rahmenbedingungen. Aus Sicht der Landesregierung ergäben sich durch stündliche Halte an den

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	erreichen (RE 2 und RB 24) . Also mein Anliegen: endlich diese Strecke wirklich nutzbar machen! Wenn ich zur Arbeit fahre, kann ich nicht hoffen, dass ein 2 Stunden Takt zufällig zu meinen Arbeitszeiten passt. Wenn ich mal in Berlin ausgehen möchte, kann man ebenfalls nicht davon ausgehen, dass es erwünscht ist, um 21h spätestens wieder nach Hause zu fahren. Ich hoffe sehr, dass das irgendwo auf offene Ohren stößt! Mit freundlichen Grüßen - Susanna Sandvoss	Stationen entlang des RE8 keine bzw. nur sehr marginale Entlastungseffekte für den RE2.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1215	[redacted] Die Einstellung der Relation Kyritz-Pritzwalk-Meyenburg (Kapitel 4.1.5, Tabelle 25.2) halten wir für nicht tragbar, da das Nahverkehrsangebot in einer ohnehin strukturschwachen Region weiter dezimiert wird. Eine Verbesserung der touristischen Angebote wird damit erschwert oder gänzlich ausgeschlossen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1214	Hallo, als begeisterter Bahnfahrer begrüße ich grundsätzlich den Ausbau des ÖPNV im Raum Berlin. [redacted] die damals noch vorhandene Direktverbindung vom Bf Finkenkrug nach Hennigsdorf genutzt, dann entfiel leider der Halt in Finkenkrug. Ein zusätzlicher Umsteigevorgang im Bf Falkensee machte diese Route dann unattraktiv. Damit musste ich für die nächsten Jahre den längeren Weg über Berlin-Mitte wählen. [redacted] Dadurch ist die Fahrzeit erheblich kürzer geworden. Der fehlende Halt der RE6 in Finkenkrug bedeutet aus meiner Sicht: ein relativ leerer Zug fährt ohne Halt durch einen Bahnhof, in dem potentiell viele Fahrgäste genau diesen Zug benutzen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die betriebliche Anbindung (S-Bahnund/oder Regionalbahn) der Station Finkenkrug wird in verschiedenen Variantenuntersucht, um die insgesamt bestmögliche Lösung im Gesamtkorridor Spandau-Nauen ermitteln zu können. Bezgl. der Reisezeit S-Bahn sind verschiedene Varianten in Prüfung, darunter auch Expresszüge, die im Vergleich zur Regionalbahn (hier RB14) ähnliche Reisezeiten aufweisen und darüber hinaus zusätzliche Stationenwie Westkreuz bedienen. Mit den Erkenntnissen aus der Vorplanung und weiteren Betrachtungen können dann Varianten ausgeschlossen und Vorzugslösungenentwickelt werden. Vorrangiges Ziel ist es für den Großteil der Fahrgäste zukünftig noch attraktivere ÖPNV-Anbindungen anzubieten.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	würden (jedenfalls in Richtung Berlin). Die Richtung nach Hennigsdorf wäre ein zusätzlicher kleiner Gewinn. Mit dem Projekt i2030 droht offensichtlich genau das Gleiche noch einmal, nur dass dann gar kein Regionalzug in Finkenkrug mehr halten soll. Ich habe ein großes Interesse daran, weiterhin schnell und ohne Umsteigen vom Bf Finkenkrug nach Berlin-Mitte zu kommen. [redacted] möglicherweise einen Studienplatz (und später einen Arbeitsplatz) in Berlin suchen werden. Selbst für den Fall eines anderen Studien- bzw. Arbeitsortes wäre ebenfalls eine schnelle Verbindung nach Berlin (zum Fernverkehr ab Spandau und v.a. auch Hbf) hilfreich. Ich habe deshalb kein Verständnis für die Pläne mit i2030 den Halt des Regionalverkehrs in Finkenkrug zu streichen und durch die S-Bahn zu ersetzen. Hunderte Millionen Euro für eine Verschlechterung des Angebot für Tausende Bahnkunden in Falkensee (Bf Finkenkrug, Bf Seegefeld, Bf Albrechtshof) sind aus meiner Sicht ein schlechter Witz! Und dafür meine Steuergelder verschwenden! Dann würde ich lieber auf den Ausbau verzichten! Selbst wenn die S-Bahn häufiger fahren sollte: Für mich zählt einzig und allein die Fahrzeit. Egal ob ich in der S-Bahn bis Friedrichstraße durchfahren würde oder in Falkensee umsteigen würde, das Angebot würde sich für mich deutlich verschlechtern. Ich habe es wie oben geschildert bereits einmal erlebt dass eine Verbindung durch einen erzwungenen zusätzlichen Umsteigevorgang unattraktiv geworden ist. Warum muss dafür so viel Geld ausgegeben werden? Und was ist der Nutzen? Ich sehe nicht, dass die Regionabahn durch gestrichene Halte in Finkenkrug etc. in Nauen oder Brieselang so viel attraktiver werden würde. Von Nauen gibt es ohnehin den durchfahrenden RE2. Hier ist ja wohl kaum ein großer Komfortgewinn erzielbar. Bleibt umgekehrt die Frage, was z.B. mit dem Schülerverkehr von Finkenkrug nach Nauen passieren wird - soll der über Falkensee umgeleitet werden? Für mich würden z.B. Behördengänge zur Kreisverwaltung (Außenstelle Nauen) per Bahn dann so unattraktiv, dass ich wohl eher auf das Auto ausweichen würde. Ich kann diese Idiotie echt nicht fassen!!!!!! Wenn der Regionalverkehr den Fernverkehr tatsächlich stören sollte (was aus meiner Sicht bei entsprechender Digitalisierung der Streckensteuerung durch eine Erhöhung der Nutzungsintensität eigentlich verhindert werden kann), dann wäre ein drittes Gleis für den Regionalverkehr immer noch die bei Weitem besserere Alternative als eine S-Bahn bis Finkenkrug! Ich bitte also darum, dass die schnelle Regionalbahnverbindung vom Bf. Finkenkrug nach Berlin auf Dauer erhalten bleibt! Mit freundlichen Grüßen, [redacted]	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1213	Die Einstellung der Verbindungen im Raum Prignitz, besonders RB 73 und RB74, darf nicht umgesetzt werden. Es sprechen mehrere gute Gründe dagegen: 1. Entspricht nicht dem politischen Willen, den ÖPVN zu stärken und eine Verkehrswende herbei zu führen. 2. Mehr Menschen wären auf Autos angewiesen um ihren Lebensunterhalt zu verdienen. Dies ist ein Widerspruch zu Nr. 1. 3. Wird auch der Tourismus beschnitten. Die Prignitzer Umgebung dient gerade für gestresste Großstädter als Naherholungsgebiet. Die Nutzer reisen meist mit Rad und nutzen den ÖPVN. 4. Geschwächte Regionen werden weiter geschwächt. Menschen verlieren ihre Jobs. Der Begriff Miteinander verroht. 5. Sollten ländliche Regionen stärker gefördert und nicht noch mehr beschnitten werden. Irgendwo müssen die Großstädter ja leben, wenn das Leben in solchen nicht mehr erschwinglich ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1212	Die Züge des RE1 zwischen Brandenburg und Potsdam Hbf. halten derzeit in Götz und Gross Kreutz nur einmal in der Stunde, obwohl der Zug 2x in der Stunde vorbeifährt. Warum hält er dort nicht bei jeder Fahrt an? Stattdessen könnte man möglicherweise auf die Halte in Potsdam Sanssouci und Potsdam Charlottenhof verzichten, da man von dort mit Bus und Straßenbahn weiterkommt. Gibt es derzeit Zugausfälle mit dem Zug, der nur 1x in der Stunde in Götz und Gross Kreutz hält, halten i.d.R. die Nachfolgezüge an diesen Stationen außerplanmäßig. Es ist also möglich - warum können die Züge dann nicht dauerhaft 2x die Stunde in Götz und Gross Kreutz halten?	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Götz und Groß Kreutz im dichteren als 60-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbarbesteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Götz und Groß Kreutz.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1211	* Die Sicherheit der Fahrgäste durch durchgehende Züge ohne Abteile, wie sie bereits in der Berliner U-Bahn praktiziert werden, enorm erhöht	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da in Fahrzeugen des Regionalbahnverkehrs der Übergang zu anderen Wagen möglich ist. Nicht immer ist es jedoch möglich, bspw. beim Einsatz von Doppel- oder Dreifachtraktionen, den Übergang von einem zum anderen Traktionsteil zu ermöglichen. In den Fahrzeugen des Regionalbahnverkehrs wird viel für das subjektive Sicherheitsgefühl der Fahrgäste getan. An erster Stelle steht die 100-prozentige Zugbegleitung durch geschultes Personal, was bspw. in der U-Bahn auf Grund der kurzen Bahnhofsabstände nicht umgesetzt wird. Unabhängig davon gibt es viele technische Sicherheitseinrichtungen, die die Fahrgäste im Gefährdungsfall nutzen können.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Im S-Bahn-Verkehr werden Kundenbetreuer und zusätzliche Sicherheitskräfte neben den vorhandenen technischen Sicherheitseinrichtungen eingesetzt.
ID: 1211	* Beim Neubau von Zügen soll - auch in Bezug auf Behinderte oder Personen mit viel Reisegepäck - auf viele Stufen verzichtet und in einer Ebene gebaut werden (barrierefrei)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die eingesetzten Fahrzeuge barrierefrei nutzbar sind. Der barrierefreie Ein- und Ausstieg wird mindestens an einem Zugang, beim Regionalbahnverkehr im Mittelwagen und beim S-Bahn-Verkehr im ersten Wagen mit Überbrückung der unterschiedlichen Bahnsteighöhen gewährleistet (siehe Pkt. 4.3.5). In diesen Wagen bzw. Abteilen sind keine Stufen vorhanden. Doppelstockwagen im Regionalbahnverkehr befördern sehr viele Fahrgäste, so dass auf Treppen nicht gänzlich verzichtet werden kann. Dennoch gibt es speziell für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste barrierefreie Abteile.
ID: 1211	* Der Fahrradplatzbedarf ist enorm und mit der Entwicklung der Brennstoffpreise wird die Bahn weiter an Attraktivität zunehmen. Daher ist bei der Fortentwicklung der Züge und Zuglängen auf ausreichenden Bedarf für Fahrräder zu achten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da der Gestaltung der Mehrzweckabteile in Fahrzeugen des Regionalbahn- und S-Bahn-Verkehrs besondere Bedeutung zugemessen wurde. Mit der einheitlichen und von außen deutlich sichtbaren Kennzeichnung der Fahrradbereiche in den Wagen wurde eine Lenkung der Fahrgäste mit Rädern vorgenommen, die in den Mehrzweckbereichen durch Bodenmarkierungen zu den Stellplätzen fortgesetzt wurde. Durch den teilweisen Ausbau von Klappsitzen wurde zudem die Kapazität an Fahrradstellplätzen erhöht. Saisonal werden im Regionalbahnverkehr Fahrradwagen eingesetzt. In zukünftigen Ausschreibungen von Nahverkehrsleistungen wird diesem Entwicklungstrend Rechnung getragen, wobei immer die Beförderung von Personen vorrangig zur Fahrradmitnahme behandelt wird. Ausleihsysteme bzw. geeignete B&R-Plätze an SPNV-Zugangsstellen werden zu Lösungen beitragen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1205	Liebe Damen und Herren, da wir beide [redacted] sind würden wir uns sehr für einen Ausbau des 30 min Takts von Basdorf nach Berlin Gesundbrunnen freuen. Dadurch wird die Heidekrautbahn zu einer echten und ökologischen Alternative zum Auto. Leider ist die Verbindung mit Umstieg in Karow zu	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich die Stellungnahme auf Sachverhalte bezieht, die nicht im Geltungs- und Regelungsbereich des Landesnahverkehrsplans Brandenburg liegen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	langwierig und umständlich wenn man zB zum Wedding möchte. Die Verbindung zum Gesundbrunnen sollte unbedingt ausgebaut und verdichtet werden. Die Kinder gehen in [redacted] zur Kita aber der Weg zur Kita von der Arbeitsstelle umfasst [redacted] mehr als 1h, dass ist sehr schwierig wenn die Kinder wieder mal kurzfristig abgeholt werden müssen. Es wäre eine enorme Erleichterung einen besseren Takt ab Gesundbrunnen nutzen zu können. Danke und viele Grüße [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1203	Guten Tag, ich finde es positiv, dass das Wort Wasserstoff acht mal im Entwurf erscheint, wenn auch als "sogenanntes" grünes Fremdwort, im "geprüft" Status oder als "aufwendig" bezeichnet. Positiv hervorzuheben im Umgang mit Wasserstoff ist die Lausitz, insbesondere Cottbus, leider allerdings als Modellregion. Ich denke, dass die Politik hier gefordert ist, Wasserstoff schnellstmöglich übergreifend und sektorenkoppelnd landesweit einzubringen, da die Phase des Modellierens und Abwägens überholt ist. Gerade die Politik muss hierbei Investitionen und Sektorenkopplung vorantreiben, nicht nur auf der Schiene, sondern auch im öffentlichen Busverkehr, insbesondere über Land. Die Brennstoffzellentechnologie sollte Vorrang bekommen. Die Stadt Potsdam besitzt eine Wasserstofftankstelle, bestellt allerdings keine Brennstoffzellenbusse - eine vertane Chance. Die Verwendung von batteriebetriebener Mobilität erzeugt Unmengen Schrott (neben Energie-Ressourcen- und Wasserverbrauch bei der Herstellung), welcher durch die Verwendung der Brennstoffzellentechnologie vermindert werden kann. Wasserstoff ist der ideale Zwischenspeicher für Energie, dezentral sowie auch bezüglich der Vermeidung von Flatterstrom und Flauten. Der Hype bezüglich batterieelektrischer Mobilität ist leider marktwirtschaftlich getrieben. Hier muss die Politik entgegenwirken. Wasserstoff wird gegenüber Batteriespeichern als ineffizient berechnet ohne zu berücksichtigen, welche Probleme bei der Stromerzeugung im Hintergrund stecken, insbesondere was die Stromerzeugung auf der Grundlage der fossilen Energieressourcen betrifft und noch mehr bezüglich der Atomenergie, welche als grün eingestuft, ein fataler Fehler war, da Entsorgungskosten bei weitem nicht berücksichtigt werden und werden können (neben den Problemen der Grundlastsicherstellung hinsichtlich Kühlwasserbedarf und Havarieanfälligkeit). Daher schlage ich vor, die Modellregion Wasserstoffeinsatz auf das ganze Land sofort auszuweiten und nicht nur auf der Schiene, sondern vorallem auch im Busverkehr überland und auch innerorts einzubringen. Genügend Modellregionen gibt es weltweit, es ist Zeit den Anschluß nicht zu verlieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da alternative Antriebe generell in Bezug auf SPNV-Themen immer geprüft werden. Dies ist allerdings auch immer von den finanziellen Auswirkungen abhängig.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Durch öffentliche Investitionen wird nicht zuletzt durch Ausbau der Infrastruktur der Einsatz von Wasserstoff und Brennstoffzellen im privaten Bereich positiv beeinflusst/skaliert. Das ist kein planwirtschaftlich willkürlicher Eingriff in den Markt, sondern höchste Eisenbahn. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1199	Vorgeschlagen werden folgende Änderungen im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan 2023-2027 (LNVP): 1. Einführung eines 30min-Taktes zwischen Klosterfelde/Wandlitzsee und Berlin-Karow bereits ab 12/2024 [...] Der für die RB 27 und die RB 28 laut Verkehrsvertrag ab12/2024 vorgesehene Fahrplan und die Anzahl der durch die NEB dann beschafften modernen, wasserstoffgetriebenen Fahrzeuge, ermöglichen bereits an 12/2024durch Optimierungen einen 30min-Takt zwischen Klosterfelde/Wandlitzsee und Berlin-Karow, kombiniert mit einem 60min-Takt zwischen Groß Schönebeck (Schorfheide)und Berlin-Karow und einen 60min-Takt bis Zehlendorf. Diese zusätzlichen Verkehrsangebote benötigen keine weiteren Fahrzeuge und kein zusätzliches Personal. Bisher geplante Standzeiten der Fahrzeuge in Wensickendorf bzw. Basdorf werden zur Verlängerung desbedienten Streckenabschnittes bis nach Zehlendorf über Wensickendorf genutzt bzw. zu einer Taktverdichtung zwischen Klosterfelde und Basdorf. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Maßnahmen erforderliche Infrastruktur imRahmen der ersten Baustufe (Basdorf – Wilhelmsruh) noch nicht errichtet wird.Eine Umsetzung der Angebotsmaßnahmen ist im Rahmen des Perspektivnetzes desLNVP vorgesehen.
ID: 1199	Vorgeschlagen werden folgende Änderungen im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan 2023-2027 (LNVP): 2. Einführung eines 60min-Taktes zwischen Groß Schönebeck (Schorfheide) und Berlin-Karow bereits ab 12/2024. [...] Der für die RB 27 und die RB 28 laut Verkehrsvertrag ab12/2024 vorgesehene Fahrplan und die Anzahl der durch die NEB dann beschafften modernen, wasserstoffgetriebenen Fahrzeuge, ermöglichen bereits an 12/2024durch Optimierungen einen 30min-Takt zwischen Klosterfelde/Wandlitzsee und Berlin-Karow, kombiniert mit einem 60min-Takt zwischen Groß Schönebeck (Schorfheide)und Berlin-Karow und einen 60min-Takt bis Zehlendorf. Diese zusätzlichen Verkehrsangebote benötigen keine weiteren Fahrzeuge und kein zusätzliches Personal. Bisher geplante Standzeiten der Fahrzeuge in Wensickendorf bzw. Basdorf werden zur Verlängerung desbedienten Streckenabschnittes bis nach Zehlendorf über Wensickendorf genutzt bzw. zu einer Taktverdichtung zwischen Klosterfelde und Basdorf. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Maßnahmen erforderliche Infrastruktur imRahmen der ersten Baustufe (Basdorf – Wilhelmsruh) noch nicht errichtet wird.Eine Umsetzung der Angebotsmaßnahmen ist im Rahmen des Perspektivnetzes desLNVP vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1197	[...] leider musste ich bei genauer Betrachtung der Planungsunterlagen feststellen, dass die Regionalzugverbindungen Kyritz-Pritzwak und Pritzwalk-Meyenburg nicht mehr Teil des Landesnahverkehrsplans sind. Dies halte ich für höchst bedenklich. [..]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	[...] Die Versorgung des Landkreises Prignitz (und indirekt auch des Landkreises Ostprignitz-Ruppin) mit Leistungen des SPNV würde sich erneut (wie nach Einstellung des Verkehrs auf der Relation Pritzwalk-Putlitz) reduzieren, dieses Mal jedoch deutlich. [...] [...] Meine Bitte lautet daher, den Verkehrswegeplan an dieser Stelle noch einmal zu überdenken und zumindest den Status quo auf den genannten Strecken beizubehalten, um keine weiteren Verschlechterungen in der Versorgung der Bürger mit nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität zu bewirken. [...]	RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1197	[...] Eine ausreichend gute und Attraktive Verbindungzwischen den Prignitzer (auf den Landstrich, nicht den Kreis bezogen) Städten ist wichtig, um dem im ländlichen Raum stark vorherrschenden MIV etwas entgegenzusetzen. Die Anbindung kleinerer Orte entlang dieser Strecken bildet für viele der Orte ein wichtiges Kapital, welches bei der Strukturentwicklung unbedingt zu berücksichtigen ist. [...] [...] Eine echte Verkehrswende kann es aber nur geben, wenn auch die ländlichen Regionen an den SPNV angebunden sind und bestehende Angebote nicht weiter verringert werden. Hierfür wird man in der Bevölkerung keinen Zuspruch erhalten, da die Maxime "mehr Verkehr auf die Schiene" dieser Entwicklung konträr gegenübersteht. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1196	Ich fordere eine Reaktivierung des Haltepunktes Booßen! Die Potenzialanalyse ist für Booßen unzureichend untersucht worden. Unser Dorf wird damit noch mehr von der Stadt Frankfurt (Oder) abgeschnitten. Das kann doch nicht geschehen!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Für die potenziellen Reaktivierungshalte, darunter auch Booßen, sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1190	Ich befürworte den viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise zwischen Finkenkrug und Berlin sowie die erweiterten Angebote, weil das bereits heute und in der nahen Zukunft wichtig für unsere Familie mit Kindern ist!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1190	Für besonders wichtig halte ich die Ausweitungen des Angebots mit zusätzlichen RE2-Zügen und deutlich mehr Platzangeboten in den Zügen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Seit Dezember 2022 verkehren die Linien RE2, RE8, RB10 und RB14 an allen Tagen in einem deutlich verdichteten Angebot im Korridor Berlin - Nauen.
ID: 1190	Für besonders wichtig halte ich die Ausweitungen des Angebots mit zusätzlichen RE2-Zügen und deutlich mehr Platzangeboten in den Zügen. Dazu müssen aber die Bahnsteige verlängert werden!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zu Kenntnis genommen wird. Die Bahnsteige an der Strecke Berlin-Spandau – Nauen sollen im Rahmen des Projektes i2030 auf eine nutzbare Länge von mindestens 215m gebracht werden. Dies ist auch im aktuellen Bahnsteiglängenkonzept so hinterlegt (vgl. S156ff).
ID: 1190	Um bei Fahrten von einer Stadt zur anderen auf das Auto verzichten zu können, sollte eine möglichst gleichmäßige Taktung vorgenommen werden, damit nicht unnötig lange Lücken entstehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.
ID: 1190	Wir wollen aus kulturellen Gründen auch abends und an den Wochenenden nach Berlin und zurück nach Finkenkrug fahren, daher sollte der Fahrplan gleichmäßig aufgestellt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1191	Ich bin entsetzt, dass ernsthaft in Erwägung gezogen wird, unseren Regionalbahnhof Finkenkrug im Korridor Berlin-Nauen zu streichen und dafür (ersatzweise) die S-Bahn von Berlin bis Finkenkrug zu verlängern! Wir müssten dann umweltfeindlich mit dem Auto bis zum Bahnhof Falkensee fahren um an die schnelle und leistungsfähigere Regionalbahn zu kommen. Unsere Berliner Fahrziele liegen in der Berliner Innenstadt und weit darüber hinaus und sind nur mit der Regionalbahn schnell und attraktiv zu erreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Innerhalb des Projekts i2030 laufen die Planungen für den Ausbau der Strecke zwischen Berlin-Spandau und Nauen. Endgültige Entscheidungen zur Angebotsgestaltung werden noch andauern, da es sich um ein komplexes Ausbauprojekt handelt, dass nur durch die finanzielle Beteiligung des Bundes realisiert werden kann. Insgesamt wird es für den Großteil der Fahrgäste spürbare Verbesserungen bei den Verbindungen geben.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1191	Wir brauchen in Finkenkrug zum Erreichen der vielen weiten beruflichen und privaten Ziele in Berlin die Regionalbahn und nicht die aufgrund der vielen Bahnhöfe viel zu langsame S-Bahn! Ein S-Bahn-Ausbau bis Finkenkrug bei gleichzeitigem Wegfall des Regionalbahnhofs würde entweder Umsteigevorgänge am Bahnhof in Falkensee zur Folge haben oder zu einer Belastung der Falkenseer Innenstadt führen, da wir dann lieber mit dem schnelleren Auto gleich zum Bahnhof Falkensee oder weiter in die Stadt fahren. Die Park and Ride Parkplätze würden dann sicherlich nicht nicht ausreichend sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Umsteigesituation in Finkenkrug ist dem MIL bekannt und fließt bei den Abwägungen zur Angebotsentwicklung mit ein.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1188	Der RB 63 muss bleiben, er ist wichtig für die Region und die Vetkehrswende.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1187	Sehr geehrteDamen und Herren, hiermit möchte ich mich für den Bahnhof in Groß Behnitzeinsetzten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Reaktivierung der Station Groß Behnitz in einem vorlaufenden Gutachten untersucht wurde (vgl. S112ff). Im Ergebnis

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Meines Erachtens nach, ist es schon lang hinfällig, dorteinen neuen Bahnhof zu bauen. Und zwar aus diesen Gründen: 1. Tourismus 2. Anwohneranbindung an den Beruf/ Schule 3. Zuzug von neuen Einwohnern 4. Attraktivität der Region 5. Natur- und Umweltschutz [redacted] Weshalb es für mich und meine Tochter enorm wichtig ist, auch ohne PKW,klimaneutral und bezahlbar zwischen Berlin und Groß Behnitz zu pendeln. Da es imOrt keine weiterführenden Schulen und auch Einkaufsmöglichkeiten gibt, wäre esvon größtem Vorteil an dem Bahnverkehr angebunden zu sein. Außerdem ist esnicht außer Acht zu lassen, dass ich zukünftig als Ärztin im Havelland meinenBetrag zur medizinischen Versorgung im ländlichen Havelland beitragen werde. Mit freundlichen Grüßen, [redacted]	ist das Potential für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar (Kategorie B). Eine vertiefte Untersuchung dieser Station wird zunächst zurückgestellt, bis die Ergebnisse für die Halte der Kategorie A vorliegen. Sofern die Reaktivierung der Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2 (S.155) aktiv werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1186	Sehr geehrte Damen und Herren, zum Landesnahverkehrsplan folgende Anmerkungen: • Tarif: Hier sollte in Anlehnung an Österreich für Berlin-Brandenburg ein 365 Euro Ticket eingeführt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ohne immense Zuschüsse ein solches extrem günstiges Angebot nicht finanzierbar ist.
ID: 1186	• Verbindungen: Eine Tangentialverbindung Speckgürtel Ost ist sinnvoll, um die Regionen östlich Berlins besser zu vernetzen. Die Ostbahn sollte einen Abzweig südlich nach Grünheide machen. [...] • Sonstiges Gütermitnahme im ÖPNV, ggfs. auch durch zus. Wagen (um Güterverkehr auf Straße zu reduzieren) Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ziel des Landes Brandenburg ist eine Verbesserung des SPNV-Angebots auf der Ostbahn von und nach Berlin. Dafür werden mit dem Netz Ostbrandenburg 2 ab Ende 2024 erste Weichen gestellt. Die Anbindung von Grünheide an die Ostbahn erfolgtbedarfsgerecht durch den kommunalen ÖPNV und Shuttlebusse der Firma Tesla selbst. Das notwendige positive Kosten-Nutzen-Verhältnis für den Neubau dieses Abzweiges konnte zudem bisher nicht nachgewiesen werden. Außerdem ruft dies in derRegel, neben einem sehr langen, aufwendigen und kostenintensiven Planungs-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		undGenehmigungsvorlauf, schwer zu lösende Flächennutzungskonflkte hervor. EineFahrmöglichkeit von der Ostbahn Richtung Grünheide besteht über dieAbzweigungen am Biesdorfer Kreuz und in Wuhlheide. Die Idee, regionale Produkte und Postsendungen in Bussen des öffentlichen Nahverkehrs zusätzlich mitzunehmen, wurde mehrfach umgesetzt und ist im Landkreis Uckermark durch die Uckermärkische Verkehrsgesellschaft mbH erfolgreich umgesetzt und vom Bundespräsidenten als Vorbild für ländliche Regionen empfohlen worden. Eine Übertragung auf andere Verkehrsmittel des öffentlichen Nahverkehrs wird in Pilotprojekten getestet und teilweise gelingt eine Anwendung über den Projektzeitraum hinaus. Auf Dauer werden jedoch regionale Produkte nur in Bussen transportiert, bei denen die gesetzlich vorgeschriebenen Zusatzeinrichtungen unkompliziert eingebaut werden können.
ID: 1186	Mehr kreisübergreifende Planungen(Busverkehr). Verlängerung von TramLinien. Bahn- / Straßenbahnverkehr analog Karlsruhe-Region (Bahn verkehrt auf Bahn und Tramgleisen).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Zudem liegen auch die Tramverkehre in der Verantwortung der kommunalen Aufgabenträger. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 1186	• Infrastruktur Überdachung der P+R-Parkplätze (Solar).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine Überdachung von P+R- oder B+R-Anlagen mit Photovoltaik-Anlagen ist grundsätzlich möglich. Ein solches Vorhaben liegt jedoch im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Kommune als Vorhabenträger. Ein Einsatz von Fördermitteln des ÖPNV ist jedoch

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		nicht möglich, da diese zweckgebunden dem ÖPNV dienen. Der Kommune steht es jedoch frei, andere Fördermittel zu akquirieren oder die PV-Anlage aus Eigenmitteln zu finanzieren.
ID: 1186	• Potentiale: Frage an alle potentiellen ÖPNV-Nutzer	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da den Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNVs, den Landesbeauftragten für Gleichstellung und Behinderung sowie der interessierten Öffentlichkeit die Möglichkeit zur Abgabe von Stellungnahmen zum LNVP gegeben wurde. Dies umfasst auch die Möglichkeit, noch unerschlossene verkehrliche Potenziale aufzuzeigen.
ID: 1186	TESLA = Negativbeispiel: Zukünftige Ansiedlung nur dort, wo notwendige Infrastruktur bereits vorhanden ist (Kapazität der Strecke) + Umfeldentwicklung (siehe Kollaps in Erkner).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Einwendung bezieht sich auf Sachverhalte, die nicht im Geltungs- und Gestaltungsbereichs des LNVPS liegen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1185	Unbedingt durchführen.Sollte oberste Priorität haben da der Nutzen für alt und jung gegeben ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1184	In meinen Augen ist die Streichung der Strecken RB73 und RB74 ein völlig falsches Signal, schließlich soll der ÖPNV doch als Alternative zum Auto gelten. Für junge Menschen in unserer Region ist das wieder Mal ein mehr Grund ihre Heimat zu verlassen. Ländliche Regionen werden ja in dieser Hinsicht immer mehr benachteiligt. Wenn auch endlich Mal vernünftig Angebot gemacht werden und nicht immer nur gestrichen wird, werden diese auch genutzt. Man bekommt als Bewohner ländlicher Regionen immer mehr das Gefühl das wir es nicht Wert sind uns alternativen zu bieten. Deshalb bitte ich sie nicht Strecken zu streichen sondern endlich Mal mit der Verkehrswende zu beginnen und nicht immer weiter in die falsche Richtung zugehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1182	Bezug: Tabelle 31 auf Seite 144: "Geplante Maßnahmen zur Angebotsausweitung mit Priorität 1 (Quelle: VBB GmbH)" - Perspektivnetz im Horizont 2030+ - Korridor Ost-West (geplant ist scheinbar ein 30-Minuten-Takt auf der Bahnstrecke 6521)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es für eine Geschwindigkeitsbegrenzung im Schienenverkehr, analog zum Straßenverkehr, keine rechtliche

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Die Verlängerung der Bahnstrecke 6521 ab dem km 13,300 mit Eröffnung Mitte Dezember 2021 war aller Wahrscheinlichkeit nach planfeststellungspflichtig, weil Bahnübergänge nicht wiederhergestellt wurden. Mit diesem Hintergrund hätte man es rechtlich rechtfertigen können, die Anwohner des Wohngebiets "Am Lärchengrund" in Bad Saarow baulich mit Unterschottermatten zu schützen. Wenn auch vermutlich nicht rechtens, so ist es klar, dass man die Kosten hierfür gescheut hat...kein Ruhmesblatt der deutschen Verwaltungs- und Bahnrechtsgeschichte, zumal hier Fördermittel in beträchtlicher Höhe geflossen sind. Dass ein solcher Standard-Verwaltungsablauf scheinbar mit Wissen und Wollen aller Verantwortlichen zum ausschließlichen Nachteil von einfachen Häuslebauern aus dem Ruder laufen kann, ist kaum vorstellbar, aber offensichtlich in Brandenburg politisch gewollte Realität. Was nun den Anwohnern helfen würde und vor allem nichts kostet, ist eine verbindliche Geschwindigkeitsbegrenzung entlang des Wohngebiets (plus jeweils 50 Meter an den Enden des Bereichs): 40 km/h Höchstgeschwindigkeit stehen nachweislich in der Original-Genehmigung aus 1911, auf welche sich berufen wird. Der Zug fährt aktuell je nach Fahrverhalten vermutlich 60-80 km/h; je nach Lage/Bauart der Häuser und individueller Empfindlichkeit berichtet die Nachbarschaft bereits von Einußen bei der Lebensqualität bis hin zu Schlafstörungen. Wahrscheinlich wäre bei einer Angleichung an die normale innerörtliche Straßenverkehrsgeschwindigkeit (also 50 km/h) auch schon mit einer spürbaren Verbesserung der Emmissionsbelastung zu rechnen. Der Geschwindigkeitsverlust auf den ca. 750 Metern dürfte hierbei weder aktuell, noch zukünftig beim Fahrplan eine Rolle spielen. Daher meine Forderung: 40-50 km/h Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke 6521 ab km 13,300 entlang des Wohngebiets "Am Lärchengrund" in Bad Saarow.	Grundlage gibt. Des Weiteren werden ab Dezember 2024 Fahrzeuge mit batterieelektrischem Antrieb eingesetzt, welche eine geringere Lärmemission als die heutigen Dieselfahrzeuge aufweisen. Eine Erfordernis zur Planfeststellung wurde weder vom Land, noch vom Betreiber, noch von der zuständigen Genehmigungsbehörde als notwendig erachtet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1181	Schorfheide-Bahn RB63 Templin - Eberswalde Zu einer nachhaltigen zukunftsorientierten Verkehrspolitik zählt der Ausbau des ÖPNV. Dies gilt auch und besonders für den ländlichen Raum. In Brandenburg erscheint es sinnvoll, nicht nur Radialverbindungen Richtung Berlin, sondern auch direkte und kürzere Tangentialverbindungen zwischen Dörfern und Städten im Schienennetz zu installieren und zu stärken. Es steht nach Medienberichten im Raum, die erst vor wenigen Jahren wieder in Betrieb genommene Schorfheide-Bahn RB63 nun wieder einzustellen. Dies hielte ich für eine Fehlentscheidung. Geringe Fahrgastzahlen, die während der Corona-Pandemie erhoben wurden, sind nicht repräsentativ und können nicht als Entscheidungsgrundlage dienen. Aus meiner Sicht [redacted] sollte die Schorfheide-Bahn mit Bedarfshalt in Ahrensdorf unbedingt bestehen bleiben, für die Mobilität der dort wohnenden Bevölkerung und für wachsenden Tourismus.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1180	ehr geehrte Damen und Herren, [redacted] habe ich den Niedergang des Templiner Bahnkreuzes weniger bewusst wahrgenommen, als ältere Semester. Aber in die Kreisstadt Prenzlau konnte ich als Kind noch fahren. Ebenso nach Lychen und weiter nach Fürstenberg. Die Strecke nach Fürstenwerder fehlt schon länger - immerhin: Dort gibt es einen schönen Radweg. Das kann man von der Strecke Templin - Prenzlau leider nicht sagen. Der Zug für die Reaktivierung ist hier im wahrsten Sinne abgefahren, spätestens wenn am Fährkrug mit Blick auf die Brücken und die Straßenführung Fakten geschaffen werden. Einen adäquaten Ersatz gibt es nicht. Noch nicht mal einen Plusbus. Auch nicht nach Fürstenberg. Von Fürstenwerder ganz zu schweigen. Für eine Beschleunigung der Verbindung nach Berlin (RB12) kämpft man hier seit Jahren vergebens. Zum Hauptbahnhof braucht man 101 Minuten, dabei ist der nur 75km (Luftlinie) entfernt. Andere Mittelzentren sind doppelt so weit entfernt und genauso schnell angebunden. Einen Lichtblick aber gab es: Die RB63, die Verbindung über Joachimsthal nach Eberswalde wurde probeweise reaktiviert. Es ging nicht schlecht los. Dann kam Corona. Der Probebetrieb wurde um ein Jahr verlängert, um valide Zahlen zu erhalten. Corona blieb leider länger. Der Probebetrieb aber soll nun vertragsgemäß auslaufen und nicht erneut verlängert werden. Von fünf Verbindungen bleibt Templin dann (wieder) nur noch die RB12. Und das in Zeiten, in denen die Verkehrswender nicht nur klima-, sondern auch außenpolitisch eine so drängende Aufgabe ist, wie nie zuvor. Was es braucht: 1. Verlängerung des Probebetriebs, um auch in der Corona-freien Zeit valide Zahlen sammeln zu können.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1180	Sehr geehrte Damen und Herren,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	als Templiner Jahrgang 1985 habe ich den Niedergang des Templiner Bahnkreuzes weniger bewusst wahrgenommen, als ältere Semester. Aber in die Kreisstadt Prenzlau konnte ich als Kind noch fahren. Ebenso nach Lychen und weiter nach Fürstenberg. Die Strecke nach Fürstenwerder fehlt schon länger - immerhin: Dort gibt es einen schönen Radweg. Das kann man von der Strecke Templin - Prenzlau leider nicht sagen. Der Zug für die Reaktivierung ist hier im wahrsten Sinne abgefahren, spätestens wenn am Fährkrug mit Blick auf die Brücken und die Straßenführung Fakten geschaffen werden. Einen adäquaten Ersatz gibt es nicht. Noch nicht mal einen Plusbus. Auch nicht nach Fürstenberg. Von Fürstenwerder ganz zu schweigen. Für eine Beschleunigung der Verbindung nach Berlin (RB12) kämpft man hier seit Jahren vergebens. Zum Hauptbahnhof braucht man 101 Minuten, dabei ist der nur 75km (Luftlinie) entfernt. Andere Mittelzentren sind doppelt so weit entfernt und genauso schnell angebunden. Einen Lichtblick aber gab es: Die RB63, die Verbindung über Joachimsthal nach Eberswalde wurde probeweise reaktiviert. Es ging nicht schlecht los. Dann kam Corona. Der Probebetrieb wurde um ein Jahr verlängert, um valide Zahlen zu erhalten. Corona blieb leider länger. Der Probebetrieb aber soll nun vertragsgemäß auslaufen und nicht erneut verlängert werden. Von fünf Verbindungen bleibt Templin dann (wieder) nur noch die RB12. Und das in Zeiten, in denen die Verkehrswender nicht nur klima-, sondern auch außenpolitisch eine so drängende Aufgabe ist, wie nie zuvor. [...] [Anm. d. Red.: Forderung] 2. Einrichtung einer Plusbus-Linie als Ersatz und Bedingung für Ende des Probebetriebs und Zeit der Ertüchtigung der Bahnstrecke	imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1180	4. Einsatz für mehr Regionalisierungsmittel vom Bund für Finanzierung der Ertüchtigung der stillgelegten Strecken 5. Keine Entwidmungen mehr! (...wie nach Prenzlau in die Kreisstadt oder Fürstenberg = landkreisübergreifender Verkehr.) Die Zeitenwender braucht es auch im ÖPNV und auch im ländlichen Raum. Sonst fühlt sich der nicht nur abgehängt, sondern ist es auch. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da dies auch den Zielen des LNVP entspricht.
ID: 1180	3. Ermittlung der Schwächen und Potentiale der Verbindung (Schwächen: u.a. Taktung, Anschlüsse, Langsamfahrstellen, kaum Entfaltung der Netzwirkung aufgrund fehlender Durchbindung zwischen RE-3 und RE-5-Bahnhöfen, fehlende Barrierefreiheit | Potentiale: Einsatz batterieelektrischer Züge bis nach Bernau auf der einen und Oranienburg auf der anderen Seite/RB 12 dann als Schnellläufer nach Gesundbrunnen oder Hauptbahnhof; RB32 könnte Verkehr zwischen Oranienburg und Lichtenberg aufnehmen)	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Eine Ermittlung vonSchwächen und Potenzialen erfolgt laufend im Rahmen der durch den VBBwahrgenommenen Angebotsplanung im SPNV. Diese Planung erfolgt im Allgemeinenauf Grundlage der Anforderungen des Landesnahverkehrsplans.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1179	Der stündliche RE5-Halt in Löwenberg (Mark) ist erforderlich, um diese Zugverbindung für Pendler sinnvoll zu machen. Nur so kann man schnell und zuverlässig ins Stadtzentrum von Berlin gelangen. Der Halt der RB aus Templin hilft für das Stadtzentrum wenig, da man dann nur einen 40/80-Minutentakt mit verlängerter Fahrzeit hat.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Löwenberg (Mark) im dichteren als 120-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Die RB12 stellt für die Station Löwenberg(Mark) das stündliche Grundangebot sicher.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1177	Stellungnahme Landesnahverkehrsplan 2023-2027 Kapitel 4.1.5 Angebotskonzepte für 2023, 2027 und im Horizont 2030+ Sehr geehrte Damen und Herren, Als Bürger und ÖPNV Nutzer der Stadt Brandenburg an der Havel enttäuscht mich der vorliegende Entwurf des Brandenburger Nahverkehrsplans hinsichtlich der Entwicklung des Angebotes auf der Bahnlinie RE1 außerhalb der Hauptverkehrszeiten. Ich bitte um Prüfung, ob die im Kapitel 4.1.5. für das Perspektivnetz 2030+ mit der Priorität 2 versehenen Maßnahmen für den Korridor Ost-West (insbesondere 20-Min-Takt zwischen Brandenburg an der Havel und Berlin in der Nebenverkehrszeit oder/und 30-Minuten-Takt für die Stationen Götz, Groß Kreutz, Potsdam Park Sanssouci und Potsdam Charlottenhof) eine höhere Priorisierung erhalten können, um die sich mit Aufnahme des Netz Elbe-Spree ab Dezember 2022 am Brandenburger Hauptbahnhof verschlechterten Taktzeiten der Züge in den Nebenverkehrszeiten mittelfristig verbessern zu können. In der Nebenverkehrszeit Mo-Fr, sowie am Wochenende, fährt der mit Betriebsaufnahme des Netzes Elbe-Spree auf der Regionalexpresslinie 1 neu geschaffene Expresszug zwischen Brandenburg Hbf und Berlin nicht. Auf der Berliner Stadtbahn soll der RE1 nach meinem Kenntnisstand außerhalb der Hauptverkehrszeit dadurch dann in einem 20-40-Takt verkehren. Da nur einer der beiden stündlichen Züge an den Stationen Götz, Groß Kreutz, Potsdam Park Sanssouci und Potsdam Charlottenhof hält, ergibt sich für die Stadt Brandenburg an der Havel eine andere Zugfolgezeit. Der RE1 wird vom Brandenburger Hauptbahnhof ab Dezember 2022 in den Nebenverkehrszeiten dann ungefähr in einem 13-47-Takt abfahren und ankommen. Derzeit fahren die Züge der Linie RE1 in einem 26-34-Takt vom Brandenburger Hauptbahnhof ab. Aus Bürgersicht wird sich der wahrgenommene Takt der Linie RE1 in Brandenburg an der Havel ab Dezember 2022 abseits der Hauptverkehrszeiten demzufolge verschlechtern. Von einem wahrgenommenen Halbstundentakt auf einen wahrgenommenen Stundentakt. Darüber hinaus werden aufgrund der dicht hintereinanderfahrenden Züge am Brandenburger Hauptbahnhof die Betreiber der dort verkehrenden Bus- und Straßenbahnlinien in den Nebenverkehrszeiten und insbesondere am Wochenende ohne Angebotsausweitung nur kurze Übergangszeiten an bzw. von einem der 2 Züge anbieten können, während man als ÖPNV	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Prioritäten 1 und 2 der geplanten Maßnahmen zur Angebotsausweitung im Horizont 2030+ zusammengefasst werden. Aufgrund der Zielrichtung einer angebotsorientierten SPNV-Planung und veränderter Rahmenbedingungen, u.a. durch die Einführung des bundesweiten 49€-Tickets im Regionalverkehr, entfällt die bisherige Priorisierung der Maßnahmen. Gleichwohl ist deren Umsetzung mitunter abhängig von einem entsprechenden Ausbau der Infrastruktur sowie der langfristigen Bereitstellung der erforderlichen finanziellen Mittel.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Nutzer derzeit von und zu allen beiden Züge kurze Umsteigezeiten hat. Als Fahrgast, der auch am Wochenende Richtung Berlin pendelt, ist das keine gute Entwicklung des Angebotes. Dieses Problem lässt sich aus meiner Sicht nur lösen, indem entweder immer 3 Züge pro Stunde zwischen Brandenburg und Berlin fahren oderalternativ alle Züge in Götz, Groß Kreutz, Potsdam Park Sanssouci und Potsdam Charlottenhof halten. Ich bitte daher noch einmal um eine erhöhte Priorisierung der für das Perspektivnetz für den Korridor Ost-West geplanten Maßnahmen, um den sich ab Dezember 2022 verschlechterten Zugfolgezeiten in der Nebenverkehrszeit für Brandenburg an der Havel mittelfristig entgegenzuwirken.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1176	Sehr geehrte Damen und Herren, mit Freude habe ich zur Kenntnis genommen, dass eine Reaktivierung des Bhfs. Groß Behnitz in Betracht gezogen werden soll, da dieser im Zuge des Ausbaus der ICE-Strecke Berlin-Hannover stillgelegt worden war. Ich, [redacted] würde eine Reaktivierung sehr begrüßen, da zurzeit Pendler aus den Behnitzer Ortsteilen und umliegenden Dörfern entweder nach Nauen oder Wustermark mit ihrem PKW fahren müssen, um in die Hauptstadt zu pendeln. In Hinblick auf Klimawandel und steigenden Kosten ist diese unnötige Fahrerei schon zynisch zu betrachten, da der Zug direkt Groß Behnitz passiert. Zurzeit befinden sich zwei große Baugebiete in Groß Behnitz im Bau bzw. in Vorbereitung, die das zu erwartende Verkehrsaufkommen durch Pendler nochmals deutlich steigern dürften. Auch würde der Tourismus deutlich gestärkt werden, da Groß Behnitz das Landgut Stober beheimatet, welches zurzeit Gäste mit Privat-Pkw oder Charter-Bussen anreisen lässt. Das angrenzende Schloss Ribbeck würde durch eine Bahnanbindung in Groß Behnitz auch Profitieren, da es von Behnitz aus schnell mit einem Rad erreichbar ist. Dieses würde sich hervorragend in das fahrradfreundliche touristische Konzept des Havellandes einfügen. Zur Planung des Bahnhofs kann noch gesagt werden, dass entlang der Strecke ausreichend Brachflächen existieren, die einen möglichen Bau einfach/ kostengünstig erscheinen lassen. Mit freundlichen Grüßen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1175	[redacted] Ich plädiere für eine schnellstmögliche Umstellung auf Stündlichen Halt des RE2 in Kolkwitz. Ohne eine verlässliche Bahnverbindung ist die Verkehrswende nicht erreichbar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Kolkwitz und Kunersdorf im dichteren als 120-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	[redacted]	„kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar besteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Kolkwitz und Kunersdorf.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1174	Sehr geehrte Damen und Herren, Der Bahnhof Groß Behnitz war bis zum Ausbau der ICE Strecke Berlin-Hannover aktiv. Leider wurde er damals vom Netz genommen. Mit dem geplanten Ausbau der Lehrter Bahn böte sich eine hervorragende Möglichkeit hier wieder einen Regionalbahnhalt einzurichten. Hier im Ort wohnen viele Pendler, die derzeit auf einen Zweitwagen angewiesen sind, um beispielsweise zum Bahnhof Wustermark zu gelangen, obwohl die Bahn direkt an Groß Behnitz vorbeifährt. Mit einem Haltepunkt in Groß Behnitz könnten diese auf einen Zweitwagen verzichten. Auch ältere Einwohner könnten dann zum Arzt nach Berlin fahren oder Einkäufe in Spandau erledigen. In Anbetracht des Klimawandels und der Entlastung überfüllter Straßen sollte die Reaktivierung des Bahnhofs ernsthaft in Betracht gezogen werden. Im Ortsteil sind mehrere neue Wohngebiete geplant, die für einen erhöhtes Fahrgastaufkommen sorgen dürften. Nicht zuletzt würden auch das Landgut Stober und das Schloss Ribbeck von dieser Maßnahme profitieren, da Naherholungssuchende aus Berlin eine sehr gute Anbindung an diese Sehenswürdigkeiten bekämen. Wenn der notwendige Umbau unseres ÖPNV gelingen soll, muss die Reaktivierung solcher Haltepunkte umgesetzt werden. Um die Absurdität der derzeitigen Situation zu verdeutlichen, möchte ich folgende Begebenheit schildern: Im Frühjahr haben wir ukrainischen Flüchtlingen erklärt, wie sie mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Kreisstadt Rathenow gelangen. Mit dem Bus dauert das mitunter mehrere Stunden. Per Regionalbahn wären das ca. 20 Minuten gewesen. Leider rauscht der Zug jedoch ohne Halt am Bahnhof vorbei. Mit kollegialen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Groß Behnitz deutlich in die Kategorie B (Potenzial für SPNV-Halt nicht eindeutig erkennbar) eingeordnet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1172	Mit Erschrecken habe ich festgestellt, dass es weder im Planungshorizont 2023 noch im Planungshorizont 2027 beabsichtigt ist, die RB 20 (Oranienburg bis Potsdam) am Wochenende anzubieten. Angebot schafft Nachfrage! Damit ist keine "kurze" Verbindung aus der Region Oranienburg (und weiter nördlich - Löwenberg/Fürstenberg etc.)/Hohen Neuendorf/Hennigsdorf bis zur Landeshauptstadt Potsdam am Wochenende gegeben. Dies ist der einzige Abschnitt des Berliner Außenrings, welcher am Wochenende nicht betrieben wird. Für den Betrieb am Wochenende ist kein Streckenausbau erforderlich! Ich fordere den Betrieb des RB 20 ab 202e3 auch am Wochenende!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der Linie RB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von der Linie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrs bedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Für eine Bedienung der vorrangig im universitären, Schüler- und Berufspendlerverkehr Linie auch am Wochenende besteht derzeit kein erkennbarer Bedarf.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1171	Auf der Anhalter Bahn, den "60-Minuten-Takt als täglicher Grundtakt im ganzen Land (RE/RB)" so schnell wie möglich einführen. Insbesondere Bahnhof Trebbin, neuen Halt des durchfahrenden RE einführen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf denselben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nicht alle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren, können hier bei einzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1169	Die Einstellung des Zugbetriebes zwischen Meyenburg und Pritzwalk lehne ich ab. [redacted] Eine direktere Verbindung gibt es nicht [Anm. d. Red.: zur Schule]. Ich bitte um Stellungnahme und Prüfung!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1168	Sehr geehrte Damen und Herren, mit Interesse habe ich Ihre Ausführungen gelesen und würde gern einige Anmerkungen zum Komfort in den Zügen machen. Ich pendle [redacted]. Davon bekomme ich furchtbare Rückenschmerzen, weil die Sitze viel zu aufrecht, hart und unbequem sind. Zudem sind sie vermutlich für große Männer ausgelegt, nicht aber für kleinere Menschen. Problematisch ist auch, dass es - [redacted]- viel zu kalt ist. Alle Fahrgäste sitzen mit Jacken in der Bahn, diejenigen, die schon erprobt sind, haben Decken dabei. Besonders in den [redacted]-Zügen zieht es stark durch die Fenster. In diesen Zügen sind auch die Sitze besonders unbequem. Erschreckend finde ich, dass die Fahrradstellplätze ohne Personensitze ausgeweitet werden sollen. Dadurch entfällt die Flexibilität, wenn mehr Menschen als Räder befördert werden. Insgesamt wäre es schön, wenn an diesen einfachen Punkten gefeilt wird, anstatt immer wieder Neues dazu zu erfinden. Lieber ein angenehmes Klima in der Bahn und dafür kein WLAN.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann, da nach Erkenntnissen der VBB GmbH die Sitze einen von den meisten Fahrgästen als angenehm empfundenen Sitzneigungswinkel besitzt. Bei der Klimatisierung wird das Land Brandenburg auch weiterhin die Einhaltung von festgelegten Normen vorgeben. Der Ausbau von Klappsitzen in bestimmten Abstellbereichen sieht das Land Brandenburg als eine erfolgreiche Maßnahme zur Reduzierung von Streit zwischen Fahrgästen mit und ohne Fahrädern an.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Ich würde mir zudem wünschen, dass es mehr und größere Schilder gibt, die - in verschiedenen Sprachen - darauf hinweisen, dass laute Musik und Telefonieren in der Bahn sehr störend ist. Mit freundlichen Grüßen	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1167	Guten Tag liebe Damen und Herren, ich bin Berufspendler seit knapp 8 Jahren , wohne in Berlin Charlottenburg und fahre täglich die Strecke Berlin Jungfernheide / Elstal mit RE4 bzw RB13. Die Linie RB13 ist realtiv uninteressant, da diese Strecke von der DB noch schlechter frequentiert und genutzt wird als von der Odeg. Bisher wird die Strecke von der Odeg RE4 1x stündlich angefahren, dies ist nicht ausreichend. Weder für Kunden, noch für uns als MA.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1167	Darüber hinaus hat man in Elstal mit der RB13 Verbindung keine direkte Verbindung zum Havellandbus und somit keine direkten Anschluss zur Arbeit im DOB. Ich bin in leitender Position tätig und bei Vorstellungsgesprächen kommt immer das Ausschlusskriterium, dass der Weg mit ÖPNV einfach zu kompliziert ist. Über eine bessere taktung zwischen Havellandbus und ODEG wird dringend gebeten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Anschlusssicherung zwischen SPNV und kÖPNV und im kÖPNV untereinander im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr in erster Linie den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Die Anschlusssicherung steht im Spannungsfeld unter anderem zwischen kurzen und verlässlichen Übergangszeiten, Pünktlichkeit, Anschlüsse im weiteren Linienverlauf sowie den technischen Komponenten Fahrgastinformation und Disposition.
ID: 1167	Der Bahnhof Elstal ist ja sehr gut frequentiert, leider bei schlechten Wetter keine/ kaum Unterstellmöglichkeiten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da die Errichtung eines Bahnsteigdaches in Elstal seitens des Landes angestrebt wird. Ein Zeitplan des Betreibers DB Station&Service ist allerdings noch nicht bekannt.
ID: 1167	Und warum bei so einem Bahnhof kein Fahrkartenautomat existiert, entzieht sich mir jeder Kenntnis - schließlich sind das DOB und Karls Erbeerhof wichtige, wirtschaftliche Indikatoren für das leben in und um Elstal herum...	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Aufbau eines Fahrausweisautomaten auf dem Bahnsteig in Elstal wird in Zukunft angestrebt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1161	[Anm. d. Red. zur Kritik: Es ist davon auszugehen, dass sich die Stellungnehmerin auf die RB 73/74 bezieht,] Ich finde es schlecht das unsere komplette Region nicht mehr mit der Bahn erreicht werden kann. Der Anschluss nach Mecklenburg ist damit auch nicht mehr vorhanden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1157	Sehr geehrte Damen und Herren, das Mittelzentrum Stadt Luckau muss dringend zwischen der Strecke bzw. den Bahnhöfen Luckau-Uckro -> und dem Mittelzentrum Lübben (Spreewald) wieder angebunden werden. (Streckenkat. B) Die Stadt Luckau hat erheblich viele Auspendler Richtung Berlin, Lübben, Cottbus und Dresden und genügend Einpendler aus dem Umland (Golßen, Dahme, Lübben etc.) Das Gros der Aus- und Einpendler nutzen aufgrund der schlechten ÖPNV-Verbindungen den PKW. Bereits jetzt wird die Strecke Luckau-Uckro - Lübben (Spreewald) durch den Verein der Niederlausitzer Eisenbahn (DBV-Förderverein Niederlausitzer Eisenbahn e.V) genutzt und erhält sehr guten Zuspruch. Ich bitte im Rahmen der Klimawende und für eine Beseitigung der Ausgrenzung der Menschen im ländlichen und teilw. strukturschwachen Raum (ehem. Bergbau-/Kohleregion) um Prüfung des Sachverhaltes und um abgewogene Ermessensentscheidung für die Reaktivierung der Bahnstrecke. Die Reaktivierung weckt erhebliche Potentiale und zieht genügend Synergieeffekte (Wieder-/Zuzug in den ländlichen Raum; Ansiedlung von Industrie und im Dienstleistungssektor; Vermeidung Fortzug in große Ballungsgebiete und somit Vermeidung des "Auseinanderplatzens" der Großstadtregion; Vermeidung Verlust des Status Mittelzentrum (Attraktivität) und mit sich steigender Arbeitslosigkeit, Schließung öfftl. Einrichtungen, wie z.B. Krankenhaus, (Landes-)Behörden, Versorgungszentren usw.) nach sich. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die teilweise berücksichtigt wird, da für die Strecke Lübben (Spreewald) - Luckau-Uckro, wie im LNVP bereits dargestellt, eine Machbarkeitsstudie geplant ist. Diese wird sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft. Geplant ist, dass die Vorbereitungen hierfür im Jahr 2023 starten.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1156	Sehr geehrte Damen und Herren, Ich protestiere gegen die geplante Streichung der Bahnstrecke Meyenburg-Pritzwalk-Kyritz. Ich bin gerade erst dabei in Meyenburg ein Haus zu bauen und die Anbindung an die öffentlichen Verkehrsmittel ist schon verbesserungswürdig, aber eine Streichung der bereits bestehenden Verbindungen würde die öffentlichen Verkehrsmittel völlig ad absurdum führen und man wäre nur noch auf das Auto angewiesen. Ich bitte Sie die Pläne dahingehend zu ändern. Mit freundlichen Grüßen, [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1155	Sehr geehrte Damen und Herren, auf Landkarten ist ersichtlich, dass es zwischen Falkenberg (Elster) und Riesa einen direkte Gleisverbindung gibt, dennoch enden die RE-Züge bisher in Falkenberg (Elster) und werden nicht bis nach Riesa verlängert. Da Riesa Hbf ein Fernverkehrshalt für den mitteldeutschen Ost-West-Fernverkehr ist, wäre es wünschenswert, die RE-Züge bis dahin zu verlängern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Nutzung dieser Strecke im Rahmen einer dem LNVP vorlaufenden Potenzialuntersuchung betrachtet wurde (vgl. Kapitel 4.1.4). Im Ergebnis konnte kein ausreichendes Potenzial erkannt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1151	Ich begrüße die geplanten Bahnsteigverlängerungen auf der Strecke Berlin-Spandau-Nauen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1150	Ich begrüße den geplanten viergleisigen Ausbau der Regional- und Fernbahngleise auf der Strecke Berlin-Spandau-Nauen, der zur schnellstmöglichen Entlastung des Fernverkehrs prioritär durchgeführt werden sollte, sowie die geplanten Bahnsteigverlängerungen auf dieser Strecke.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1148	Ich begrüße die geplanten Angebotsausweitungen auf der Hamburger Bahn zwischen Finkenkrug und Berlin, insbesondere durch den zusätzlichen RE8 und erweiterte Platzangebote in den Zügen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1148	Allerdings wäre es wichtig, dabei eine möglichst gleichmäßige Taktung zu erreichen, damit nicht erst mehrere Züge dicht hintereinander fahren und danach eine lange Lücke entsteht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Gleichmäßige Taktabstände sind grundsätzliches Planungsziel des Taktfahrplans im Land Brandenburg. Sie sind jedoch aufgrund des hohen Anteils von Mischverkehrsstrecken insbesondere auf den

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		nachfragestarken Achsen nicht ohne Infrastrukturausbau umsetzbar. Dieser Infrastrukturausbau wird u.a. mit dem Projekt i2030 umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1147	Die Zugverbindung RB63 zwischen Abschnitt Joachimsthal und Templin muss erhalten bleiben. Sie ist für Schülerverkehr sehr wichtig. Sie ist für die Anbindung unserer Region nach Eberswalde z.B. zur HNEE wichtig.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1144	Leider sind wichtige mögliche Regionalzugverbindungen nicht berücksichtigt: - Direktverbindung Potsdam - Nauen (mit Umsteigemöglichkeit Richtung Neustadt/ Wittenberge) - Vorteile: erhebliche Fahrzeitersparnis auf der Route, gute Umsteigemöglichkeiten	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Leider bieten nicht alle denkbaren Verbindungen im Schienennetz eine ausreichende Nachfrage, um eine eigenständige Direktverbindung im Regionalverkehr begründen zu können. Daher werden im bestehenden Regionalverkehrsnetz zahlreiche Verknüpfungen von Linien angeboten, die eine Vielzahl unterschiedlicher Fahrtmöglichkeiten ermöglichen, so z.B. in Berlin

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		zwischen den Linien RE8 aus Wittenberge, Neustadt (Dosse), Nauen und RE1 Richtung Potsdam, Brandenburg an der Havel.
ID: 1144	Leider sind wichtige mögliche Regionalzugverbindungen nicht berücksichtigt: - Direktverbindung Potsdam - Wannsee - (Jungfernsee) - Gesundbrunnen - Bernau - Eberswalde - Vorteile: erhebliche Fahrzeitersparnis von Potsdam in den Berliner Norden und Richtung Barnim, schnellereAnbindung der Landeshauptstadt an Bernau udn Eberswalde, Entlastung der Stadtbahnstrecke und des Knotenpunktes Berlin Hauptbahnhof	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Leider bieten nicht alle denkbaren Verbindungen im Schienennetz eine ausreichende Nachfrage, um eine eigenständige Direktverbindung im Regionalverkehr begründen zu können. Daher werden im bestehenden Regionalverkehrsnetz zahlreiche Verknüpfungen von Linien angeboten, die eine Vielzahl unterschiedlicher Fahrtmöglichkeiten ermöglichen, so z.B. in Berlin zwischen den Linien RE3 aus Prenzlau, Schwedt (Oder), Eberswalde und RE1 Richtung Potsdam, Brandenburg an der Havel.
ID: 1144	Leider sind wichtige mögliche Regionalzugverbindungen nicht berücksichtigt: - Beschleunigung der Regionalbahn Potsdam - BER Schönefeld durch Neubau einer Kurve von Potsdam kommend in östliche Richtung auf den Berliner Außenring entweder bei Golm oder am Bhf Pirschheide. Die Bahnfahrtzeit Potsdam Hbf - BER ist derzeit absolut nicht konkurrenzfähig. Ein solcher Kurvenneubau ermöglicht generell die Attraktivierung der Bahnverbindung von Potsdam in den gesamten südlichen Speckgürtel (Ludwigsfelde/ Luckenwalde und Blankenfelde/ Zossen) und die Flughafenregion.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der Universitätsstandort Golm ist ein wichtiges Unterwegsziel im Laufweg der RB22. Eine bessere Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an den BER ist mit der Wiederinbetriebnahme der Station Potsdam Pirschheide (oben) am Berliner Außenring in Planung.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1143	Entscheidend sind auf den hochfrequentierten Strecken nicht notwendigerweise primär die Taktfrequenzen (drei-oder vier Mal / Stunde). Der Fokus muss vielmehr auf das Sitzplatzangebot abzielen, das durch Einsatz von Doppelstockzügen (wo bisher noch keine fahren) vergrößert werden kann, [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Angebotsstrategie des Landes Brandenburg bezieht sowohl die Kapazitätserhöhung bestehender Fahrten als auch die Ausweitung des Fahrtenangebots selbst ein, wo dies möglich und verkehrlich erforderlich ist.
ID: 1143	Entscheidend sind auf den hochfrequentierten Strecken nicht notwendigerweise primär die Taktfrequenzen (drei-oder vier Mal / Stunde). Der Fokus muss vielmehr auf das Sitzplatzangebot abzielen, [...] durch eine Verlängerung der Züge um einen oder zwei Waggons. In vieln teilen Deutschlands sind Regionalzüge auch mit mehr als fünf Waggons unterwegs - hier in der Region scheint das ein Tabu. Eine Verlängerung der Züge ist idR preiswerter als die Erhöhung der Taktfrequenz (bei vergleichbarer Erhöhung der Sitzplatzkapazität), und schont die Kapazitätsgrenzen auf den Hauptachsen wie der Berliner Stadtbahn. Wenn einzelne Bahnsteige nicht lang genug sind könnten notfalls an diesen Bahnsteigen erste oder letzte Waggons verschlossen bleiben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die Angebotsstrategie des Landes Brandenburg bezieht sowohl die Kapazitätserhöhung bestehender Fahrten als auch die Ausweitung des Fahrtenangebots selbst ein, wo dies möglich und verkehrlich erforderlich ist. Ein Verschließen von Türen ist nur in Ausnahmefällen und zeitlich beschränkt zulässig.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1142	Eine gute Anbindung der Stadt Falkensee sowie anderer an Berlin angrenzender Wohngebiete (Speckgürtel, Potsdam, Oranienburg, Flughafen BER!!!) benötigen eine zuverlässige, auch zu Tagesrandzeiten (insbesondere der Flughafen und Falkensee) angebotenen ÖPNV mit kurzen Fahrzeiten. Es gibt viele Angestellte die am BER arbeiten und z.B. in Falkensee wohnen und Dienstbeginn um 05:00 Uhr morgens oder Dienstschluss nach 23:00 Uhr ist. Zu diesen Zeiten ist eine zuverlässige, schnelle Verbindung zur Zeit nicht vorhanden. Diese wäre aber nötig, damit man das eigene KFZ abschaffen kann. Eine zuverlässige Anbindung der angrenzenden Gemeinden an Berlin auch zu Nachtzeiten ist wirklich wichtig, um den Umstieg auf den ÖPNV zu ermöglichen! Vielen Dank	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Eine Verbesserung der Bedienzeiträume von Falkensee wurde zum Dezember 2022 mit dem Netz Elbe-Spree umgesetzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1141	Vorhandene Verbindungen müssen besser genutzt werden. [Anm. d. Red: Forderung]: Warum zum Beispiel gibt es keine Direktverbindung von Teltow Bhf nach Thyrow Bhf oder nach Trebbin Bhf, obwohl alle am gleichen Schienenstrang liegen? Man muss zunächst stadteinwärts nach Lichterfelde Ost fahren, um von dort wieder nach Süden zu fahren. Warum hat der RE4 keinen Halt in Trebbin? Vor dem Hintergrund des wachsenden Zuzugs in das weitere Umland müssen auch die ÖPNV-Verbindungen nachziehen, um attraktiv zu werden und zum Umstieg vom Auto zu animieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die differenzierte Haltebedienung der Linien RE3 und RE4 auf der Anhalter Bahn folgt einem Kompromiss zwischen der regelmäßigen Bedienung kleinerer Zwischenhalte und einer schnellen Fahrzeit auch von weiter entfernten Orten nach Berlin. Die Fahrplanlagen der Linien müssen sich zudem an den Fahrlagen der Fernverkehrszüge zwischen Berlin und Leipzig orientieren.
ID: 1141	Ähnliches gilt für den S-Bahn-Strang entlang der Dresdner Bahn. [Anm. d. Red: Forderung]: Warum wurde hier nicht frühzeitig für einen 2-gleisigen Ausbau gestritten? Die Verlängerung nach Rangsdorf mit Halt in Dahlewitz ist ein wichtiger Schritt. Aber durch die eingleisige Streckenführung sind der Takterhöhung enge Grenzen gesetzt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Im Rahmen des Projektes i2030 wird die Verlängerung der S-Bahn von Blankenfelde nach Rangsdorf in Abschnitten für die Zweigleisigkeit geprüft. Sie wird in enger Abstimmung mit den weiterführenden Ausbauten der Dresdner Bahn getroffen. Die Eingleisigkeiten entlang der Dresdner Bahn zwischen Lichtenrade und Blankenfelde sind dabei nicht inbegriffen und werden aufgrund der Tatsache, dass für die Dresdner Bahn ein Planfeststellungsbeschluss vorliegt und Bauverträge geschlossen sind, auch in Zukunft vorerst bestehen bleiben.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1139	1. Der 30-Minutentakt zwischen Trebbin und Berlin ist erforderlich. Grund. Viele Pendler, Anbindung zu Einkaufsmöglichkeiten, Arztbesuchen. Dkeineer RE 4 müsste also in Trebbin halten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf den selben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nicht alle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren, können hier bei einzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1139	2. Es gibt keine direkte Anbindung von Trebbin nach Beelitz. Eine Busverbindung auch über eine Kreisgrenze muss möglich sein. 3. Gut bewährt hat sich der Kranich-Express. Mehr davon.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson **ID: 1136**	[Anm. d. Red. Vorschlag/Forderung: Forderung des Stellungsnehmers ist die Weiterbedienung der RB 73. In der Stellungnahme weist er auf die fehlende Berücksichtigung des RB73 im aktuellen Entwurf des LNVP hin.] Stellungnahme: Landesnahverkehrsplan 2023-2027 Entwurf. Seite 53 Tabelle Zeile Prignitz (PR6) 2022-28 n. n. RB73 n. n. werden keine Angaben für das Jahr ab 2023 gemacht. Seite 126 Tabelle Zeile RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark 60 60 hier wird die Taktung nur bis Kyritz am Bürgerpark gemacht. Seite 128 Auf der Karte ist nur die RB73 von Neustadt(Dosse) bis Kyritz am Bürgerpark eingezeichnet. Seite 174 Tabelle Zeile PR* Prignitz RB73 noch offen. Hier ist eine offene Tabelle angezeigt. Ich kann es nicht gut heissen das hier in der Region Nord des Landes Brandenburg eine wichtige Strecke entfällt wenn ich den Plan richtig gelesen habe. Die RB73 darf nicht eingestellt werden da auch wenn sie auf grund der schlechten Tacktung immernoch reichlich Personen diesen Zug benutzen. Er ist der Pendelzug nach Berlin bereich West über Neustadt(Dosse) Und ist eine sehr gute Verbindung in den Landkreis Ostprignitz-Ruppin Raum Kyritz der sonst nur mit einen doppelt so langen Fahrtweg mit den Bus erreicht werden kann. Ohne der RB73 ist man von Pritzwalk nach Kyritz so lange unterwegs wie nach Neuruppin und das ist doppelt so weit entfernt. Eine durch die Politik gesetzte Mobilitäts und Klimawende kann so nicht erreicht werden, wenn die Bevölkerung zum Fahren mit dem eigenen PKW oder die Arbeitslosikeit verdammt werden. Und Schüler und Pendler nicht berücksichtigt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Mit freundlichem Gruß	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1134	Für Kapitel 3 fordere ich einen 30-Minuten-Takt für die Strecke Berlin-Rathenow.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Ab Dezember 2026 ist ein Angebot von zwei Fahrten pro Stunde im Abschnitt Rathenow - Berlin der Linie RE4 angestrebt.
ID: 1134	Für Kapitel 7 fordere ich eine Ausweitung der Regionalisierungsmittel, damit keine Unterfinanzierung des SPNV ab 2023 eintritt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Ausweitung der Regionalisierungsmittel liegt jedoch in Zuständigkeit des Bundes, hier kann das Land Brandenburg nur regelmäßig den Bund in die Pflicht nehmen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1133	Sehr geehrte Damen und Herren, ich habe den Eindruck, dass der Landesnahverkehrsplan2023-2027 für die Strecke RB35 Fürstenwaldenach Bad Saarow-Pieskow an der Realität vorbei geht. Die Strecke wird sicherlichbis zum Helios-Klinikum mäßig genutzt, jedoch kaum bis nach Bad Saarow-Pieskow. Nach meiner Schätzung gehe ich von täglich ca. 20-30 Bahnnutzern ab Bahnhof Bad Saarow-Pieskow aus. Ein 30Minuten-Takt wäre eine Verschwendung von Ressourcen, da die Anzahl an Leerfahrten steigen wird. Da parallel zur Strecke auch noch der Bus diese Strecke bedient,ist eine 30 Minuten-Taktung sehr fragwürdig.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1133	Um die Anwohner entlang der Strecke durch Erschütterungen der Bahn zu entlasten, sollte für den Streckenabschnitt Klinikum nach BadSaarow-Pieskow eine Geschwindigkeitsreduzierung auf 40Km/h in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Strecke für 100km/h gewidmet ist, diese aufgrund des geringen Stationsabstandes voraussichtlich nicht erreicht wird. Starke Erschütterungen sind durch den Betrieb von Personentriebwagen nicht zu erwarten.
ID: 1133	eine ÖPNV Erschließung des Wohngebiets „AmLärchengrund“.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1132	Sehr geehrter Herr Minister Beermann, sehr geehrte Damen und Herren, wir, die Bürgerinitiative „Nicht ohne Wustermark“ haben den aktuellen Landesnahverkehrsplan gesichtet und möchten unseren ausdrücklichen Dank aussprechen, dass die Einigungen des Moderationsverfahrens von 2019 in die aktuellen Planungen und das Dokument eingeflossen sind.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1132	Aus unserer Sicht dürfen sich die Verbindungen von und nach Wustermark aber auch in Zukunft in keinen Fall verschlechtern. Es muss gesichert sein, dass für den wichtigen Umsteigepunkt Wustermark zum SPNV als auch zum übrigen ÖPNV, die Verbindungen nach Berlin und Potsdam mindestens in der jetzigen Taktung gesichert bleiben. Auch der Ausbau der Lehrter Bahn sowie der Ausbau der Kurve von Priort nach Elstal nebst Bahnsteiganschluss (zweistelliger Millionenbetrag!) darf nicht zu einer Verschlechterung der Zuganbindung des Ortes Wustermark führen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1132	Dabei begrüßen wir ausdrücklich die verbesserte Zuganbindung nach Rathenow, die nicht nur Vorteile für das Westhavelland bringt, sondern auch die halbstündliche Zuganbindung von Wustermark nach Berlin absichert.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1132	Eine mögliche Einstellung der Anbindung RB21 ab 2027 von Wustermark, ohne gleichzeitige Taktverdichtung auf der RE4 in der Hauptverkehrszeit analog der jetzigen RB13 und einer direkten Ersatzverbindung Wustermark - Potsdam, kann natürlich nicht (auch nicht vorübergehend) akzeptiert werden. Wir werden daher die weiteren Planungen genau beobachten.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1132	Positiv sehen wir die bisherigen Informationen und Überlegungen zur Reaktivierung der Strecke Ketzin-Wustermark. Auch aus unserer Sicht sollten sie nicht unbeachtet bleiben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1131	Der RE 4 sollte in Trebbin halten, damit eine halbstündige Anbindung an Berlin gewährleistet ist. Die Stadt erfährt viel Zuzug und es gibt sehr viele Pendler, die davon profitieren würden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf den selben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nicht alle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren,

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		können hier bei einzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1130	Sehr geehrte Damen,sehr geehrte Herren, wie würden begrüßen, das man von Trebbin (Teltow-Fläming) halbstündlich mit dem Zug nach Berlin kommt und nicht wie bisher nur jede Stunde. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Angebot imRegionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf denselben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist dahernur ein stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nichtalle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren, können hier beieinzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1128	Die Einstellung der Bahnstrecke Meyenburg-Pritzwalk ist grad für alle Schüler ein großer Verlust. Meyenburg verfügt über wenig Infrastruktur, umso wichtiger ist es diese nicht noch mehr zu schwächen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1124	Die Abbestellung der Regionalbahnen 63 zwischen Joachimsthal - Templin Stadt, [...] bringt den Umstieg vom Auto auf die klimafreundliche Bahn aus meiner Sicht überhaupt nicht voran, ganz im Gegenteil. [...] Der Schritt, die oben genannten Streckenabschnitte für den Personenverkehr einzustellen fördert dies nicht. [...] Damit wird die Umwelt weiter belastet, obwohl man dies verhindern könnte. [...] Die Abbestellung der Verkehre auf den oben genannten Linien ist damit meines Erachtens der komplett falsche Weg.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1124	Die Abbestellung der Regionalbahnen [...], 73 zwischen Kyritz Am Bürgerpark - Pritzwalk und 74 zwischen Pritzwalk - Meyenburg bringt den Umstieg vom Auto auf die klimafreundliche Bahn aus meiner Sicht überhaupt nicht voran, ganz im Gegenteil. [...] Der Schritt, die oben genannten Streckenabschnitte für den Personenverkehr einzustellen fördert dies nicht. [...] Damit wird die Umwelt weiter belastet, obwohl man dies verhindern könnte. [...] Die Abbestellung der Verkehre auf den oben genannten Linien ist damit meines Erachtens der komplett falsche Weg.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1123	Meine Stellungnahme erfolgt zum Bahnhaltepunkt Groß Behnitz/Landkreis Havelland. Der Bahnhaltepunkt Groß Behnitz wurde bei der Ende der 90iger Jahre durchgeführten Sanierung der Lehrter Strecke wegen Mehrkosten durch das Trappenschutzgebiet aus dem Verkehrswegeplan kurzer Hand gestrichen. Das war nicht korrekt, konnte aber auch durch eine Bürgerinitiative nicht rückgängig gemacht werden. Immerhin verfügt der Bahnhaltepunkt Groß Behnitz über ein Einzugsgebiet von 3.500 Einwohnern, die (auch früher schon) den Haltepunkt zum Pendeln nach Berlin genutzt haben. Davon zeugt auch heute noch der große Parkplatzstreifen neben den Bahngleisen. Der sichtbaren Überlastung des Bahnhofs Nauen würde entgegengewirkt werden. Hinzukommt, dass	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Groß Behnitz deutlich in die Kategorie B (Potenzial für SPNV-Halt nicht eindeutig erkennbar) eingeordnet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	das Landgut Stober in Groß Behnitz, nachhaltigstes Tagungshotel Deutschlands und grünstes Hotel Europas, pro Jahr fast 50.000 Besucher zählt und somit ein erheblicher Faktor für die wirtschaftliche Betreibung des Haltepunktes ist, denn seine Gäste bevorzugen die nachhaltige Anreise per ÖPNV. Deshalb hat sich das Landgut Stober auch bereit erklärt, sich in einer Public Partner Privateship mit 200.000,-€ an den Kosten für die Aktivierung des Bahnsteiges zu beteiligen. Sofern ein Haltepunkt für den jetzt vorbeifahrenden RE4 am Ende nicht machbar wäre, käme auch eine Verlängerung der Linie RB 13 von Spandau nach Wustermark nach der erforderlichen und längst beschlossenen Elektrifizierung des 3. Gleises zwischen Wustermark und Groß Behnitz vollkommen unproblematisch in Betracht. Die RB 13 endet bisher in Wustermark und steht dort lange, bis sie Richtung Spandau zurückfährt: Genau so gut könnte sie auch in Groß Behnitz auf dem vierten Haltegleis stehen bis zur Rückfahrt. Dazu müsste dann nur noch der Fahrplan geändert werden..... In Verbindung mit der angebotenen PPP wäre das Vorhaben absolut innovativ und kulturell bedeutsam: es würde den Bahnhof des Urgroßvaters der deutschen Eisenbahn Borsig mit dem Bahn Technologie Campus in Elstal direkt verbinden. [redacted] Groß Behnitz, den 27.05.2022	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1121	Hallo und guten Tag, ich bin für einen Halt am Bahnhof Trebbin im halb Stundentakt, lassen sie die ODEG auch bei uns in Trebbin halten. Ich könnte dann auch zur Arbeit mit dem Zug fahren, von Trebbin nach Luckenwalde und zurück, ich könnte das Auto stehen lassen, weil es zur Zeitersparniss führen würde. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf den selben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nicht alle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren, können hier bei einzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1120	Ich würde mich freuen, wenn der Ort Gerswalde besser zu erreichen wäre. Wir pendeln von bzw nach Berlin und haben zwei Kinder. Die Anbindungen über Wilmersdorf/Ang. oder Templin Stadt über die regionalen Buslinien bzw. den Rufbus sind sehr dürftig und für uns nicht machbar. Schade, dass es keine Bahnlinie mehr auf der Strecke Groß Schönebeck - Prenzlau gibt. Dann wäre auch Mittenwalde und Milmersdorf verbunden. Von da ist es dann auch mit dem Fahrrad zu erreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 1120	Beim Thema Fahrrad wünsche ich mir vom Bahnhof Wilmersdorf noch einen Radweg an der Verbindungsstraße L24 nach Suckow.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Einwendung bezieht sich auf Sachverhalte, die nicht im Geltungs- und Gestaltungsbereichs des LNVPS liegen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1119	Sehr geehrte Damen und Herren, der neue Landesnahverkehrplan sieht keine Weiterführung der Zugverbindung Templin - Joachimsthal der RB 63 vor. Das ist für mich unverständlich, da so die Bahn nicht als bessere Alternative zum Auto genutzt werden kann und jegliche Klimaschutzmaßnahmen hier dadurch sabotiert werden. Ja, die "erforderlichen Fahrgastzahlen" wurden nicht erreicht. Das bisherige Angebot war auch mehr als ungenügend. Wer steigt langfristig auf die Bahn um, wenn es nur unregelmäßige und viel zu wenige Verbindungen am Tag gibt? Warum sind die Verbindungen schlecht an den Rest der Zugverbindungen angepasst? Warum steht der Zug 10 Minuten in Joachimsthal herum? Warum fährt der Zug weite Strecken im Schneckentempo und ist damit langsamer als das Auto? Anstatt diese Fragen ernsthaft anzugehen und für ein sinnvolles und attraktives Bahnangebot zu sorgen, wird das Bahnangebot für die Uckermark sogar verkleinert. Der Betrieb der RB 63 war maximal symbolisch und kein ernsthafter Versuch einer wirklichen Mobilitätswende. Das können Sie besser. Machen Sie Züge wieder zu einem ernstzunehmenden Verkehrsmittel: schnell, gut angebunden, ganztägig verfügbar, kurz getaktet, langfristig geplant, ökologisch, günstig und zuverlässig. Streckenbetriebe einzustellen ist garantiert nicht der richtige Weg dahin. Mit freundlichen Grüßen, [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1117	Guten Tag, ich habe zur Kenntnis genommen, dass die Strecke zwischen Templin und Joachimsthal (RB 63) im Landesverkehrsplan nicht vorgesehen ist, dies würde eine deutlich Einschränkung meiner	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Mobilität bedeuten und eine Abkehr von einem wichtigen Verkehrspolitischen Signal. Eine Strecke für ein paar Jahre zu etablieren nur um sie dann wieder ein zu stampfen ist totaler Wahnsinn, sie muss ja erstmal akzeptiert und etabliert werden, was auf dieser Strecke vor allem auch Durch Corona massiv erschwert wurde! Daher möchte ich mich stark dafür aussprechen die Strecke des RB 63 zu erhalten und weiter aus zu bauen!	Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1117	Insgesamt lässt der ÖPNV von-nach-um Templin sehr zu wünschen übrig, so wird sich dieser in der Region niemals zu einer alternative zum Auto entwickeln können, was gerade ja aber angesichts der weltpolitischen Lage deutlich nötig wäre. So wären z.B. eine engere Taktung der Züge von-nach Berlin ein erster Schritt, genauso wie die Reaktivierung (statt Rückbau!) der Strecke Temlin-Lychen-Fürstenberg. Hierdurch würde auch die touristische Attraktivität der Region noch deutlicher gewinnen als eh schon. Ich möchte mich daher für deutliche Investitionen in diesem Bereich aussprechen und meinen Unmut mit der Planung im Landesverkehrsplan und der wenig visionären bzw. anpackenden Perspektive dieses zum Ausdruck bringen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse alle Strecken nach einheitlichen Kriterien geprüft wurden. Für die Strecke Fürstenberg (Havel) - Templin wurde im Rahmen der Vorauswahl (erste Stufe der Potenzialanalyse) keine ausreichenden Ausgangsbedingungen für eine weitergehende Untersuchung mit positivem Ergebnis identifiziert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1116	Eine stündliche Taktung zwischen Berlin und Prenzlau Freitag, Sonntag, Feiertags und ggfs. Samstag des RE3 ist dringlichst notwendig. Die Züge sind v.a. an Wochenenden zum Bersten voll und Fahrradmitnahmen sind oft unmöglich. Bisweilen muss man 2h auf irgendeinem Bahnhof warten, um dann in den nächsten Zug ggfs. auch nicht reinzukommen. Eine höhere Taktung würde zudem den Umstieg auf die Bahn weg vom Auto wesentlich erleichtern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Entlastende Zusatzzüge im Ausflugsverkehr entlang der Linie RE3 werden anlassbezogen bereits heute und auch künftig eingerichtet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1115	Sehr geehrte Damen und Herren, ich begrüße es sehr, dass es die Möglichkeit gibt sich zu beteiligen. Ich bin seit 25 Jahren Pendler und freue mich über jede Verbesserung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1115	Seit einigen Jahren fahre ich mit dem RE3 [redacted] zum Berliner Hauptbahnhof. Dass die Fahrt nur eine knappe halbe Stunde dauert ist eine tolle Sache.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1115	Seit einigen Jahren fahre ich mit dem RE3 [redacted] zum Berliner Hauptbahnhof. Dass die Fahrt nur eine knappe halbe Stunde dauert ist eine tolle Sache. [Anm. d. Red: Forderung]: Wenn ich aber mehr als nur 1x in der Stunde die Möglichkeit hätte zu fahren, wäre das ein großer Gewinn. Derzeit fährt der RE4 die meiste Zeit ohne Halt durch Trebbin. Das könnte man sicher vergleichsweise einfach ändern.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf den selben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nicht alle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren, können hier bei einzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.
ID: 1115	Es wäre wäre meiner Meinung nach auch eine wichtige Sache, dass es Bus-Verbindungen zum nächsten großen Bahnhof oder auch zur nächsten S-Bahn gibt. Sobald die Strecke der DB mal unterbrochen ist (Unfall, Schaden am Zug, Unwetter etc.) haben wir keinerlei Alternativen, um nach Hause zu kommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 1115	Und in der Hoffnung, dass künftig mehr Menschen die Bahn nutzen wäre eine Verbesserung der Parksituation auch sehr wichtig. Mitunter ist schon nach 6 Uhr nichts mehr zu finden. Und ganz ohne Auto geht es eben für uns alle aus der Umgebung nicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Ausstattung der Bahnhofsumfelder mit ausreichend Stellplätzen für Pkw und Räder liegt jedoch im Zuständigkeitsbereich der jeweiligen Kommune. Auf Antrag fördert das Land Brandenburg die Errichtung solcher Stellplätze über die Richtlinie ÖPNV-Invest, sofern die dort enthaltenen Förderbedingungen eingehalten werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1114	Dass nun nicht nur die in den 90ern sanierte Bahnlinie Templin-Fürstenberg rückgebaut wird und die Schienen rausgerissen werden, sondern dass sogar der erst vor kurzem wieder installierte Betrieb, der Templin mit Eberswalde verbindet und damit z.B. auch Joachimsthal und den Werbellinsee an die Schiene anschließt - eine wichtige Ausflugsverbindung mit dem historisch bedeutsamen Kaiserbahnhof zumal, vom Schienenverkehr wieder abgehängt werden soll, passt so wenig in die Zeit, dass einem die Worte fehlen. Wenn die Regionalbahn stillgelegt wird, stirbt nicht nur die Verbindung Templin-Eberswalde und macht Templin wieder zum Endbahnhof der desolaten Nebenstrecke nach Oranienburg, sondern es sterben damit auch Anschlussmöglichkeiten. Mit einer solchen Verkehrspolitik gewinnt man Menschen fürs Auto. Das aber ist keine Verkehrswende, sondern die Fortsetzung dessen, was wir seit 1990 erleben, die Stilllegung von Strecken in der Fläche. Es ist zum Verzweifeln.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1110	Sehr geehrte Damen und Herren, als [redacted] Bürger stelle ich fest, dass der Entwurf sich, bezogen auf den weiteren Betrieb der Regionalbahn Joachimsthal - Templin, nicht mit den Besonderheiten der Region auseinandergesetzt hat. Es besteht ein enger Verflechtungsraum der Region Joachimsthal mit der Region Templin. Unsere Kinder nutzen die Regionalbahn für den täglichen Schulweg, den Weg zu Freunden und Bekannten, den Weg zum Sportverein. Wir nutzen die Bahn, wie auch viele Touristen, um die touristischen Angebote der Stadt Templin zu erreichen, z.B. die Therme. Was in dem Entwurf nicht zu entnehmen ist, ist die zunehmende Nutzung der Bahn für Fahrradtouristen. Die Haltestellen und Bahnhöfe werden bisweilen als P+R genutzt. Diese Entwicklung war durch die Corona-Verordnungen eingeschränkt und daher nicht messbar. Die Reaktivierung der Schorfheidebahn hatte eine Signalwirkung für die Region, eine Ausstrahlung auch in andere Gegenden. Auch diese Aspekte werden verschwiegen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Die Einstellung eines aussichtsreichen Nahverkehrsprojektes (Kategorie B) ist in der gegenwärtigen Zeit falsch.	Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1109	Sehr geehrte Damen und Herren, ich fordere eine bessere Bahnanbindung von Trebbin nach Berlin im Halb-Stunden-Takt. Dazu müsste der durchfahrende RE4 auch in Trebbin halten. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf denselben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nicht alle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren, können hier bei einzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1108	Die Reaktivierung des Haltepunktes Eichow (03099 Kolkwitz) ist für den Tourismus in Spree-Neiße und Oberspreewald Lausitz, besonders in Verbindung mit dem Gräbendorfer See, bestimmend. Gerade nach dem Kohleausstieg ist der Tourismus eine entscheidende Grundlage für die Entwicklung der Region. Ich erwarte, dass unter Verantwortung des Verkehrsministeriums die Abstimmungen mit dem Spree- Neiße Landkreis, dem Kreis Oberspreewaldlausitz und den Kommunen Vetschau und Kolkwitz sowie allen weiteren Interessierten die Planungen in diesen LNVP aufgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet wurden und die Station Eichow bereits in der Vorauswahl der Studie ausgeschieden ist. Eine weitere Untersuchung zur Reaktivierung ist daher nicht vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1107	Der Ausbau des Haltepunktes Hänchen ist entscheidend für einen ökologisch sinnvollen Schülertransport (650 Kinder) zur Gesamtschule des Landkreises Spree-Neiße. Ich schlage vor, dass das Verkehrsministerium umgehend die Planungen aufnimmt, damit eine Schienenanbindung der Gesamtschule spätestens ab deren Vollbetrieb möglich ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Hänchen in die Kategorie C (Potenzial für SPNV-Halt nicht erkennbar) eingeordnet. Die VBB GmbH befindet sich bereits mit

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		dem Landkreis Spree-Neiße zur betreffenden Station im Austausch und prüft weitere Möglichkeiten zur Reaktivierung der Station.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1106	Für die Bahnhaltepunkte Kolkwitz und Kunersdorf wäre nur eine Stundentaktung eine Verbesserung der Anbindung und damit eine echte Alternative um auf die Bahn umzusteigen. Die Wiedereinführung des Zweistundentakte (sog. wechselseitiger Halt) für die Haltepunkte Kunersdorf und Kolkwitz bringt für unsere Berufspendler und für unsere Touristen überhaupt nichts. Argumente für einen Stunden oder 30 Minutentakt liegen dem Verkehrsministerium vor. Ein Stundentakt für beide Haltepunkte ist machbar. Ich fordere deshalb diesen für den Fahrplanwechsel 2022.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Kolkwitz und Kunersdorf im dichteren als 120-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar besteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Kolkwitz und Kunersdorf.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1105	Es ist nicht nachvollziehbar warum die Bahnlinie RB63 von Templin nach Eberswalde zum Ende des Jahres 2022 nicht weiter betrieben werden soll. Täglich wird uns von der Landesregierung gebetsmühlenartig vorgetragen, dass wir unser Verkehrsverhalten ändern sollen, um die avisierten Klimaziele zu erreichen. Im gleichen Atemzug soll aber eine ÖPNV Bahnlinie komplett zurückgenommen werden. Hier den Kostenfaktor (tägliche Nutzerzahlen) anzuführen ist ebenfalls nicht nachvollziehbar, da auch hier die Landesregierung nicht müde wird, an uns Bürger zu appellieren, dass die Begegnung des Klimawandels mit Kosten verbunden sein wird. Wenn die Klimaziele des Landes Brandenburg wirklich ernst gemeint sind, dann erreichen wir diese nur, wenn im ganzen Land Brandenburg der ÖPNV ausgebaut bzw. nicht weiter reduziert und ausgedünnt wird. Passt die Fahrtzeiten der Linien, ob Bus oder Bahn, den tatsächlichen Gegebenheiten an. Morgens zur Arbeit und am Nachmittag und Abends zurück. An Wochenden Tagesausflüge ermöglichen. Erst wenn diese Hausaufgaben von der Landesregierung gemacht werden, ist ein erfolgreicher ÖPNV keine Wunschvorstellung mehr. Hier bitte einmal Mut und Weitsicht für den ländlichen Raum zeigen. Denn leider erfahren wir seit sehr vielen Jahren im ländlichen Raum, dass wir zu weit von Potsdam weg sind. Trotz aller Bekundungen ist es der Landesregierung wieder einmal egal was im Ländlichen Raum notwendig ist. Entscheidungen werden getroffen und erst dann den Beteiligten mitgeteilt. Eine wirkliche Beteiligung findet nicht statt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1104	Sehr geehrte Damen und Herren, die Prignitz ist sehr dünn besiedelt. Aber auch die Prignitzer:innen sind gewillt, an der Verkehrswende zu partizipieren. Dazu ist der Erhalt der Bahnstrecke über Kyritz hinaus nach Meyenburg unerlässlich. Daher stellte ich mit Verwunderung fest, dass diese im Entwurf des Landesverkehrswegeplans nicht mehr enthalten ist. Neue Fahrgäste zu generieren, geht nur über einen attraktiven Takt und nicht über eine Einstellung. Daher bitte ich um eine Begründung zur beabsichtigten Einstellung unter Einbeziehung der geplanten Verkehrswende. Mich persönlich würde es für die Fahrten [redacted] auf das Auto zwingen, da der Weg mit dem RE6 deutlich länger und zeitintensiver ist. Beste Grüße[redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1103	Sehr geehrte Damen und Herren, zu den Kapiteln 3 "Entwicklung des ÖPNV seit dem Jahr 2018" und 4 "Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems – im Fokus SPNV" bitte ich Sie um den Weiterbetrieb der Bahnlinie RB63 von Templin nach Joachimsthal. Im Entwurf stellen Sie klar, dass Ihnen für diese Bahnlinie keine ausreichenden Daten vorliegen, um eine aussagekräftige Prognose für den Betrieb im Zeitraum 2023-2027 treffen zu können. Dennoch wollen Sie den aktuellen Probebetrieb ab dem 01.01.2023 einstellen. Der seit Dezember 2018 laufende Probebetrieb hat gezeigt, dass Einwohner und Besucher das Angebot annehmen (wollen). Die notwendigen Fahrgastzahlen wurden nach meiner Auffassung aus mehreren wie folgt dargestellten Gründen nicht erreicht. 1. Die gesamtgesellschaftlich verordnete Einschränkung der Mobilität im Zusammenhang mit der Bekämpfung des SARS-CoV-2-Virus. (Hier verweise ich auf Ihre Darstellung unter Punkt 2.9.2 "Änderungen des Mobilitätsverhaltens") [...] 3. Das Angebot ist mit nur sieben Zugpaaren täglich und seinen uneinheitlichen Takten leider auch ein stückweit unattraktiv. - Hier muss eine Taktanpassung an die RB12 nach der Häufigkeit und den Fahrtzeiten erfolgen, so dass eine Art Ringbahn entsteht. Das wäre hilfreich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1103	2. Zu geringe Bewerbung des Angebots [Anm. d. Red.: RB63 Templin-Joachimsthal] für Touristen, die in die Uckermark bzw. nach Termplin kommen wollen. So ein Angebot muss sich etablieren - das dauert Jahre. Auch hier spielt die Bekämpfung der Pandemie eine große Rolle. [...] 5. Die Streckenbindung bei Tageskarten für Fahrten von Templin nach Berlin über die RB 12 oder RB 63 (weiter mit RB 24 oder RE3) erschwert es Fahrgästen spontan die Fahrtroute zu ändern, wenn die jeweilige Situation einen spontanen Wechsel der Fahrtroute zuließe, um schneller ans Ziel zu kommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zumFahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes warangesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die vonallen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch dieSchieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mitgeringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen dieVerkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1103	4. Die Trasse zwichen Templin und Joachimsthal ist schlecht ausgebaut, was lange Fahrzeiten bedingt und die Linie damit zusätzlich unattraktiv macht. [...] Zur Überwindung der von mir ausgemachten Problemlagen muss die öffentliche Hand in Vorleistung gehen und investieren - und zwar in die Infrastruktur und in das Bahnangebot der RB63. Zudem muss die Werbung für die Bahnlinie ausgeweitet werden. Wenn Sie tatsächlich gewillt sind, eine Entscheidung aufgrund valider Daten treffen zu wollen, müssen Sie das Angebot mindestens bis 2027 aufrecht erhalten, um eine Entscheidung treffen zu können. Soweit Sie den Probebetrieb zum 01.01.2023 ohne valide Datenbasis einstellen,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	erscheint mir Ihre Prämisse von klimaverträglicher Mobilität und Ausbau/Atraktivierung des ÖPNV/SPNV (siehe Kapitel 2.8) nicht Ernst gemeint zu sein.	rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1100	- Bahnhof Marquardt: Der Bahnhof wird 2022 durch die Stadt zur Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut. In den kommenden Jahren folgt auch die Rad- und Fußverkehrsanbindung an umliegende Ortsteile. Zusammen mit der geplanten Fahrplanänderung Ende 2022 ergibt sich eine äußerst attraktive neue Verbindung nach Potsdam rein sowie v.a. auch nach Berlin, mit einem immens großen Einzugsbereich an die 10.000 Einwohner*innen. Hinzu kommt der geplante Krampnitz-Ausbau im Einzugsbereich mit ebenfalls 10.000 neuen Einwohner*innen, sowie das Wohnungsbaupotential direkt neben dem Bahnhof für bis zu 1.000 Einwohner*innen. Was fehlt ist der barrierefreie Ausbau - wenn der gegeben ist, hätten wir locker deutlich über 1000 Fahrgäste pro Tag dort statt der derzeitigen 200. Vermutlich schaffen wir die in den kommenden Jahren auch so, aber der Bahnhof entfaltet dann sein Potential nicht komplett. Hier muss eine Lösung gefunden werden, als Einzelfalllösung ggf. unter finanzieller Beteiligung von Stadt und/oder Land, und zwar zeitnah.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da die Ausstattung der Stationen prioritär dem Betreiber obliegt. Der Wunsch der Stadt Potsdam für eine Mobilitätsdrehscheibe in Potsdam-Marquardt ist dem Land bekannt. Dazu müssen jedoch die raumordnerischen Voraussetzungen im Umfeld der Station geschaffen und bewertet werden. Die bestehende Fußgängerüberführung ist für eine einfache Nachrüstung von Aufzügen ungeeignet, deshalb sind grundsätzliche Planungen für eine Ersatzlösung im Abstimmung mit der von der Stadt geplanten Umfeldentwicklung unumgänglich.
ID: 1100	- Reaktivierung Bahnhof Satzkorn: Der Bahnhof ist zu Unrecht in der Vorplanung rausgeflogen und muss dringend wieder aufgenommen werden, da im Umfeld massive Bauplanung v.a. für Gewerbe (Friedrichspark) betrieben wird - das wurde nicht miteinbezogen, auch nicht, dass man die Investoren hier zur Wiedereröffnung verpflichten könnte und es damit kostenneutral umsetzbar wäre. Daher ist die Prüfung in Absprache mit der Landeshauptstadt unter EInbezug der Planungshorizonte zu wiederholen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da dies vorlaufende Untersuchungen betrifft, deren Ergebnisse in die Erarbeitung des LNVP eingeflossen sind. In der gutachterlichen Untersuchung zur Reaktivierung von Stationen wurden für alle Stationen einheitliche Maßstäbe verwendet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1099	Die ÖPNV Anbindung zw. Brandenburg und Ketzin ist sehr schlecht. Die aktuelle Fahrt führt über Potsdam und bedarf fast 2 Stunden anreise bei gerade 25 km Entfernung. Die Radweg zw. Ketzin und Brandenburg ist unzureichend. Einzig die Führung per KFZ ist gut ausgebaut.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer PlusBus-Linien im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Hier muss nachgebessert werden, da mit den div. Schulen (THB, MHB, Gymn.) usw. eine hinreichend Versorgung gewährleistet werden soll. Auch Berufspendler und Arztanreisen (vgl. Klinik) müssen für die Fläche Vereinfacht werden.	Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Die VBB GmbH ist mit den Aufgabenträgern im Austausch, um neue potentielle Linien oder Relationen zu identifizieren, Umsetzungsvarianten zu bewerten und Entscheidungshilfen zu geben. Das Land Brandenburg verfolgt das Ziel, das PlusBus-Netz im gesamten Land auszuweiten, wie im Kapitel (4.6.1) des vorliegenden LNVP erläutert, und unterstützt die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich bei den Betriebskosten mit 0,40 € pro Kilometer.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1098	Als Einwohner von Trebbin würde ich mir sehr wünschen, dass hier häufiger Züge fahren. Ein paar mal am Tag fährt der RE4 hier vorbei, hält aber oft nicht. Schon allein die Gewissheit, dass der RE4, falls er nach Ludwigsfelde weiter Richtung Jüterbog fährt, jedes Mal in Trebbin hält, wäre großartig. Falls der RE4 dann auch noch insgesamthäufiger über Trebbin fahren täte, wäre das natürlich noch besser.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf den selben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein stündlicher Halt in Trebbin möglich. Da am frühen Morgen noch nicht alle Fernverkehrszüge aus Süden Richtung Berlin verkehren, können hier bei einzelnen Fahrten zusätzliche Halte ermöglicht werden.
ID: 1098	Und wenn man schon mal dabei ist, Wünsche zu äußern: ein regelmäßigerer Halt vom RE3 in Woltersdorf (Nuthe-Urstromtal) wäre auch schön ;)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Das Angebot im Regionalverkehr auf der Anhalter Bahn ist in erheblichem Maße von den auf den selben Gleisen verkehrenden Fernverkehrszügen abhängig. In der Regel ist daher nur ein zweistündlicher Halt in Woltersdorf (Nuthe-Urstromtal) möglich.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1097	Ich finde es sehr bedauerlich, dass die Bahnlinie RB 63 von Templin nach Joachimsthal eingestellt werden soll. Erst Ostern dieses Jahres bin ich mit meiner Familie aus Bayern und Thüringen zum Kurzurlaub angereist und fand es sehr angenehm, dass von Eberswalde aus eine bequeme und direkte Verbindung per Zug möglich war. Ohne diese Anbindung hätten wir unseren Urlaub woanders geplant. Ich fordere Sie daher auf, die Bahnlinie weiterzuführen und entsprechend im Plan zu präsentieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1095	Sehr geehrte Damen und Herren, gemäß der Karte 3 (Seite 29 des Entwurfs) ist der Bahnhof Lauchhammer "baulich barrierefrei". Im Entwurf steht unter "3.2.4 Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung" sogar darüber hinaus gehend der Satz "Weiterhin wurde mit diesen Mitteln der Bahnhof Lauchhammer barrierfrei ausgebaut." Ob in "barrierfrei" ein Irrtum/Fehler steckt? Zutreffend steht im Entwurf der Hinweis "Der Begriff „bauliche Barrierefreiheit“ ist kein rechtlich definierter Begriff" und erklärt seine Verwendung mit dem Zweck, etwas beschreiben zu wollen (Fußnote 20, Seite 28). Über die Kriterien der eigenen Definition steht da etwas, über den Grund für genau diese Kriterien hingegen nichts.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die im LNVP enthaltenen Kriterien der baulichen Barrierefreiheit bewerten den Zustand der Bahnsteig- und Zugangsanlagen des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) als Betreiber der Station, z.B. DB Station&Service, und damit hiermit der bauliche Zustand der Stationen beschrieben werden kann. Die SPNV-Station Lauchhammer erfüllt formal diese Kriterien der baulichen Barrierefreiheit. Beide Bahnsteige sind barrierefrei zu erreichen, wenn auch die Verbindung zwischen beiden einen Umweg von 1,5 km erfordert. Diese Unterscheidung beinhaltet gegenüber einer teilweisen Barrierefreiheit die zusätzliche Information, dass für Betroffene ein selbstständiges Erreichen und Verlassen aller vorhandenen Bahnsteige möglich ist.
ID: 1095	Die Formulierung unter 3.2.4 lautet nicht, die Station sei "baulich barrierefrei gemäß der eigenen Definition gemacht worden", was ja sein und zutreffen kann. Unter "barrierefrei ausgebaut" wird beim Leser die Vorstellung geweckt, es wäre mehr erreicht worden. Das Bild "Modernisierte Station Lauchhammer" auf Seite 68 des Entwurfs macht Sinn in einem LNVP, der ja Maßnahmen und Zeitrahmen hinsichtlich der Barrierefreiheit im SPNV enthalten muß (es zeigt den Ist-Zustand	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Das Land Brandenburg ist bestrebt, dass für die Station Lauchhammer Aufzüge durch den Betreiber nachgerüstet werden. Allerdings ist hierfür zurzeit weder eine Finanzierung aus

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	von dem man zu der leider nicht genannten Soll-Vorstellung mittels leider leider nicht genannter "Maßnahmen" kommen könnte). Modernisieren bedeutet bekanntlich nicht zwangsläufig, dabei barrierefreie Lösungen herzustellen. Und die Definition "baulich barrierefrei" deckt auch den Fall ab, daß ein Umweg von etwa 1,5 km nötig ist, wenn man die neu errichteten Treppen der Personenüberführung nicht bewältigen kann. Im Zusammenhang mit Verkehrswende ist oft von Lösungen für die letzte Meile die Rede. Wenn es die Meile mit 1,6 km Länge ist, hat die in Lauchhammer eine zusätzlich Bedeutung für Menschen im Rollstuhl bekommen. Wie auch immer, es fehlt noch an der Benennung der Maßnahme "Aufzüge nachrüsten". Zumindest, wenn es die Belange der Menschen angeht, die im Alltag im Rollstuhl unterwegs sind. So wie ich. Und wie Eltern mit Kinderwagen und viele andere auch. Es fehlt ebenso der Zeitrahmen. Nur die Lösung, eine nicht genannte Stelle müsse einen Antrag stellen (Seite 28), wird dem interessierten Leser aufgezeigt. Wie Sie wissen werden, haben Betroffene und deren Vertreter und auch gewählte Vertreter vor Ort auf die bisherige Maßnahme dort eine andere Sicht. "Wenn ich ganz ehrlich bin, fühle ich mich wie im falschen Film, sagt" --- jemand aus Lauchhammer. Das steht im Artikel "Nicht barrierefreie Fußgängerbrücke in Lauchhammer führt zu viel Kritik" (RBB24, aus Juli 2021). Auch "Bislang sind Reisende direkt über die Schienen zum anderen Gleis gekommen - ein Bahnmitarbeiter hat dafür eine Absperrung geöffnet." kann man da nachlesen. Immerhin ist eine Petition zustande gekommen. "Baulich barrierefrei" und doch so viel Verärgerung seitens derer, für die das gemacht sein soll?!? Vielleicht liegt es am Ansatz, wie an die Angelegenheit heran gegangen wurde und wird.	Bundesmitteln noch eine Unterstützung in Form einer Landesförderung absehbar, weshalb diese Maßnahme im LNVP nicht hinterlegt ist. Wir weisen außerdem darauf hin, dass der vor der Modernisierung bestehende Zwischenbahnsteig nicht barrierefrei erreichbar war, da hierfür u.a. das überwinden mehrerer Stufen notwendig war.
ID: 1095	Losgelöst vom konkreten Einzelfall wirft das aber die Frage auf, was das hinsichtlich der Vorgaben im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) und den Inhalt des LNVP bedeutet. Nach § 7 Absatz 3 gilt "Bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplanes sollen besonders berücksichtigt werden: ..." nach der Nummer 3: "die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs." Weitreichend kann man es nicht nennen, was bei der Planung für den barrierefreien Ausbau (so nennt es der Entwurf) an diesem Bahnhof [Lauchhammer, Anm. der Redaktion] erreicht wurde. Hinsichtlich der Herstellung von Barrierefreiheit ist der vorliegende Ansatz im Entwurf des LNVP untauglich, zur Verbesserung beizutragen. Wenn der Ersteller mit Formulierungen wie "Der Landesnahverkehrsplan kann immer nur eine Momentaufnahme sein" letztlich Planungen im Plan für diesen Bereich nicht aufnehmen will, wird der Landesnahverkehrsplan weder seiner Bezeichnung ("...plan") noch der Vorgabe mit Maßnahmen und Zeitrahmen gemäß § 7 Absatz 5 gerecht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß §7 ÖPNVG den Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNV sowie den Landesbeauftragten für Gleichstellung und Behinderung die Möglichkeit zur Beteiligung gegeben wird. Auch in den Plangenehmigungsverfahren für Infrastrukturmaßnahmen finden stets entsprechende Beteiligungen statt.
ID: 1095	Falls das Land Brandenburg Barrierefreiheit wenigstens im SPNV voran bringen möchte, sollte es den LNVP-Entwurf umfassend überarbeiten lassen. Kosmetische Änderungen bringen nicht	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da Ziel und Umsetzung im SPNV klar formuliert sind. Eine

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	genug. Übrigens wäre es aus meiner Sicht nicht dienlich, einen Ortsbezug in der Angabe Bahnhof Lauchhammer zu sehen. Fälle wie Lauchhammer gibt es nach einem Bericht des VBB mehrere	Barrierefreiheit in den verschiedenen Bereichen des ÖPNVs wird gleichwohl angestrebt.
ID: 1095	Definitionen wie "baulich barrierefrei" sind wie dargelegt wenig geeignet, über die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit Auskunft zu geben. Ausgehend von der Idee, wie andere Menschen auch - wenn irgend möglich ohne fremde Hilfe - unterwegs sein zu können, gehören zwingend zu den Angaben zur Station die Eigenschaften, die sich für den Ein- und Ausstieg durch die eingesetzten Fahrzeuge ergeben. Diese Verbindung enthält der Entwurf nicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der barrierefreie Zustieg in das Eisenbahnfahrzeug ist im dem Begriff „Bauliche Barrierefreiheit“ nicht inbegriffen, da für diesen Zustand die Einstiegshöhe des Fahrzeugs und die Bahnsteighöhe harmonisiert sein müssen. Im Land Brandenburg bestehen in fast allen Linienführungen Stationen mit stark differierenden Bahnsteighöhen. Um Bahnsteige mit einer Höhe von weniger als 0,55 m über Schienenoberkante (ü. SO) mit Hilfe fahrzeuggebundener Einstiegshilfen für mobilitätseingeschränkte Reisende nutzbar zu machen, ist der Einsatz von Fahrzeugen mit maximal 600 mm Einstiegshöhe erforderlich, welche gleichermaßen eine Nutzung von 0,76 m ü. SO hohen Bahnsteigen ermöglichen. Die DB Station&Service AG als bundeseigener Betreiber der weit überwiegenden Mehrheit der Stationen verfolgt die Zielstellung, sukzessive sämtliche Bahnsteige mit einer Höhe von 0,76 m ü. SO auszustatten. Dies ist im Land Brandenburg noch nicht flächendeckend der Fall. Da auch pro SPNV-Linie z.T. Fahrzeuge mit unterschiedlichen Einstiegshöhen eingesetzt werden, ist eine solche Übersicht aus unserer Sicht nicht flächendeckend darstellbar.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1094	Sehr geehrte Damen und Herren! Ich protestiere gegen die Einstellung der RB 63. Der Probebetrieb fand unter äußerst ungünstigen Zeiten der Pandemie statt und ist aus meiner Sicht nicht repräsentativ. Ich [redacted] habe erlebt, dass die Linie zunehmend mehr in Anspruch genommen wurde. Zum einen: Wie kann eine Beurteilung unter Pandemiebedingungen ernsthaft in Erwägung gezogen werden und zum anderem: alles spricht von der Umwelt und weniger das Auto nutzen. Damit die Menschen die Bahn regelmäßig nutzen und das Auto stehen lassen, muss die Linie verlässlich fahren. Wahrscheinlich ist aufgrund der Pandemie noch nicht allen bekannt, dass die RB 63 fährt. Erst kürzlich gab es leider nur an wenigen Tagen (und nur Wochenends) ein Angebot der RB 63, wo sie stündlich bis Templin fuhr. Da wurde richtig drum geworben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	In dieser Gegend ist man an diese Linie wirklich angewiesen. Ich bitte darum, dass sie uns erhalten bleibt. Mit freundlichen Grüßen, [redacted] Ich bitte darum, dass	Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1093	Ich protestiere gegen die Einstellung der Linie Joachimsthal-Templin. Ich nutze diese Bahnlinie regelmäßig [redacted]. In der Coronazeit war die Auslastung nicht so hoch, aber der Tourismus muss auch erst wieder in Gang kommen! Ich appelliere an den Landtag, der Bahnlinie eine Chance zu geben und wenigstens den Probebetrieb zu verlängern! Viele Grüße [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1092	Die Strecke Joachimsthal –Templin (RB63) wird in der Potentialuntersuchung unter Kategorie B benannt: „Potenzial für eine Bestellung im Taktverkehr nicht eindeutig erkennbar“. Im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan heißt es nun: „Für Joachimsthal –Templin (RB63) wird zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Machbarkeitsstudie benötigt; hier läuft bis 2022 der verlängerte Probebetrieb. Erst auf Grundlage der aus dem Probebetrieb vorliegenden Ergebnisse soll über die weitere Verfahrensweise entschieden werden.“ In der Abbildung „Geplantes Linienkonzept des SPNV-Regionalverkehrs im Jahr 2023“ ist die Strecke Joachimsthal –Templin des RB63 gar nicht mehr vorhanden. Die Linie soll anscheinend eingestellt werden. Der Probebetrieb der bis Ende 2022 eingerichtet wurde, hatte gar keine echte Chance die benötigten Fahrgastzahlen zu erreichen. Ein von vornherein zeitlich begrenzte Einsatz ist wohl kaum geeignet, Pendler zu überzeugen, vom eigenen PKW auf die Bahn umzusteigen. Dazu kamen die Probleme durch Pandemie und Lockdown. Für touristische Zwecke war der Probebetrieb auch nicht geeignet, da es kaum vernünftige Anschlüsse gab. Ich habe z.B. mal in der Zeit des Probebetriebes versucht, die Bahn für eine Ostseereise zu nutzen, hätte aber beim Umstieg von RB 63 in Eberswalde in den RE nach Stralsund fast eine Stunde warten müssen. Auch an den Zwischenhalten des RB 63 gibt es kaum Umstiegsmöglichkeiten, die touristisch genutzt werden können, da die Kreisgrenzen oft eine Busverbindung zu touristischen Zielen verhindern. So gibt es z.B. keine Verbindung zum Weltnaturerbe Grumsin (Kreis Uckermark) vom nur wenige Kilometer entfernten Haltepunkt der RB 63 in Halthüttendorf. Trotzdem soll im April 2022 nach Angaben der Niederbarnimer Eisenbahn die Strecke Joachimsthal –Templin von 155 Fahrgästen pro Tag genutzt worden sein. Als Voraussetzung für die Wiederaufnahme des Bahnbetriebs wird ein ausreichendes Potenzial an Fahrgästen und ein dazu im Verhältnis stehender Investitions- und Betriebskostenaufwand genannt. Die Rede ist von mindest 300 Fahrgästen pro Tag. Dabei wird nicht zwischen dünn und sehr dünn besiedelten Gegenden unterschieden. Ausserdem wird das Potenzial der Tourismusentwicklung ignoriert! Damit wird die Potenzialanalyse und die Einstellung der Strecke Joachimsthal –Templin (RB63) nicht dem als erstes genanntem Ziel des Landesnahverkehrsplans gerecht, der „Schaffung attraktiver Verkehrsangebote mit Bahn und Bus, um in allen Landesteilen zuverlässige, öffentlich zugängliche Mobilität zu ermöglichen und somit zur Verkehrswende beizutragen.“	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1091	Bitte den RB 63 weiter fahren lassen, denn Schulkinder benötigen diesen dringend	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1090	Ich bin über die Pläne zur Einstellung der Linie RB 63 tief enttäuscht. Damit wird wieder einmal bewiesen, dass die Bürgerinnen und Bürger in der Peripherie des Landes bei der Zukunftsplanung keine Rolle mehr spielen. Wenigstens eine Verlängerung der Probephase macht Sinn, denn diese Strecke ist wie gemacht zur touristischen Nutzung. Ich selbst nutze diese Strecke häufig, am Vormittag nach 9.15 Uhr habe ich keine andere Chance von Templin nach Milmersdorf zu fahren, als mit dem Zug der Linie RB 63.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1089	Sehr geehrte Damen und Herren, ich finde die es unmöglich, dass der Verkehr Joachimsthal - Templin zum Dezember eingestellt werden soll. Die Fahrgastzahlen während der Corona-Zeit sind doch komplett irrelevant. Wie kann man in Zeiten, wo die absolute Notwendigkeit der Verkehrswende jedem einleuchten sollte, überhaupt noch Bahnstrecken im Umland einer Metropole einstellen? In wenigen Jahren wird ein Großteil der Berliner zwangsläufig kein eigenes Auto mehr besitzen, die Entwicklung jedes Ortes in Brandenburg, auch des touristischen Potentials hängt schon jetzt sehr von Bahnanschluss ab. Diese kurzfristige Politik ist erschreckend und ich habe wirklich den Eindruck, es wurde überhaupt nichts dazugelernt. Wenn die Fahrgastzahlen wirklich einen Betrieb noch nicht rechtfertigen, dann muss wenigstens für eine Übergangszeit ein saisonaler Betrieb sichergestellt werden wie bei der Rheinsberger Strecke. Außerdem hätte man den Fahrplan ohne Probleme so gestalten können, dass die Strecke auch für Reisen Templin - Berlin eine Rolle spielt. Das hätte ganz andere Fahrgastzahlen hevorgebracht und war offensichtlich gar nicht gewollt. Insgesamt muss man in die Zukunft schauen, und da muss doch jedem klar sein, dass die Uckermark und gerade die Gemeinden an der Bahnstrecke zu den beliebtesten Ausflugszielen gehört und eine Wachstumsregion werden, das zeigt sich doch schon an den Grundstückspreisen. Das Potential einer gut funktionierenden Bahnstrecke, die auch noch eine wichtige Netzwirkung für die Bahn insgesamt hat (es sein an die vielen Umleiterverkehre erinnert, als die Strecke Bernau-Berlin gesperrt war) so destruktiv kaputtzumachen, deutet leider auf eine weiterhin grundsätzlich eisenbahnfeindliche Politik im MIL hin. Ich bin extrem enttäuscht von dieser Entscheidung und hoffe sehr, dass der Druck aus der Region noch zu einem Umdenken führt. Mit freundichen Grüßen, [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nichtberücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 imProbebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative desMinisteriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht aufdie Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarteProbebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechselim Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichtsüberholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allenBeteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tageindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derartmarode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeitengefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehrgewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal,Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzungdes busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der LinieRB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweitdiese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für einlangfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1088	Gerne auch Radwege in den Gebieten rund um Grünheide ausbauen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Einwendung bezieht sich auf Sachverhalte, die nicht im Geltungs- und Gestaltungsbereichs des LNVPS liegen.
Öffentlichkeit: Privatperson	Gerne mehr Takte auf der Strecke zwischen Frankfurt(Oder) und Berlin aufgrund von Tesla Schichten. Und Busse auch zu späten Uhrzeiten in den Orten rund um Tesla.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember2022 wurde das

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1087		Verkehrsangebot in Bezug auf den Bahnhof Fangschleuse insbesondere in den Abendstunden erweitert. Die verkehrliche Erschließung des Teslawerkes wird laufend evaluiert und bedarfsweise ergänzt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1086	Sehr geehrte Damen und Herren, grundsätzlich begrüße ich jegliche Verbesserung im ÖPNV. Allerdings habe ich auch hier wieder Anregungen, Kritiken und Verbesserungsvorschläge. - schnellstmögliche Umsetzung des Ausbaus der Strecke Berlin - Prenzlau - Stralsund auf Vmax 160 km/h. [...] Schaffung von Kreuzungs- und Überholungsmöglichkeiten für mehr Flexibilität. [...] Weitere Reaktivierungen von Nebenbahnen. Brüssow - Löcknitz (-Szczecin); Templin - Fürstenberg; Templin - Prenzlau; Angermünde - Bad Freienwalde, etc. dabei eine ganzheitliche Betrachtung berücksichtigen (Güterverkehr; Umleiter; Entlastungstrecken, etc)	I. Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der bedarfsgerechte Ausbau der Infrastruktur (z.B. Überholungsgleise, Geschwindigkeitserhöhungen) dem Betreiber DB Netz AG bzw. dem Eigentümer Bund obliegt. Für die im Bundesverkehrswegeplan hinterlegte abschnittsweise Geschwindigkeitserhöhung der Strecke Berlin – Angermünde – Stralsund auf 160km/h wurde seitens des Betreibers bisher kein Umsetzungszeitraum genannt. In einem vorlaufenden Gutachten zum LNVP 2023 wurden verschiedene Strecken in Brandenburg bezüglich ihres Potenzials zur Reaktivierung nach einheitlichen Maßstäben untersucht. Dabei hat es keine der von Ihnen genannten Strecke in die engere Auswahl geschafft. 10 Strecken werden in einem nachlaufenden Gutachten vertieft bezüglich ihres Verhältnisses von Kosten zu Nutzen untersucht II. Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt werden kann. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde,

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden.
ID: 1086	Schnellstmögliche Schaffung von mehr Kapazitäten auf der Relation Berlin - Prenzlau (-Stralsund) [...] - Beibehaltung der Bedienung (Eberswalde - Joachimsthal) - Templin, inklusive Angebotsausweitung und Verbesserung der Anschlüsse und Erhöhung der Kapazitäten auf den Zubringerleistungen. Vielen Dank Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Seit Dezember 2018 wurde die Linie RB63 im Probebetrieb von Joachimsthal bis Templin Stadt verlängert. Auf Initiative des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung hin wurde mit Rücksicht auf die Folgen der COVID-19-Pandemie der auf drei Jahre vertraglich vereinbarte Probebetrieb bis Ende des Jahres 2022 verlängert. Er lief planmäßig zum Fahrplanwechsel im Dezember 2022 aus. Eine Verlängerung des Probebetriebes war angesichts überholender Kausalitäten nicht erforderlich, da sowohl die von allen Beteiligten vertraglich festgelegten Fahrgastzahlen von rund 300 Fahrgästen/Tag eindeutig nicht erreicht wurden, als auch die Schieneninfrastruktur derart marode war, dass darauf größtenteils nur mit geringen Geschwindigkeiten gefahren und ohne hohe Investitionssummen die Verkehrssicherheit nicht mehr gewährleistet werden konnte. Stattdessen sollen voraussichtlich ab Sommer 2023 mehrere PlusBus-Linien die Städte Schwedt (Oder), Angermünde, Joachimsthal, Templin und Prenzlau ringförmig miteinander verbinden. Parallel zur Umsetzung des busgestützten „Uckermark-Rings“ wird die Schieneninfrastruktur der Linie RB63 einer Nutzen-Kosten-Untersuchung unterzogen, um zu bewerten, inwieweit diese dauerhaft reaktiviert werden kann. So sollen die Potenziale für ein langfristig tragbares und attraktives Schienenkonzept ermittelt werden. Eine Angebotsausweitung auf der Achse Berlin - Angermünde - Prenzlau ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2026 mit dem neuen Netz Nord-Süd geplant. Die Sitzplatzkapazität steigt um ca. 20% (Sommer) bzw. 40% (Winter).

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1086	- Ausbau des ÖPNV im allgemeinen und insbesondere in der Uckermark, wie bspw. durchgehende Verbindungen: Prenzlau - Brüssow - Löcknitz, Prenzlau - Woldegk - Neubrandenburg (also auch "grenzübergreifend"), Ausweitung des Bedienzeiten, das man auch Abends noch bspw. von Prenzlau ins Umland, etc. kommt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1085	Sehr geehrte Damen und Herren, das die Bahnstrecke still gelegt werden soll , kann ich nicht verstehen. Alle reden davon das man mehr die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen sollte. Möglich ist es aber in der Prignitz nicht ohne Auto zu sein. Wenn aber dann noch diese Zugstrecke geschlossen wird, sind Kinder, Jugendliche und Erwachsene ohne Auto total aufgeschmissen!! [Anm. d. Red.: Kritik bezieht auf den RB 74]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1084	[...] das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz) gibt in § 7 (3) Nummer 3 vor, was bei der Aufstellung des LNVP besonderes (u.a.) zu berücksichtigen ist: "die Belangebehinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs." Folglich sollte man annehmen, daß sich der LNVP damit auseinander setzt, "welche Belange" bei "welchen Menschen" vorkommen und "welche Maßnahmen" passend dazu vorgesehen sind. Wenn "weitreichende Barrierefreiheit" erreicht werden soll, sollte klar gemacht werden, was	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die Definition von Barrierefreiheit gem. BbgBGG §3 (3) wird aufgenommen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Barrierefreiheit begrifflich bedeutet. Im Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BbgBGG) gibt es im § 3 die Begriffsbestimmungen dazu. Im Gegensatz zu einer ganzen Reihe anderer NVP kommt der Entwurf des LNVP ohne eine Auflistung von Arten von Behinderungen daher und zeigt bezüglich der (Auffindbarkeit,) Zugänglichkeit und Nutzbarkeit folglich keine Bedarfe dazu auf. Man sollte meiner Meinung nach nicht davon ausgehen, daß alle beteiligten Gesetze allen Lesern geläufig sind (siehe Randbemerkung 1; unten). Folglich wäre es hilfreich, über den genannten Ansatz zunächst den Bedarf an Eigenschaften (zwecks "Barrierefreiheit") zu benennen, damit bei den "Maßnahmen" und dem "Zeitplan" schlüssig argumentiert und das einer Lösung zugeführt werden kann.	
ID: 1084	Unter "2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen" steht einführend der Satz "Ein wesentliches Merkmal der Stationen in Bezug auf eine bedarfsgerechte Infrastruktur ist die bauliche Barrierefreiheit der Zugangsstellen". Das ist sicherlich nicht verkehrt, doch weil die "Bedarfe" nicht benannt (erkannt) wurden, wird danach auf wenige Teilaspekte abgestellt. Wenn z.B. die Bahnhofshalle mit dem Wartebereich, einem Schalter oder dem Fahrkartenautomaten nur über Stufen erreichbar ist, können trotzdem alle Bahnsteige stufenfrei erreichbar sein und ein taktiles Leitsystem bei "richtiger" Bahnsteighöhe haben. Das ist dann per Definition "baulich barrierefrei". Rollstuhlfahrer werden das anderes sehen und für die Planung (Maßnahmen, Zeitplan) könnte fälschlich auf kein Handlungsbedarf weil schon "baulich barrierefrei" geschlossen werden... Wie bei allen so gebastelten Definitionen bleiben diverse Fälle offen: trotz fehlender stufenfreier Gleisquerung (z.B. Personenunterführung nur über Treppen) können in einer Station mit zwei Bahnsteigen beide das Merkmal baulich barrierefrei erhalten, weil sie zu Straßen hin ebenerdigen Zugang bieten. Unpraktisch, wenn da ein Umstieg in die Gegenrichtung (zu einem anderen Streckenast) nur über Stufen oder erhebliche Umwege funktioniert. Den Fall ohne "alternative Querungsmöglichkeiten in der Nähe" gibt es in VBB-Land an drei von 100 Stationen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Teilaspekte der baulichen Barrierefreiheit bewerten den Zustand der Bahnsteig- und Zugangsanlagen des jeweiligen Eisenbahninfrastrukturunternehmens (EIU) als Betreiber der Station. Der Landesnahverkehrsplan fasst die relevanten verkehrlichen Aspekte und die daraus entstehenden Anforderungen an die Gestaltung von SPNV-Verkehrsanlagen in seinem Zuständigkeitsbereich zusammen. Damit sind auch ein geschützter Wartebereich, z.B. ein Wetterschutzhaus oder die Erreichbarkeit eines Fahrkartenautomatens, enthalten. Als prioritär wird durch den Aufgabenträger SPNV jedoch gesehen, dass mobilitätseingeschränkte Reisende nach Verlassen des Zuges nicht auf dem Bahnsteig eingeschlossen werden bzw. den Bahnsteig ohne Hilfestellung erreichen können. Umwege sind dabei punktuell aufgrund der sehr hohen Investitionskosten und der langen Planungsvorläufe zumindest vorübergehend in Kauf zu nehmen.
ID: 1084	Noch so ein Merkmal, was "baulich barrierefrei" für Menschen im Rollstuhl bedeuten kann, wenn das mit einem (oft zwei an einer Station für einen Ein- oder Ausstiegs-Vorgang nötig!) Aufzügen erreicht wird. In VBB-Land galt in 2020 (nach einer VBB-Veröffentlichung): "Aufzüge wurden an 66 Stationen (19%) angetroffen, davon bestanden an 9 Stationen Mängel oder die Aufzüge waren außer Betrieb." Auch bei wiederum unklarer Beschreibung für die Zählweise dürfte klar sein, daß einen "baulich barrierefreien" Bahnhof oder Bahnsteig in einem LNVP zu finden keineswegs im Alltag "benutzbar" bedeutet. Neun von 66 ist ein nicht unerheblicher Prozentsatz, wenn man das mit dem Würfeln vergleicht fast wie einen Sechser werfen. Nur ist das auch keine Lotterie, auf dem Bahnsteig stehen bleiben oder den Zug weg fahren sehen ist "no fun".	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die aktuelle Aufzugsverfügbarkeit bereits in die VBB-Fahrplanauskunft integriert ist. Im Rahmen des Qualitätsmanagements wird die Verfügbarkeit linienbezogen analysiert, um entsprechende Aktivitäten auszulösen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1084	Defekte Aufzüge in der Fahrplanauskunft ist im LNVP ein Thema [...] Menschen mit Mobilitätseinschränkungen würden von beidem profitieren. Von besserer Datenqualität bei den Aufzugsdaten auch - ich kenne aus persönlichem Erleben den Fall, das zeitgleich am gleichen Bahnhof ein "false positiv" und ein "false negativ" zu sehen waren. Allerdings nicht in Brandenburg, doch da macht das System der DB keinen Unterschied.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da sich nicht um eine strukturelle Anforderung an den LNVP handelt.
ID: 1084	Mit Maßnahmen hat es der Entwurf ohnehin nicht so: "Mit Stand 2022 sind 205 Stationen in Brandenburg als baulich barrierefrei einzustufen (siehe Karte 3). Bei den übrigen Stationen bestehen zumindest bezüglich eines genannten Kriteriums Einschränkungen." benennt, was nicht verkehrt ist, "Erfolge", läßt aber hinsichtlich Maßnahmen und Zeitrahmen alles offen. Das ist verkehrt, weil gesetzlich anders vorgesehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Zuständig für den barrierefreien Ausbau der Stationen ist der jeweilige Betreiber, welcher allein für die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben verantwortlich ist. Dieser verantwortet ebenfalls die dazu notwendigen Terminplanungen. Der größte Stationsbetreiber Deutschlands, die DB Station&Service AG, hat entsprechend die Vorgaben des einschlägigen Bundesgesetzes zu erfüllen. Der Bund als Alleineigentümer finanziert den sukzessiven barrierefreien Ausbau der Stationen. Das Land kann in ausgewählten Fällen im Rahmen beschränkter finanzieller Möglichkeiten an nicht prioritär durch Bund zu finanzierenden Stationen im Rahmen von Fördermaßnahmen unterstützen, insbesondere selbstverständlich dort, wo ein besonderes Landesinteresse besteht. Dies ist z.B. an Verknüpfungsstationen mit dem übrigen ÖPNV der Fall.
ID: 1084	Ein weiteres Beispiel zu nicht weiter verfolgten Bedarfen ist unter "4.7.5 Bahnhöfe und Bahnhofsempfangsgebäude" zu finden. Dort wird auf ein Umfrageergebnis abgestellt. Bei den Wünschen waren es "80 Prozent" für "das Vorhandensein von modernen, sauberen Toiletten" und "70 Prozent" für "das Vorhandensein einer beheizten Wartemöglichkeit". Es ist keinerlei Hinweis zu erkennen, ob und wie der Zusammenhang zu Maßnahmen und Zeitrahmen für Barrierefreiheit gesehen wird. Barrierefreies WC erreichbar, glauben Sie es mir, ist Menschen im Rollstuhl mindestens ebenso wichtig wie dem Durchschnitt die einfachere Version. Eine beheizte aber (siehe oben) nur über Stufen zugängliche Halle eines ansonsten "baulich barrierefreien" Bahnhofs hilft auch nur einem Teil der daran interessierten Reisenden. In so weit läßt der Plan mangels Planung die Rollstuhlnutzer in der Kälte stehen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Wie sanierte Bahnhofsempfangsgebäude in Bezug auf eine Barrierefreiheit ausgestattet werden, obliegt den Eigentümer*innen der Gebäude (nur noch rund 15% der Bahnhofsempfangsgebäude in Brandenburg befinden sich im Eigentum der DB) und den für sie geltenden gesetzlichen Regelungen. Das Land Brandenburg und die Kompetenzstelle Bahnhof beim VBB können nur Anreize setzen, damit eine Barrierefreiheit, die grundsätzlich angestrebt wird, erreicht wird. So sind eine "Barrierefreie Erschließung des Gebäudes" sowie "Barrierefreie WC-Anlagen" in der Richtlinie ÖPNV-Invest des Landes Brandenburg in Bezug auf die Revitalisierung von Bahnhofsempfangsgebäuden explizit als förderfähige Maßnahmen aufgelistet.
ID: 1084	Im Entwurf des LNVP wird lediglich ein "Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG)" genannt (im Zusammenhang mit der Zielvereinbarung der DB und bei den Abkürzungen).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die entsprechende Textpassage wird angepasst.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Vermutlich wird dort auf Bundesrecht abgestellt, eher zu finden unter der Bezeichnung "Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz - BGG)". Diese redaktionelle Änderung sollte im LNVP aktualisiert werden.	
ID: 1084	Unter "2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen" ist der Text so formuliert, daß man bei "Barrierefreier Ausbau der Stationen" schließen könnte, im Rahmen der Regelungen nach dem BGG hätten Verbände der 1.000 Reisenden-Regelung in einer Zielvereinbarung zugestimmt. Schlägt man im Zielvereinbarungsregister des BMAS nach, findet man das im Dokument "Das 4. Programm zur Barrierefreiheit der Deutschen Bahn AG" (aus Mai 2021) unter "Dissenspunkte". Ob es eine Zielvereinbarung nach BGG oder nach EBO ist, läßt sich dem Dokument nicht so leicht entlocken; die drei Vorgänger des Dokuments sind als "Selbstverpflichtung" definiert. Hinsichtlich der Bedeutung der 1.000 Reisenden-Regelung für Menschen mit Behinderung (wie mich) wäre es schon angemessen, den Sachverhalt im LNVP zutreffend zu beschreiben.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der Dissens zwischen den Verbänden und dem Bund ist bekannt, dennoch werden für Stationen unter 1.000 Reisenden durch den Bund als Eigentümer des größten Stationsbetreibers Deutschlands, der DB Station&Service AG, i.d.R. keine Mittel für den bundesfinanzierten Bau von Aufzügen oder Rampen bereit gestellt werden. Lediglich über Sonderprogramme z.B. im Rahmen des Zukunftsinvestitionsprogrammes (ZIP) erfolgen begrenzte und befristete Mittelbereitstellungen, welche z.T. eine Ko-Finanzierung aus Landesmitteln erfordern. Der Landesnahverkehrsplan kann jedoch keine Regelungen diskutieren, auf die das Land zuständigkeitshalber keinen Einfluss nehmen kann.
ID: 1084	Die Formulierung "Darüber hinaus kann das Land Brandenburg, insbesondere an Verknüpfungsstellen mit dem kommunalen ÖPNV, auf Antrag eine barrierefreie Gestaltung derartiger Stationen als Einzelmaßnahme fördern." beschreibt Möglichkeiten und keinen Plan mit Maßnahmen und Zeitrahmen, wie das rechtlich für den LNVP gefordert ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Zuständig für den barrierefreien Ausbau der Stationen ist der jeweilige Betreiber, welcher allein für die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben verantwortlich ist. Dieser verantwortet ebenfalls die dazu notwendigen Terminplanungen. Der größte Stationsbetreiber Deutschlands, die DB Station&Service AG, hat entsprechend die Vorgaben des einschlägigen Bundesgesetzes zu erfüllen. Der Bund als Alleineigentümer finanziert den sukzessiven barrierefreien Ausbau der Stationen. Das Land kann in ausgewählten Fällen im Rahmen seiner beschränkten finanziellen Möglichkeiten an nicht prioritär durch Bund zu finanzierenden Stationen im Rahmen von Fördermaßnahmen unterstützen, insbesondere selbstverständlich dort, wo ein besonderes Landesinteresse besteht. Dies ist z.B. an Verknüpfungsstationen mit dem übrigen ÖPNV der Fall.
ID: 1084	Die TSI PRM wird in unterschiedlichen Schreibweisen angeführt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die Schreibweise vereinheitlicht wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1084	Wieso der Link [zu TSI PRM, Anm. der Redaktion] zu einer EU-Verordnung ausgerechnet auf einen von mehreren Anbietern (Eisenbahn-Cert; siehe https://www.eisenbahn-cert.de/DE/Informationen/TSI/TSI_PRM/tsi_prm_node.html) lautet, ist mir schleierhaft. Auch zu Seiten des Herausgebers wäre dieses Dokument in deutsch verlinkbar. "Die beim Eisenbahn-Bundesamt in Bonn angesiedelte „Benannte Stelle Interoperabilität“ hat bereits mehr als 3500 Zertifikate für Fahrzeuge, Infrastruktureinrichtungen und deren Komponenten ausgestellt" steht auf den Seiten des Eisenbahn-Cert, eines von mehreren Dienstleistern auf dem Gebiet. Wer dem Link folgt, bekommt u.a. den Hinweis auf "(EU) 2019/772 - Änderung der Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM)", wobei das nicht den Inhalt des verlinkten Dokuments beschreibt, das übrigens wiederum auf Servern der EU liegt. Der Herausgeber des LNVP ist nun nicht für solche Irrtümer verantwortlich, könnte das aber mit direkter Verlinkung auf den Server der EU einfacher und besser lösen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Der Link wird angepasst.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1083	Sehr geehrte Damen und Herren, nach meiner persönlichen Einschätzung war im aktuellen LNVP 2018 viel zu wenig Gewicht auf Barrierefreiheit gelegt worden. Leider hat es eine meiner Lieblingsformulierungen daraus "Die Barrierefreiheit im SPNV (ÖPNV) voranzubringen – dabei die gesamte Reisekette zu betrachten." (LNVP 2018, Seite 18, damals mit "wesentlichen Weichenstellungen" überschrieben unter "1.1. Aufgabe und Funktion des LNVP") weder direkt noch indirekt in den aktuellen Entwurf geschafft. Aktuell kommt der für die barrierefreie Nutzung so wichtige Ansatz "Reisekette" nur noch im Zusammenhang mit den "elektronischen Auskünften" und bei der Erklärung der Abkürzung "Delfi" vor. Praktisch geht es bei Fahrten von Menschen mit Behinderung wie bei allen anderen Menschen auch fast nie nur um das Teilstück mit dem SPNV. Fußwege am Anfang, beim eventuellen Umstieg und am Ende einer Ortsveränderung sind der Normalfall, die Regel. Dazu kommen oft Teilstrecken mit dem in anderen Nahverkehrsplänen näher bestimmten Fahrten mit dem ÖPNV. In Gegensatz zur Redensart "Wenn jeder nur an sich denkt ist an alle gedacht" gilt das bezüglich barrierefreier Reiseketten im LNVP und den (vielen) NVP nicht. Dann fehlen nämlich die Übergänge zwischen den Gliedern der Kette und die Nutzung wird sperrig. Sperrige Übergänge bedeuten mit einem anderen Wort "Barrieren". Diese Übergänge müssen "irgendwo" im Auge behalten werde. Im Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz) ergibt sich, daß diese Stelle der LNVP sein muß (schon von der Systematik her kann das nicht "von unten nach oben" aus dem NVP z.B. einer Stadt erfolgen). Es geht im LNVP nicht nur um den SPNV, die Regelung besagt "Er stellt den Rahmen für eine landesweit koordinierte Verkehrsentwicklung des gesamten öffentlichen Personennahverkehrs dar". Einen Rahmen vorgeben wird im LNVP-Entwurf zu "Somit bietet er den Aufgabenträgern des kommunalen ÖPNV eine Orientierung". Am Übergang zwischen Rahmen und Orientierung kann es dann zu Barrieren kommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da das Ziel die Barrierefreiheit im SPNV (ÖPNV) voranzubringen und dabei die gesamte Reisekette zu betrachten weiterhin implementiert ist. Dennoch soll gerade auf die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln verstärkt die Aufmerksamkeit gerichtet werden.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1083	Am Beispiel eines taktilen Leitsystems will ich das verdeutlichen. Wenn in der Station des SPNV (dem Bahnhof) ein Leitsystem besteht und an einem Bussteig nahe des Bahnhofsvorplatzes auch, dann ist der Weg dazwischen für den Blinden mit Langstock deshalb noch lange nicht für einen selbständigen Umstieg geeignet. Besonders kritisch wird das, wenn wegen SEV oder Bus-Notverkehr dort unvermittelt ein Umstieg nötig wird. Ohne fremde Hilfe geht es dann nicht und fremde Hilfe ist nicht unbedingt da. Wenn an den SEV oder Busnotverkehr bei Störungen im SPNV gedacht wird und Busse mit Kneeling und Klapprampe eingesetzt werden, sind die verbleibenden 27 cm Einstiegshöhe (ein Beispiel eines häufig beschafften Niederflurbusses) sogar "mit fremder Hilfe" für Menschen im Rollstuhl vom Straßenniveau heftig. Dann ist das zu steil und ein Bussteig ist nötig. Folglich gehört zum SEV die frühzeitige Überlegung, wo denn der Halt der SEV-Busse (oder der Fahrzeuge des Bus-Notverkehrs) erfolgen soll. Der SEV gehört eindeutig zum SPNV, den er ersetzen soll. Eine eventuell vorhandene Bus-Haltestelle nicht. Folglich kann sich eine nur schwer zu bewältigende Einstiegssituation ergeben. Zum SEV stehen ein paar Ausführungen unter "4.2.3 Baubetriebsmanagement der Infrastrukturbetreiber", zum Busnotverkehr steht nichts. Es auf Verträge mit dem EVU schieben löst die Frage nicht, was denn das Land für die Ausschreibungen erwartet; die Vorgabe fehlt. [Kritik: Barrierefreiheit im SEV/Bus-Notverkehr, Anm. der Redaktion]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da in den Ausschreibungen zur Vergabe von SPNV-Leistungen eindeutige Anforderungen an den Schienenersatzverkehr (SEV), Busersatzverkehr (BEV) und Busnotverkehre (BNV) enthalten sind. Für SEV in Bussen gilt, dass ein Konzept seitens des Betreibers einzureichen ist. Die Mitnahme mobilitätseingeschränkter Personen ist im SEV verpflichtend, bei BNV ist die Mitnahme mobilitätseingeschränkter Personen zu ermöglichen. Im Verbundgebiet Berlin-Brandenburg wurde begonnen, an den Stationen die Wegweisung zum SEV/BNV nicht nur temporär, sondern feststehend in Vitrinen und am Weg auszuschildern, um den erforderlichen Umstieg optimal zu gestalten und auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu erleichtern. Die im Ersatzverkehr eingesetzten Busse müssen den Standards barrierefreier Fahrzeuge entsprechen.
ID: 1083	Wenn wie im vorliegenden LNVP gar der On-Demand-Verkehr ausdrücklich angesprochen wird (siehe "4.6.4 RufBus" und "4.6.5 Innovative Mobilitätsangebote"), bedeuten nicht vorhandene Abstimmungen zu den Abmessungen von Rollstühlen für die betreffenden Rollstuhlnutzer Streß bei der Reiseplanung für Menschen mit Behinderungen und einen möglichen Bruch der barrierefrei erdachten Reisekette, weil die Weiterbeförderung an einer Stelle andere Abmessungen voraussetzt. Das Land Brandenburg spricht ausdrücklich den Zusammenhang mit dem SPNV an ("... als Zubringerverkehre bislang noch nicht an Bahnhöfen zum Einsatz kommen..."), trotzdem enthält auch der LNVP-Entwurf keinerlei Hinweise darauf, ob, in welchem Umfang und wann hierbei Barrierefreiheit erreicht werden soll. Über den Begriff "Reisekette" käme man vielleicht auf Beauskunftung und müßte bei den Angaben zur Barrierefreiheit über Fristen und Abmessungen hinweisen, was derzeit nicht und teils unzutreffend passiert. (Beispiel VBB-Website zu Anmeldefristen: auf die deutlich längere Anmeldefrist für Menschen im Rollstuhl für "Rufbus im Landkreis Uckermark / Angermünde" kommt man dort nicht, die sind erst auf der Website des Betrieber zu finden. Die "Anmeldung bis 60 Minuten vor Fahrtantritt" auf der Seite des VBB und "wenn Sie im Gebrauch eines Rollstuhls sind, die Fahrt 72 Stunden vorher" beim Betreiber machen einen erheblichen Unterschied bei der Planung und Durchführung einer Fahrt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der vorliegende Landesnahverkehrsplan leider keinerlei Vorgaben zu einzusetzenden Fahrzeugtypen für Rufbusse vornehmen kann. Rufbusverkehre werden über die lokalen Busunternehmen der Landkreise organisiert. Entsprechende Vorgaben hierzu werden in den Nahverkehrsplänen der Landkreise gemacht. In Bezug auf den von Ihnen angesprochenen Rufbus in der Uckermark / Angermünde haben wir ihr Anliegen an die zuständige Stelle beim VBB weitergeleitet. Eine entsprechende Korrektur der Internetseite wird zeitnah vorgenommen.
ID: 1083	Immerhin lautet eine gesetzliche Vorgabe zum LNVP "Der Landesnahverkehrsplan muss Angaben enthalten über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben zur Erreichung des Zieles, für behinderte und andere Menschen eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit für die	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da das Ziel die Barrierefreiheit im SPNV (ÖPNV) voranzubringen und dabei die gesamte Reisekette zu betrachten weiterhin

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs herzustellen". Es ist wohl doch wichtig, dem früheren Gedanken mit den "Reiseketten" im Zusammenhang mit Barrierefreiheit auch hinsichtlich der Vorgaben im LNVP mehr Beachtung zu schenken.	implementiert ist. Dennoch soll gerade auf die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln verstärkt die Aufmerksamkeit gerichtet werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1082	Sehr geehrte Damen und Herren, ich finde es für Menschen wie mich, die im Alltag im Rollstuhl unterwegs sind, unerfreulich, daß unter "1.1 Ziele des Landesnahverkehrsplans" die "Barrierefreiheit" nicht mal erwähnt wird. Gilt etwa der Umkehrschluß, Barrierefreiheit ist im Land Brandenburg kein Ziel?!? Das steht im Widerspruch zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz), das in § 7 (3) Nummer 3 vorgibt, was bei der Aufstellung des LNVP besonderes (u.a.) zu berücksichtigen ist: "die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs." Wenn nun keines der genannten Ziele Barrierefreiheit sprachlich aufgreift, steht zu befürchten, daß Maßnahmen im Sinne des § 7 ebenso wie ein Zeitrahmen und später die Umsetzung nicht im Fokus der Ersteller stehen. Es ist dabei nicht relevant, wie die Vorstellungen zu den aufgeführten Punkten wie "Ausbau von Bahnhöfen und Bahnhofsumfeldern" sind - ohne Eindeutigkeit hängt jeder Leser dabei nur seinen eigenen Vorstellungen nach. Ich selbst habe schon mehrfach vorfinden müssen, daß "innovative und alternative Mobilitätsangebote" keineswegs automatisch beinhaltet, daß das ach so innovative Angebot von Mobilitätseingeschränkten nutzbar ist. Rufbusse als Normalo eine halbe Stunde vorher bestellen können, für Menschen im Rollstuhl über einen anderen Kanal und das Tage zuvor bestellen müssen, so etwas gibt es auch innerhalb des VBB, der ja nach § 5 (3) am LNVP tätig war. Von daher halte ich es für erforderlich, den Inhalt von "1.1 Ziele des Landesnahverkehrsplans" zu überdenken und Barrierefreiheit als Ziel mit einer angemessenen Formulierung aufzuführen. Nur so kann die Öffentlichkeit einschätzen, wie es sich bei diesem für viele Menschen wichtigen Thema verhält. Dabei könnte man, nebenher bemerkt, die sprachliche Holprigkeit "Weiterhin baut er auf dem Landesnahverkehrsplan 2018 auf und formuliert so eine strategische Weiterentwicklung der Ziele des vorliegenden LNVP sind daher" ausbügeln. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da das Ziel die Barrierefreiheit im SPNV (ÖPNV) voranzubringen und dabei die gesamte Reisekette zu betrachten weiterhin implementiert ist. Dennoch soll gerade auf die Übergänge zwischen den Verkehrsmitteln verstärkt die Aufmerksamkeit gerichtet werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1081	Ich habe mich 2019-2020 ungefähr 6 Monate intensiv mit der Zukunft der S-Bahn aus technischer und politischer Sicht beschäftigt Dabei bin ich zu dem Ergebnis gekommen, dass die Länder Berlin und Brandenburg eine Mehrheitsbeteiligung an Betrieb und evtl. Netz der S-Bahn Berlin anstreben sollten. Für die ausführliche Begründung siehe:	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da eine Mehrheitsbeteiligung der Länder an der S-Bahn Berlin nicht angestrebt wird. Die Länder bestellen am Markt als

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	https://www.zukunft-mobilitaet.net/95052/urbane-mobilitaet/berlin-ausbau-schienennetz-bvg-s-bahn/ Bzgl. des Regionalverkehrs ist der Verzicht auf den Wettbewerb zwar weniger dringlich, aber dennoch ratsam. Hier sollten die Länder Berlin, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern zukünftig für eine Mehrheitsbeteiligung am Regionalbereich Nordost der DB eintreten, wodurch insb. auf kleinen Nebenbahnen, die für den bundesweiten Fernverkehr der DB ohnehin keine Rolle spielen, eine bessere Koordination von Infrastruktur, Betrieb und Planung im Sinne des integrierten Taktfahrplans möglich wäre. Erlauben Sie mir noch einen persönlichen Kommentar: Ich habe mich ein halbes Jahr intensiv die Finger wund geschrieben und den vermittelden Kontakt mit allen Akteuren des Konfliktes rund und die S-Bahn Berlin aufgenommen, das gleiche gibt für das Bündnis Eine S-Bahn für Alle und zahlreiche Landespolitiker seit der S-Bahn-Krise vor über 10 Jahren. Wenn hier der Staat wegen des Beharrens auf Partikularinteressen der DB-Konzernzentrale und trotz zahlreicher personeller Querverflechtungen zwischen Ländern B/BB und Bund/DB (z.B. Hr. Beermann, Fr. Nikutta, Fr. Niedbal) nicht dem von mir zusammengestellten wissenschaftlichen Konsens (ich studiere Technomathematik an der TU Berlin und habe darüberhinaus verkehrspolitische Erfahrung, also alle nötige Expertise für die entsprechende Fragestellung) folgen kann und minimale Strukturänderungen (denn im Vergleich zu einer denkbaren Zerschlagung der S-Bahn könnte die interne Struktur der S-Bahn erhalten bleiben, wenn die Länder als Aufgabenträger sich mehrheitlich an der S-Bahn beteiligen) umsetzen kann, kann ich mir leider nicht vorstellen, wie man große Themen wie die Klimakrise kollektiv angehen kann. Wenn ein derart dysfunktionales föderales System nicht einmal seine ureigenen Aufgaben selbst lösen kann, nicht unterdrücken lassen, werde ich als Bürger bei anderen Themen (z.B. Corona) meine Freiheit zukünftig nicht mehr unterdrücken lassen, und das kann z.B. bedeuten, dass ich aus Protest keine Maske mehr im ÖPNV tragen werde. Ich bin wirklich wütend!	Aufgabenträger den Verkehr und bestimmen dadurch über das Angebot. Ebenso wird im Regionalverkehr verfahren.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1079	Bei den Haltereaktivierungen sollten unbedingt noch weitere Halte untersucht werden, auch an Halten ohne stillgelegten Zwischenbahnhof, z.B. in Brandenburg-Wust (EKZ), Senftenberg (BTU), Frankfurt-Nuhnenvorstadt (EKZ Spitzkrug), Frankfurt-Booßen, Potsdam-Schlaatz(Umsteigemölichkeit zur Tram zum EKZ Stern), Elsterwerda-Biehla (Kreuzungsbahnhof östlich des bestehenden Bahnhofs sowie die bereits in Einreichung 1076 genannten Kreuzungsbahnhöfe am Außenring.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da beispielsweise Booßen im Rahmen der Potenzialuntersuchung untersucht wurde. Auch die Station Senftenberg Hochschule wurde bereits in früheren Jahren detaillierter betrachtet. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
ID: 1079	Zzgl zu den dort genannten Reaktivierungen erscheint auch eine Verbindungskurve von Potsdam-Pirschheide (oben) nach Potsdam Hbf sinnvoll, um Direktverbindungen von michendorf	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Es sei angemerkt, dass neu zu bauende Verbindungskurven in Ballungsräumen sehr hohe Kosten verursachen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	nach Potsdam Hbf. ohne Fahrtrichtungswechsel zu ermöglichen. Die alte Strecke über Potsdam-Pirschheide (unten) könnte stattdessen für Tramtrains genutzt werden.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1078	Im Großraum Berlin sollte aus Gründen der Effizienz langfristig die Zusammenlegung der fünf Trambetriebe Berlin, Potsdam, Woltersdorf, Schöneiche-Rüdersdorf und Strausberg durch Umspurung von Schöneiche-Rüdersdorf von Spurweite 1000 auf Spurweite 1435 sowie Verbindungsstrecken in Friedrichshagen, in Rahnsdorf, zwischen Rüdersdorf und Strausberg, zwischen Schöneiche und Woltersdorf sowie zwischen Berlin und Potsdam über Schöneweide - Gropiusstadt - Buckow - Marienfelde - Lichterfelde - Teltow - Stahnsdorf - Stern (Südtangente) und Rosenthal / Virchow-Klinikum / Hauptbahnhof - Spandau - Gatow - Kladow - Groß Glienicke - Krampnitz (Nordtangente) geprüft werden. Dies würde das weltgrößte Tramnetz schaffen und somit die Attraktivität des Standortes Berlin für die ÖPNV-Branche (siehe auch die Messe Innotrans) weiter erhöhen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Verantwortung für den Betrieb von Straßenbahnen im Rahmen der gesamten Verantwortung über den kommunalen ÖPNV den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Zudem wachsen Verkehrsnetze – hierzu gehören auch Straßenbahnbetriebe – nach verkehrlichen Aspekten zusammen, nicht aus Gründen der Netzeffizienz.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1077	Bei den Strecken Fredersdorf (b Berlin) – Rüdersdorf (b Berlin), Hoppegarten – Altlandsberg sowie (Spandau -) Wustermark – Ketzin sollte eine Reaktivierung als S-Bahn untersucht werden. Den Lückenschluss Schmachtenhagen – Oranienburg (Fichtengrund) würde ich aufgrund des kurzen freigehaltenen Lückenschlusses zum wichtigen Zentrum Oranienburg subjektiv der Kategorie A zuordnen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der Systementscheid dieser Strecken im Rahmen der Machbarkeitsstudien berücksichtigt wird, welche aber nicht Bestandteil dieses LNVP sind. Eine Änderung der Streckenkategorien ist nicht vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1076	Zum Stadtumlandverkehr habe ich folgende dringende Anmerkungen: - Die Stammbahn sollte unbedingt über Mexikoplatz und Wannsee statt über Kleinmachnow eingebunden werden, denn dies ist kostengünstiger (kein Neubau erforderlich) und nutzenstiftender (Umsteigemöglichkeit zur U3-Verlängerung in Berlin-Mexikoplatz und zur jeweils anderen Ast Richtung Potsdam/Bad Belzig in Wannsee). Im Norden ist eine Durchbindung in den Nord-Süd-Tunnel Richtung Hauptbahnhof und Gesundbrunnen wie auch auf den Ring Richtung Südkreuz und Ostkreuz vorstellbar.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Der Vorteil des Wiederaufbaus im Abschnitt Zehlendorf – Griebnitzsee gegenüber der Wannseebahn liegt darin, dass die Hauptziele Schaffung einer Alternativverbindung aus Brandenburg über Potsdam nach Berlin und die Erschließung von Kleinmachnow per Schiene mit nur einem Streckenast erfüllt werden können. Eine Führung über Wannsee würde bei der sich aus der neuen Strecke ergebenden Verkehrsmehrung einen zweigleisigen Engpass mit heute niveaugleicher Ein-/ und Ausbindung in Griebnitzsee Ost / Kohlhasenbrück und dem derzeit ebenfalls niveaugleich ausbindenden Abzweig der Wannseebahn bedeuten. Selbst bei einer kostenintensiven Herstellung einer Niveaufreiheit an den Verzweigungspunkten, bleibt die Zweigleisigkeit als Engpass. Mit dem Wiederaufbau der Stammbahn über Kleinmachnow stehen demgegenüber zwei unabhängige, zweigleisige Strecken in Richtung Berlin zur Verfügung. Die Schaffung dieser dringend erforderlichen Resilienz des Eisenbahnknotens Berlin ist ein wesentliches Kernziel

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		der Planungen. Darüber hinaus wäre mit der Nutzung des Weges über Wannsee eine höhere Fahrzeit als über den direkten Weg der Stammbahn verbunden. Ein zweigleisigen Ausbau inklusive Ein- und Ausfädelung (für betriebliche Flexibilität) der Wannseebahn käme einem Neubau gleich. Ein Regionalverkehrshalt am Mexikoplatz ist bei einer Zweigleisigkeit der Fernbahn nur sehr schwer zu realisieren, ein Halt in der Eingleisigkeit wirkt zudem stark kapazitätsreduzierend. Die U3 wird nach Verlängerung zum Mexikoplatz auch ohne Ausbau der Wannseebahn mit der S-Bahn erreichbar sein. Die verkehrliche Wirkung durch einen zusätzlichen Regionalverkehrshalt wird als sehr gering angesehen.
ID: 1076	- Der Prignitz-Express sollte unbedingt zusammen mit der Nordbahn über Berlin-Wittenau nach Berlin eingefädelt werden. Dies ist für Berlin-Brandenburg deutlich kostengünstiger (für die Nordbahn können nämlich auch Fördermittel bei Mecklenburg-Vorpommern, Bund und EU angefragt werden) und nutzenstiftender (kein betrieblich schwieriger Mischbetrieb mit der S-Bahn im Bereich Tegel). Eine vollständige Elektrifizierung würde hierbei den Einsatz normaler RE-Fahrzeuge ermöglichen.	Vielen Dank für ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Ein Wiederaufbau der Nordbahn zwischen Hohen-Neuendorf und Berlin Gesundbrunnen ist im potenziellen Bedarf des Bundesverkehrswegeplans enthalten. Die Länder Brandenburg und Berlin führen regelmäßig Gespräche mit dem Bund zum Lückenschluss dieser Bahnachse. Sofern die Nordbahn als Bundesprojekt realisiert wird, ist auch eine Führung des Prignitz-Express über dieser Strecke denkbar.
ID: 1076	Die zu elektrifizierende Ostbahn sollte unbedingt bei Warschauer Straße in die Stadtbahn eingebunden werden, um durchgebundene Verkehre zu ermöglichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der LNVP des Landes Brandenburg keine Infrastrukturmaßnahmen enthält, welche nur das Land Berlin betreffen (ausgenommen ggf. i2030).
ID: 1076	- Ein S-Bahn-Ausbau ist auch über i2030 hinaus sinnvoll (z.B. von Wannsee und Zehlendorf über Dreilinden nach Stahnsdorf, von Berlin-Lichterfelde nach Ludwigsfelde, von Velten nach Oranienburg von Ahrensfelde nach Werneuchen), da die S-Bahn als unabhängiges Verkehrsmittel eine höhere Barrierefreiheit und Betriebsqualität aufweist, zudem wäre langfristig eine Automatisierung nach Vorbild der ebenfalls unabhängigen Kopenhagener S-Bahn denkbar, während das beim nationalen Bahnnetz nicht absehbar ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1076	Darüberhinaus sollten folgende Potenziale zukünftig genauer analysiert werden: - Stärkung der Tangentialverbindungen entlang des Berliner Außenrings mit neuen Kreuzungsbahnhöfen (z.B. Berlin-Karow, Berlin-Biesdorf, Berlin-Grünau, Blankenfelde-Mahlow, Ludwigsfelde, Wustermark, Brieselang, Hennigsdorf, Hohen Neuendorf) und Verbindungen (z.B.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Potsdam Hbf - Potsdam-Schlaatz - Potsdam-Rehbrücke - Saarmund, Wustermark - Nauen - Kremmen - Oranienburg - Schmachtenhagen - Berlin-Karow), wobei ein Systementscheid zwischen S-Bahn-Tangente (S75/S8/S9/...) und RB-Tangente sinnvoll wäre. - Stärkung der Tangentialverbindungen als Regionalbahn oder Plusbus im Außenbereich (z.B. Neustadt (Dosse) - Löwenberg - Eberswalde, Bad Saarow-Pieskow - Beeskow - Lübben, Cottbus - Lübbenau - Luckau-Uckro - Jüterbog - Bad Belzig - Loburg - Magdeburg, Szczecin - Schwedt - Angermünde - Oderberg - Bad Freienwalde) - Schaffung weiterer RE-Achsen nach Mecklenburg-Vorpommern (z.B. Berlin-Gesundbrunnen - Berlin-Wittenau - Oranienburg - Lalendorf - Laage - Rostock, Neustadt (Dosse) - Pritzwalk - Meyenburg - Plau - Güstrow - Rostock, Ludwigslust - Hagenow - Ratzeburg - Lübeck, Brandenburg - Rathenow - Neustadt (Dosse) - Schwerin) - Schaffung weiterer RE-Achsen nach Sachsen-Anhalt Nord (z.B. Rathenow - Stendal - Uelzen / Wolfsburg, Magdeburg - Helmstedt, Wiesenburg - Zerbst/Güterglück - Barby - Calbe - Staßfurt/Güsten - Aschersleben - Halberstadt - Wernigerode - Bad Harzburg, Brandenburg - Bad Belzig - Wiesenburg - Dessau) - Schaffung weiterer RE-Achsen nach Sachsen (z.B. Cottbus - Görlitz - Zittau, Cottbus - Hoyerswerda, Finsterwalde - Senftenberg - BTU - Hoyerswerda - Bautzen - Wilthen)	
ID: 1076	- Langfristplanung von Hochgeschwindigkeitstrassen zur Trennung von Fernverkehrs und Regionalverkehr/Güterverkehr sowie zur Einrichtung schneller Regionalzüge auf Fernverkehrsstrecken nach Vorbild des München-Nürnberg-Expresses (z.B. Berlin - Rathenow - Magdeburg, Berlin - Neustadt (Dosse) - Schwerin - Hamburg / Lübeck mit Bestandsstreckenast nach Rostock, Berlin - Falkenberg (Elster) - Leipzig / Dresden / Chemnitz, Berlin - BER - Wildau - Fürstenwalde - Frankfurt (Oder) - Zielona Gora)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die genannten schnellen Regionalexpresszüge die originäre Funktion des Fernverkehrs erfüllen, für welchen das Land nicht zuständig ist. Für den bedarfsgerechten Ausbau des Schienennetzes ist Betreiber bzw. für dessen Finanzierung der Bund verantwortlich, welcher im Rahmen des Deutschland-Taktes einen Ausbau einzelner Strecken vorsieht (z.B. Berlin – Ludwigsfelde).
ID: 1076	Zur Finanzierung des oben dargestellten Mehrangebots sind zusätzliche Finanzierungsquellen denkbar: - höhere Nachfrage durch Ausweisung neuer Wohngebiete/Gewerbezentren nur noch im Umfeld bislang schwach bebauter Bahnknoten (z.B. Wustermark, Löwenberg, Bad Belzig, Neustadt (Dosse), Luckau-Uckro, Werneuchen, Wriezen, Seelow), entsprechende New Towns könnten zur Entlastung des Wohnungsmarktes von Berlin dienen. - Effizienzgewinne durch Ausweitung der Zuständigkeit der BVG auf den gesamten S-Bahn-Bereich - Effizienzgewinne durch Übernahme der S-Bahn Berlin sowie weiterer regionaler Nebenbahnen durch Berlin und Brandenburg vom Bund (relaxierte Betriebsnormen und bessere Landeskontrolle verglichen zur DB) - Effizienzgewinne durch Kooperation mit angrenzenden Bundesländern (Sachsen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern) in peripheren Regionen Brandenburgs	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die Ausweisung neuer Wohngebiete in der kommunalen Planungshoheit liegt, es bereits eine Vielzahl von länderübergreifenden BVG-Linien im Berliner Umland gibt und letztlich dieVerkehrsbestellung bei Bussen in der Verantwortung des kommunalen Aufgabenträgers liegt. Eine Übernahme der S-Bahn oder anderer Nebenbahnen ist nicht vorgesehen. Die effiziente Kooperation mit anderen Bundesländern erfolgt insbesondere bei den langlaufenden Linien über die Verkehrsverträge. Der Fernverkehr erfolgt eigenwirtschaftlich

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	- Nutzung von Bundesmitteln (z.B. Fernverkehrsmittel für langlaufende Regionalexpresse, Verteidigungsetatsmittel für reaktivierte Militärbahnen wie die Kanonenbahn oder die Brandenburgische Städtebahn Strukturwandelmittel z.B. für die Lausitz, Sozialetatsmittel durch Programme zur Reduzierung der Arbeitslosenquote usw.)	Die Nutzung von Bundesmittel für Reaktivierungen erfolgt über das GVFG, wenn dies als volkswirtschaftlich positiv ausgewiesen ist.
ID: 1076	- Optimierung regionaler Buslinien und Ersatz durch Bahnlinien - Kreisfusionen im Gegenzug zum Ausbau verbindender Infrastruktur [...] - stärkere Zusammenarbeit mit Berlin, z.B. Umschulung von Fahrpersonal von zu automatisierenden U&S-Bahn-Linien auf neu geschaffene RE-Linien	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1076	- zusätzliche Aufgaben für Zugpersonal als (humanistische) Sozialarbeiter für ländliche Räume, zumal durch die geringe Kirchenbindung in Ostdeutschland ein Vakuum besteht, oder aber Einpersonenbetrieb wie bereits heute bei S-Bahnen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, welche nicht berücksichtigt wird, da das Servicepersonal im Zug für die Durchführung der im Kapitel 4.3.3 genannten Aufgaben eingesetzt wird. Alle Regionalverkehrszüge im Land Brandenburg verkehren mit Zugbegleitpersonal.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1075	Warum wird der vorhandene Haltepunkt Booßen (BBSZ) an der Strecke Eberswalde-Frankfurt (Oder) (RB 60) nicht reaktiviert? Ich bin davon ausgegangen, dass gerade in Hinsicht auf den drohenden Klimakollaps und (was hier scheinbar wichtiger ist) die wirtschaftlichen Auswirkungen des Angriffskrieges einiger weniger Personen in der Führungsetage Russlands der öffentliche Personennahverkehr ausgebaut werden soll, um das Auto stehen lassen zu können? Ich denke, die Entscheidung, Booßen außen vor zu lassen, sollte im Hinblick auf die verkürzten Fahrtzeiten der Pendler und der damit eingesparten klima- und gesundheitlichen Abgase und Gas- und Benzinmengen, erneut überdacht und zurückgenommen werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP zur Kenntnis genommen wird. Für die potenziellen Reaktivierungshalte, darunter auch Booßen, sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1074	[...] Hiermit möchte ich gegen die geplante Stilllegung der Bahnstrecke Neustadt/Dosse-Meyenburg protestieren! [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1074	[...] Ein vernünftiger Streckentakt , etwa halbstündig, würde die Nutzung der Bahnlinie sicherlich deutlich verbessern! [...] [Anm. d. Red.: Vorschlag /Forderung bezieht sich neben der Weiterbedienung RB 73 / /4 auf eine Taktverdichtung]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1074	[...] Erhalten Sie die Infrastruktur, bauen Sie sie eher aus! Sparen Sie nicht ausgerechnet den Nahverkehr kaputt! Verbrennungsmotoren sind ein Auslaufmodell. Elektrifizieren Sie unsere Bahnlinie! [...] [Anm. d. Red. zum Vorschlag/Forderung: Der Stellungnehmer protestiert gegen die Stilllegung der R 73/74 und fordert einen Infrastruktur.]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1073	Sehr geehrte Damen und Herren, Im Kapitel 4.1.4 sind die Bahnhalte für eine Reaktivierung aufgelistet. Wir, der Runde Tisch Klima und Umwelt, halten die Einstufung des Bahnhofes Booßen in die Kategorie B für unzureichend,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Analysen hierzu in der Untersuchung für alle Stationen nach einheitlicher Bewertung durchgeführt wurden. Für die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	weil hier mit einer zu pessimistischen Fahrgastzahl von 90 pro Tag ausgegangen wurde. Nicht berücksichtigt sind Schüler und Auszubildende ab der Jahrgangsstufe 7, die derzeit nach Frankfurt pendeln müssen. Das allein ergäbe ca. 250 Fahrgäste. Zudem ist der Einzugsbereich der Stadt Frankfurt ungenügend berücksichtigt worden. Eine direkte SPNV-Anbindung ist für 1.500 Menschen in Booßen, 1.100 in Kliestow, 250 in Wulkow, für die nördliche Fahrtrichtung 900 in Rosengarten, ca. 8.000 im Frankfurter-Stadtteil West und Nord attraktiv. Freizeit/Tourismuspotenzial zu gering angesetzt. Der derzeit größte Badesee "Der Helenesee" wird bergbautechnisch auf Jahre gesperrt sein. Die Seen im Booßener Umkreis bieten für Badefreunde eine Alternative. Booßen hat mehrere Sportvereine, die auch von Frankfurtern besucht werden.Der Bahnhalt könnte in einem Probebetrieb als Bedarfshalt reaktiviert werden. Wir bitten, um eine nochmalige Betrachtung der Reaktivierung des Haltepunktes Booßen. Vielen Dank. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	potenziellen Reaktivierungshalte, darunter auch Booßen, sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1064	Sehr geehrte Damen und Herren, gern möchte ich an dieser Stelle noch einmal dafür plädieren den Bahnhof Frankfurt (Oder) Ortsteil Booßen in Ihrem Entwurf zum Landesnahverkehrsplan zu berücksichtigen. Diese Haltestelle ist einfach zu reaktivieren, da der Zugverkehr auf der Strecke sowieso verkehrt und das alte Bahnhofsgebäude nur saniert und durch Bahnsteig erweitert werden müsste. Die Haltestelle würde eine große Bereicherung für hunderte Menschen darstellen. Denkbar wäre sogar eine Park&Drive [Anm. d. Red.: Park+Ride] Haltestelle, die durch ganz MOL und LOS genutzt werden würde. So würde nicht nur eine Entlastung des Stadtteils, sondern der gesamten Grenzstadt Frankfurt (Oder) erfolgen. Die Stop&Go-Situation und Schadstoffbelastung sowie die mangelhaften Parkmöglichkeiten der Stadt könnten mit der Reaktivierung der Haltestelle deutlich abgemildert werden. In naher Zukunft soll der Hauptzufahrtsweg durch eine Brückensanierung für längere Zeit gesperrt werden, sodass die einzige ÖPNV-Möglichkeit per Bus nicht mehr oder nur noch eingeschränkt über Umwege erfolgen würde. Unter anderem würde die Reaktivierung des alten Bahnhofes der Benachteiligung durch die anstehende Brückensanierung entgegenwirken und ein Abschneiden der Vorortbewohner vermeiden können. Ebenfalls würde es diese kurzweilige Verbindung in die umliegenden Städte vielen Menschen ermöglichen, ihr Auto stehen zu lassen und auf ÖPNV umsteigen zu können. Die Schadstoffbelastung durch die tägliche Durchfahrt des Berufverkehrs dürfte in Booßen bereits das Maximum erreicht haben. Oft bedarf es bis zu mehreren Minuten bis der fließende Verkehr es zulässt, die eigene Auffahrt zu verlassen und in den Verkehr einzufädeln. Es gibt auch selten Uhrzeiten zu denen die Fenster offen stehen oder die Kinder frei laufen gelassen werden können. Eine Entlastung würde uns Bewohnern wirklich gut tun. Ich hoffe sehr auf eine positive Entscheidung und die Eingliederung des Bahnhofes Booßen (Frankfurt (Oder)) und danke für Ihre Aufmerksamkeit.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die potenziellen Reaktivierungshalte, darunter auch Booßen, sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Mit freundlichen Grüßen [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1062	Der Landtag Brandenburg hat einen Entwurf zum Landesnahverkehrsplan vorgestellt. Der Haltepunkt Booßen bei Frankfurt (Oder) wurde darin nicht aufgeführt. Ich bitte um Planung eines Haltes. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die potenziellen Reaktivierungshalte, darunter auch Booßen, sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden. Sofern bereits konkrete Vorhaben mit belastbaren Eingangsdaten vorliegen, steht den Kommunen ein zweiter Weg zur Reaktivierung oder zum Neubau einer Station gemäß Kapitel 4.2.2 „Bedarfsorientierter SPNV-Stationsneubau“ offen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1060	[...] In diesem Entwurf tauchen die Bahnstrecken Meyenburg - Pritzwalk (RB 74) und Pritzwalk-Kyritz (Teilstrecke des RB 73) nicht mehr auf. [...] [...] Sollte dieser Entwurf umgesetzt werden, bedeutet das, dass ab 1.1.2023 die Stadt Meyenburg über keine Bahnverbindung mehr verfügt. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1060	[...] In diesem Entwurf tauchen die Bahnstrecken Meyenburg - Pritzwalk (RB 74) und Pritzwalk-Kyritz (Teilstrecke des RB 73) nicht mehr auf. [...] [...]Dies überrascht mich umso mehr, da ja eigentlich 2022 diese Bahnstrecken wieder ausgeschrieben werden sollten. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		(bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1060	[...] Die Bahnlinie Meyenburg - Pritzwalk wird ausgiebig von den Schülern des Gymnasiums Pritzwalk genutzt, die dann mit den eh schon vollen Bussen fahren müssen. Auch wird der älteren Bevölkerung die Möglichkeit genommen, komfortabel Fachärzte und das Krankenhaus Pritzwalk zu erreichen. Das bedeutet, dass noch mehr mit privaten PKW gefahren werden muss. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1060	[...] In diesem Entwurf tauchen die Bahnstrecken Meyenburg - Pritzwalk (RB 74) und Pritzwalk-Kyritz (Teilstrecke des RB 73) nicht mehr auf. [...] [...] In anderen Bundesländern werden Bahnstrecken wieder reaktiviert oder ausgebaut, um umweltfreundliche Transportmöglichkeiten anbieten zu können. Im Land Brandenburg plant man eher das Gegenteil. [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1060	In Mecklenburg-Vorpommern gibt es Bestrebungen, die Bahnstrecke von Pritzwalk nach Meyenburg weiter in Richtung Norden bis Güstrow zu reaktivieren und damit u.a. auch eine	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	touristische Verbindung zur Mecklenburgischen Seenplatte und weiter zur Ostsee zu bieten. Das zuständige Brandenburger Ministerium handelt diesem Bestreben entgegen.	finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1060	[...] Der Erhalt der Bahnstrecken Meyenburg - Pritzwalk (RB 74) und Pritzwalk-Kyritz (Teilstrecke des RB 73) ist für den Standort Meyenburg bzw. die ganze Region im Norden der Prignitz enorm wichtig und darf nicht irgendwelchen Rotstiften zum Opfer fallen! [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1059	Die Bahnstrecke zwischen Meyenburg und Pritzwalk darf nicht geschlossen werden. Täglich nutzen etliche Kinder diese Verbindung, um zur Schule nach Pritzwalk zu kommen…auch meine Kinder. Sollte die Strecke geschlossen werden, müsste die Kinder mit dem Bus fahren, der aber eh schon überfüllt ist. Das wäre sowohl für die Menschen als auch für die Umwelt nicht sinnvoll. Hinzu kommt, dass die Infrastruktur unserer Region darauf angewiesen ist, auch mit der Bahn erreichbar zu sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1058	Sehr geehrte Damen und Herren, zu allererst möchten wir deutlich sagen, wie wichtig die Bahnstrecke von Meyenburg über Pritzwalk nach Kyritz für die Menschen hier ist, besonders für die Kinder und Schüler.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
ID: 1058	Sollte die Bahnstrecke zwischen Meyenburg und Pritzwalk nicht mehr bestehen, wäre das für unsere Kinder aus Meyenburg und den umliegenden Dörfern eine Katastrophe. Die Schulwege sind eh zeitlich ewig lang und die Bahn ist einfach am sichersten und schnellsten. Parallel sind die Busse auch übervoll. Für die Freizeitgestaltung (Besuch im Pritzwalker Schwimmbad - als Bespiel) wäre dies auch ein derber Rückschritt. In der auch gerade heute wichtigen Zeit, wo der Fokus auf die öffentlichen Verkehrsmittel gelegt werden soll, wäre die ländliche Region von der Außenwelt abgetrennt. Das können wir als Eltern und Bürger so nicht akzeptieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da die Länder Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sich darauf verständigt haben, für ein langfristig tragfähiges und finanzierbares Betriebskonzept der Regionalbahnlinien RB73 und RB74 sowie den angrenzenden Streckenabschnitten in Mecklenburg-Vorpommern eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchzuführen. Auf Basis dieser wird eine Entscheidung über die zukünftige Vergabe der Verkehrsleistungen getroffen. Kurzfristig wurde das bisher geplante Vergabeverfahren des Prignitz-Netzes (bisher nur Linie RB73 Neustadt (Dosse) – Kyritz Am Bürgerpark) um die Leistungen der Linien RB73 (Kyritz Am Bürgerpark – Pritzwalk) und RB74 (Pritzwalk – Meyenburg) erweitert: die bisherigen Verkehrsleistungen werden somit ab Fahrplanwechsel im Dezember 2022 für drei Jahre verlängert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1057	Sehr geehrte Damen und Herren, mit dem Ausbau der ICE-Strecke Berlin-Hannover wurde seinerzeit zugesichert, dass der Bahnhof Groß Behnitz wieder in den Regionalbetrieb aufgenommen wird. Dieses ist bis heute unterblieben. Auf Grund der aktuellen Lage, dass mehr Menschen den öffentlichen Verkehr nutzen sollen und möchten, dass Ziel das Auto so wenig wie möglich zu nutzen, ist es jetzt endlich an der Zeit den Bahnhof Groß Behnitz wieder zu aktivieren. Hierbei ist es unerheblich,	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. In der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von Strecken und Halten wurden für alle Reaktivierungsvorschläge einheitliche Maßstäbe verwendet. Im Ergebnis der zweistufigen Analyse wurde der Halt Groß Behnitz deutlich in die Kategorie B (Potenzial für SPNV-Halt nicht eindeutig erkennbar) eingeordnet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	dass das Gebäude selbst privat genutzt wird. Zwischen Bahnhofsgebäude und Straßenbrücke der L91 scheint ausreichend Platz und Bahngelände zu bestehen, dass sowohl die Infrastruktur der Bahn als auch Parkmöglichkeiten, Fahrradstellplätze plus Bushaltestelle ausreichend Platz finden. Die umliegenden Dörfer wie Groß & Klein Behnitz, Quermaten, Wachow, Niebede, Gohlitz, Päwesin u. s. w. werden vorrangig für Wohnbebauungen vorgehalten und genutzt. Ein stetiger Zuzug fand und findet statt ohne das sich die Infrastruktur im ÖPNV nennenswert angepasst hätte. So benötigt der Bus z. B. zwischen Gohlitz und Bahnhof Nauen (ca. 15 Km) mehr als 35 Minuten und stellt für Pendler nach Potsdam und Berlin keine Alternative zum Auto da. Die Pendlerparkplätze in Nauen und Wustermark haben bereits ihre Kapazität ausgeschöpft. In Nauen besteht keine Erweiterungsmöglichkeit an Parkplätzen. Gleichzeitig werden in Nauen weitere Wohnquartiere erschlossen. Mit diesen Hintergründen stellt die Wiedereröffnung des Haltes in Groß Behnitz (2x je Stunde) nicht nur eine klimapolitische Notwendigkeit dar, sondern auch eine Chance einen großen Teile der Landbevölkerung die unmittelbare Möglichkeit zur Nutzung der Bahn zu gewährleisten, als auch eine Entlastung der Bahnhöfe Nauen und Wustermark. Nachdem die Anwohner seit über 25 Jahren auf die versprochene Zusage warten, gibt es inzwischen dringende Gründe (Klimawandel) dafür die Umsetzung schnellstmöglich zu gewährleisten. Hierbei sollte man sich in der Planung z.B. das Ruhrgebiet und München als Vorbild nehmen, wo für den Regionalverkehr und für den Schnellverkehr je zwei Gleise zur Verfügung stellen. Es sollten unbedingt die Fehler der Vergangenheit, als die Bahn sparen sollte vermieden werden. Ein eingleisiger Ausbau würde zwangsläufig Verspätungen auf diesen Abschnitt vorprogrammieren. Gut zu sehen allein am Abschnitt Elstal/Wustermark wo an einer Eisenbahnbrücke seinerzeit gespart wurde und dadurch regelmäßig Züge der RE4 auf Gegenzüge warten müssen und die Verspätungszeit verdoppeln statt abzubauen. Gern kann ich Ihnen weitere Praxisbeispiel wie z.B. den Regionalbahnhof Jungfernheide in Berlin nennen. Nehmen Sie dazu gern mit mir Kontakt aus. Da auch immer mehr Güterverkehr von der Straße zurück auf die Schiene verlagert werden wird, sind die zwei Gleise für den Nahverkehr, zusätzlich für den Güterverkehr geeignet, als wenn nur ein Gleis zusätzlich zum Schnellverkehr genutzt werden könnte. Ich bitte Sie sich von dem Denken, was benötigen wir nur heute wegzugehen, sondern in die Zukunft zu sehen, was benötigen wir dann. Evtl. reichen die Fahrgastzahlen heute und morgen für eine Wirtschaftlichkeit noch nicht im Detail aus. Doch was ist Wirtschaftlich gegenüber den Folgekosten welche uns durch die klimatischen Veränderungen erwarten? Zudem sollte die Erfahrung gelehrt haben. Erst sollte der ÖPNV da sein und dann die Menschen. Ansonsten bleibt der ÖNPV über Jahre den Bedürfnissen zurück. Überall entstanden in den letzten 30 Jahren neu Wohngebiete bundesweit. Doch wie viele Menschen haben einen kurzen und direkten Zugang zum schnellen! ÖPNV unmittelbar aus den Schlafstädten heraus erhalten? Buslinien helfen hier nicht weiter, da diese dem Auto meist zeitlich unterlegen sind. Hier sollte man sich ein Beispiel an die Zeit vor 100 - 150 Jahren nehmen, hier wurde der ÖPNV (S-Bahn, Straßenbahn etc.) in die neuen Wohngebiete vorher mit eingeplant, so dass die Menschen unmittelbar die Verkehrsmittel	

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	nutzen konnten und nicht umkehrt. Geben Sie den Menschen auf dem Land, wenigstens denen, welche eine Eisenbahnstrecke vor der Haustür haben, die Möglichkeit diese auch zu nutzen. Im Ländlichen Raum ist in den letzten Jahren viel weggebrochen Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Gaststätten etc.. Geben Sie den Menschen ein Stück Lebensqualität zurück. Auf dem Land wohnen oft Menschen welche sich die Mieten in der Stadt nicht mehr leisten können. Auch diese sollten das Recht erhalten zwischen einem Auto und einem sehr guten ÖNPV entscheiden zu dürfen. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1054	Königs Wusterhausen - Berlin (Zentrum/Zoo) Guten Tag, man hat den Eindruck, die Planungen hinken immer um 5 Jahre hinterher. Die 2019 eingeführten RE2 Taktverdichtungen fallen häufig aus, Baumaßnahmen lassen ganze Linien ausfallen... und nun dieser Plan, ich habe die Hoffnung aufgegeben dass in meinem aktiven Berufsleben noch echte Verbesserungen bei der Anreise eintreten. Viel Grüße und viel Erfolg!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1053	S. 37 wurde der IC Warnemünde - Wien mit Halt in Oranienburg vergessen, der täglich mit einem Zugpaar verkehrt. [Anm d Red an redakt. Berichtigungsbedarf: Nacht-IC 95 Rostock Hbf - Waren (Müritz) - Neustrelitz Hbf - Oranienburg - Berlin - Lutherstadt Wittenberg Hbf - ... - Wien Hbf in der Tabelle S. 37 nicht enthalten]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1052	Es ist zu begrüßen, dass die Richtung der Entwicklung des Schienenverkehrs in Zukunft umgekehrt werden soll, statt Abbau nun wieder ein zaghafter Einstieg in die Reaktivierung z.T. noch unlängst stillgelegter Strecken.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1052	Zugleich ist deutlich, dass dieses Tempo der Reaktivierung nicht ausreicht, dass längst nicht alles reaktiviert werden soll, was noch bis in die 2000er Jahre fuhr. Verkehrswende bedeutet aber, dass nicht nur ein paar Steckenstillegungen rückgängig gemacht werden sollen, sondern dass der Verkehr vom Auto weg hin zum Umweltverbund verlagert werden muss. Dazu sind die vorgesehenen Maßnahmen nicht im Ansatz ausreichend.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da nicht für alle noch im Jahr 2000 bedienten Strecken das notwendige Potenzial für eine Reaktivierung nachgewiesen werden konnte. Des Weiteres sind die verfügbaren finanziellen Mittel begrenzt, was eine Priorisierung der Vorhaben erfordert.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1052	Die CO2-Ziele für den Verkehrssektor werden weiterhin verfehlt werden. Der einzige Grund, weshalb das nicht zu Strafzahlungen wegen der Verletzung des Landesklimaplanes führt ist, dass die Landesregierung noch immer keinen gültigen Landesklimaplan aufgestellt hat und wenn er denn dermaleinst kommen sollte, er voraussichtlich nicht einmal feste sanktionsbewährte Kennwerte für Einzeljahre festlegt. Gleichwohl ist deutlich, dass Brandenburg seinen Anteil an den bundesweiten Klimazielen im Verkehrssektor auch weiterhin massiv verfehlen wird, was eben auch Strafzahlungen der Bundesrepublik zur Folge hat. Wenn diese irgendwann anteilig auf die Länder umgelegt werden, wird die aktive Verhinderung der Verkehrswende auch dem Land teuer zu stehen kommen. Von daher bedarf der Landesnahverkehrsplan dringend einer massiven Überarbeitung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da hier überwiegend übergreifende Aspekte angesprochen sind.
ID: 1052	Die Vorhaben, die zur weiteren Überprüfung schon jetzt vorgesehen sind, müssen nicht weiter überprüft, sondern umgesetzt werden. Von Überprüfungen allein kommt die Verkehrswende nicht voran. Zumal die Strafzahlungen kein Prüfkriterium sind, sondern die Überprüfungen nach engsten betriebswirtschaftlichen Maßstäben stattfinden. So hat es z.B. die Wiederaufnahme des Betriebes der Heidekrautbahn bis nach Liebenwalde nicht einmal in den Pool der Projekte geschafft, die weiter überprüft werden sollen, obwohl hier bis in die 2000er Jahre Züge verkehrten. Hier muss wirklich umgesteuert werden. Für die vielen Straßenbaumaßnahmen braucht es ein Moratorium und Geld, Planungs- und Baukapazitäten müssen sofort zuerst in die Wiederherstellung und dann den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Land gesteckt werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da hier übergeordnete Aspekte angesprochen sind und der aktuelle Rechtsrahmen die Forderungen nicht abdeckt.
ID: 1052	Der Rückbau von Schieneninfrastruktur, augenblicklich z.B. zwischen Fürstenberg und Templin, muss untersagt werden [...]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es für die Forderung keine rechtlichen Möglichkeiten der Umsetzung gibt.
ID: 1052	Der Rückbau von Schieneninfrastruktur, augenblicklich z.B. zwischen Fürstenberg und Templin, muss untersagt werden, stattdessen die Strecke, die noch in den 90ern saniert wurde, wieder in Betrieb genommen werden. Zu prüfen ist ferner, ob es wirklich immer die aufwendigste Sanierung sein muss, ob z.B. für Nebenstrecken nicht auch ein Oberleitungssystem von Straßenbahnen ausreicht, was die Elektrifizierung deutlich kostengünstiger machen würde, als Elektrifizierungsstandardts, die für ICEs ausgelegt sind.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da das Land im Rahmen seiner rechtlichen Möglichkeiten bei Rückbauten aktiv wird. Die Strecke Fürstenberg (Havel) – Templin ist bereits seit 1999 entwidmet und der Rückbau erfolgte in Eigenverantwortung durch den Betreiber. Das Land hatte hierauf keinen Einfluss und für eine Reaktivierung konnte ein Potenzial bisher nicht erkannt werden. Der Betrieb von Eisenbahnen und Straßenbahnen erfolgt auf unterschiedlicher gesetzlicher Grundlage. Die Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken erfolgt nach dem aktuell gültigen Regelwerk aus Netzgründen in Deutschland vorzugsweise mit Wechselstromoberleitung 15kV/16,66Hz, die gegenüber Gleichstrom deutlich geringere Übertragungsverluste verzeichnet. Straßenbahnen werden hingegen mit 600V … 800V Gleichstrom

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		betrieben, was zwar deutlich geringeren Isolationsaufwand erfordert, jedoch die im Bahnbetrieb erforderlichen Leistungen nur mit sehr großen Leitungsquerschnitten ermöglichen würde (z.B. S-Bahn Stromschiene).
ID: 1052	Konkret: RB20 Oranienburg-Potsdam auch am Wochenende verkehren lassen.	Vielen Dank für IhreEinwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es sich bei der LinieRB20 um ein das Grundangebot im SPNV ergänzendes Produkt handelt. Die von derLinie bedienten Stationen werden von anderen Linien des Regional- und S-Bahnverkehrsbedient bzw. befinden sich in großer Nähe zu S-Bahnhöfen. Für eine Bedienungder vorrangig im universitären, Schüler- und Berufspendlerverkehr Linie auch amWochenende besteht derzeit kein erkennbarer Bedarf.
ID: 1052	Templin-Berlin einen RE stündlich versetzt zum jetzigen RB fahren lassen, damit schnellerer Anschluss von Templin, Zehdenick und Löwenberg nach Potsdam und Berlin, Entlastung der Züge in Oranienburg.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt ist. Im Perspektivnetz des LNVP ist eine Angebotsverdichtung nach Templin berücksichtigt. Die konkrete Einbindung in das bestehende SPNV-System erfolgt entsprechend der künftigen Rahmenbedingungen und v.a. der zur Verfügung stehenden Infrastruktur insbesondere im Knoten Berlin.
ID: 1052	Wiederherstellung der Kremmener Bahn von Oranienburg aus und damit Wiederherstellung der Ost-West Verbindung Oranienburgs mit Anschluss an den Prignitz-Express (bislang keine Anschlussrelationen), Wiederinbetriebnahme der Strecke Oranienburg - Sachsenhausen - Gewerbepark Nord/Orafol, Klinkerhafen, Schmachtenhagen und Weiterführung als Heidekrautbahn und Kopplung mit dem Zweig Liebenwalde. Damit zugleich Erschließung wichiger Gewerbegebiete, deren Schienenanschlüsse bislang brach liegen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da in der Potenzialanalyse zur Reaktivierung von stillgelegten Bahnstrecken im Land Brandenburg für alle Strecken einheitliche Untersuchungskriterien angewandt wurden und für die Strecke Kremmen - Oranienburg kein ausreichendes Potenzial (Kategorie C / Ausscheiden bereits in der Vorauswahl) festgestellt werden konnte.
ID: 1052	Die Betrachtung der Gewinne für den Güterverkehr ist bei den Poetentialanalysen als konstitutiver Bestandteil mitzudenken (Fördermittel),.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1052	Das 365 Euro Ticket muss endlich auch in Brandenburg eingeführt werden. Finanziert werden kann es über eine Verteuerung von Autoverkehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da ohne immense Zuschüsse ein solches extrem günstiges Angebot nicht finanzierbar ist.
ID: 1052	Das 365 Euro Ticket muss endlich auch in Brandenburg eingeführt werden. Finanziert werden kann es über eine Verteuerung von Autoverkehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Tarifliche Verbesserungen für Nutzerinnen und Nutzer im VBB-Gebiet werden ständig von Verkehrsunternehmen, Aufgabenträgern und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg geprüft. Auch

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		ein365-Euro-Ticket wird bei allen Überlegungen mitgedacht. Grundsätzlich finanziert sich der ÖPNV aus der Nutzerfinanzierung durch die Ticketeinnahme und die öffentliche Hand. Sofern der Anteil der Nutzerfinanzierung abgesenkt wird, müsste sich der Anteil der Finanzierung der öffentlichen Hand erhöht werden.
ID: 1052	Die Quersubventionierung des Autoverkehrs über Mittel, die eigentlich für den ÖPNV vorgesehen sind, muss enden! (Parkplatzbau aus ÖPNV-Fördermitteln des Landes)l	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da es in vielen v. a. peripheren Räumen sinnvoll ist Fördermittel für den Bau von Park-and-Ride bzw. Bike-and-Ride-Plätzen zu nutzen.
ID: 1052	Die Mitnahme von Fahrrädern im ÖPNV des Landes muss auch in den Bussen zur Pflicht werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Thema Fahrradmitnahme wird immer wieder diskutiert. In touristischen Regionen bzw. auf touristischen Linien ist diese bereits vielerorts möglich. Generell liegt die Entscheidung, Fahrräder zu transportieren beim durchführenden Verkehrsunternehmen. Landesweite Vorgaben wurden unter anderem deshalb nicht getroffen, da der Busverkehr in Aufgabenträgerschaft der Landkreise liegt. Außerdem birgt eine Fahrradmitnahme die Gefahr, dass sich Fahrzeiten sich aufgrund des längeren Ein- und Ausstiegsprozesses verlängern und dadurch Takte und Anschlüsse nicht mehr eingehalten werden können, weshalb die Fahrradmitnahme vorwiegend auf ausgewählten touristischen Linien ermöglicht wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1051	Sehr geehrte Damen und Herren, meiner Meinung nach sollten die 4 zur Reaktivierung vorgeschlagenen Haltepunkte im SPNV zügig umgesetzt werden. Weitere Kosten- Nutzenanalysen kosten wiederum Geld und Zeit, beides ist nicht im ausreichendem Maße vorhanden. Besser wäre eine schnelle Ausschreibung zu erarbeiten und die Vergabe für die wieder Herstellung der entsprechenden Anlagen voranzutreiben. Umweltschutz geht uns Alle an und darf nicht weiter verschoben werden. Jeder Fahrgast zählt auch in der ländlichen Region. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Für die potenziellen Reaktivierungshalte sind vereinfachte Nutzen-Kosten-Untersuchung (sogenannte Projektdossierverfahren der standardisierten Bewertung) sowie eine Betrachtung der betrieblichen Auswirkungen vorgesehen. Diese werden nacheinander abgearbeitet, wobei die Halte der Kategorie A vorrangig behandelt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1050	Ich möchte, dass die RB22 nach Lübben verlängert wird, damit man direkt zum BER fahren kann	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Der Landesnahverkehrsplan weist eine Angebotsmehrung südlich von Königs Wusterhausen im Perspektivnetz auf, die durch eine verlängerte RB22 realisiert werden könnte.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1049	Vorschlag für Berufspendelverkehre Mir ist aufgefallen, dass der ganzheitliche Blick auf die bereits anstehenden größten Herausforderungen und eine dementsprechende Priorisierung der Lösungswege für eine tatsächliche Verkehrswende im Entwurf fehlt. So kommt die Gigafactory mit dem Suchbegriff "TESLA im gesamten Dokument nur mit 3 Treffern vor, und diese finden sich alle in der Rückschau bis Punkt 3 / Seite 74, Erwähnung findet eine Pendelbuslinie. Peinlich. Derweil wissen wir aus der Presse, dass TESLA 100 ha Wald für einen eigenen Bahnhof roden möchte - und ich weiß persönlich aus Gesprächen mit TESLA (Herrn Riederer), wie dringend man einen SPNV zur reibungslosen Abwicklung des Schichtpendelverkehrs benötigt. Im vorliegenden Entwurf findet sich dazu nichts - spricht niemand mit dem Management von TESLA? Ich komme aus dem Chemiedreieck Leuna-Buna-Bitterfeld und weiß, wie schnell und vorausschauend ein Pendlerverkehr funktionieren muss, um ca. 50.000 Werktätige täglich und pünktlich zum Arbeitsort vor die Werkstore zu bringen: Im Abstand von wenigen Minuten und ohne Zwischenhalt per Bahn von Wohnzentren aus. In Halle, Halle-Neustadt und Halle-Südstadt mussten damals extra solche Wohnzentren aus dem Boden gestampft werden für hunderttausende Menschen, die incl. Zulieferer auch TESLA in den nächsten Jahren anziehen wird. Der Unterschied ist hier, dass solche Zentren großer Wohngebiete in Berlin bereits existieren. Es ist nicht zielführend, ohne Rücksicht auf den Zielort des Pendlerverkehrs und ohne genaue Absprache der erforderlichen An- und Abfahrtszeiten am Zielort einfach pauschal die Taktzeit zu erhöhen wie für den RE1 geplant. Zu den Stoßzeiten kann das niemals den Bedarf decken, außerhalb der Stoßzeiten fahren die Züge leer. Solange die Infrastruktur fehlt, müsste m.E. der "normale" Reiseverkehr für den Pendlerverkehr unterbrochen werden, damit mehrere Züge hintereinander im Abstand von nur Minuten am Werksgelände aus Berlin eintreffen und nach einer Wartezeit für den gestuften Schichtwechsel (der bereits wegen dem Autoverkehr 3-fach gestuft versetzt wurde) wieder die erschöpften Arbeitnehmer, die auf ihren Sitzplätzen schlafen können, ohne Zwischenhalt in die Wohnzentren Berlins zurückfahren. Bei einem so organsierten Pendlerverkehr würde niemand mehr auf die verrückte Idee kommen, mit dem eigenen Auto zur Arbeit zu fahren. Das habe ich mit meinem Trabbi damals zwischen Leuna und Halle-Neustadt auch nie getan, es wäre viel zu zeitaufwändig, teuer und unkomfortabel gewesen. Niemand fuhr früher aus den Ballungszentren mit dem eigenen Auto zur Arbeit. Wenn tatsächlich eine "Verkehrswende" angestrebt wird, gilt es die klimaschonenden Verkehrskonzepte von damals zu nutzen und endlich mit den großen Arbeitgebern als Bedarfsträgern ins Gespräch zu kommen. Auch alle Industrie-Arbeitgeber in Rüdersdorf bei Berlin, das DHL-Zentrum, der Gesundheitsstandort Rüdersdorf mit seinen Kliniken und über 600 Beschäftigen meist aus Berlin wünschen sich sehnlichst eine schnelle Anbindung an den SPNV, um überhaupt noch Arbeitskräfte zu bekommen. Statt dessen baut das Land Brandenburg	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Abstimmungen mit Tesla sind Gegenstand eines intensiven intermodalen Planungsprozesses zur Anbindung des Werksstandortes in Grünheide.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	weiterhin Landesstraßen und der Bund Autobahnen und Bundesstraßen, anstatt entlang genau dieser Trassen viel kostengünstiger Eisenbahnschienen zu verlegen. Nach dem Brandenburger Straßenbaugesetz müssen 20 m Abstand zur Fahrbahnkante der Straße frei gehalten werden. Das ist genau die Fläche, auf der künftig und viel schneller und sicherer als autonome KfZ entlang aller Landesstraßen autonome elektrische Eisenbahntriebfahrzeuge verkehren könnten.	
ID: 1049	Für naturschutzverträgliche Trassen von TESLA / RE1 über Rüdersdorf/Drehkreuz Herzfelde bis Herrensee bei Strausberg für eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen RE1 und RB26 (ohne erst nach Berlin hineinfahren zu müssen) habe ich selbst mit Eisenbahnern Vorschläge erarbeitet, die sofort beplant und schnell umsetzbar wären. Nur so können auch polnische Arbeitskräfte ab Küstrin schnell und pünktlich in die TESLA-Region gebracht werden. Der bevölkerungsentleerte Raum östlich von Frankfurt/Oder, den die RE1 erschließt, kann künftigen Arbeitskreisbedarf bei weitem nicht decken. Leider sehe ich hier keine technische Möglichkeit, diese Plandokumente und die Bedarfsstudie dazu als PDF hochzuladen. Auch würde ich gerne eine Bachelor-Arbeit der TU Berlin zum Ausbau des Straßenbahnnetzes in der Gemeinde Rüdersdorf zur Kenntnis geben. Sehr offensichtlich ist dort erkennbar, wie ein methodisch falscher Ansatz - nämlich die Anzahl der Einwohner am Zielort anstatt die Anzahl der Arbeitsplätze am Zielort - zur vermeintlichen Unwirtschaftlichkeit des Projektes führt. Tatsächlich ist nicht von Bedeutung, ob 10 oder 100 Menschen am Arbeitsort wie bei TESLA wohnen, sondern wie viele dorthin wollen um zu arbeiten. Ebenso verhält es sich bei touristischen Zielen. Der historisch wertvolle, weitläufig große und eindrucksvolle Museumspark mit Sicht auf den aktiven Kalktagebau wäre jedes Wochenende ein vielversprechendes Ziel für viele tausende Berliner mit ihren Kindern. Eine Rückfahrt nach Berlin per Fahrgastschiff wäre ebenso eine Attraktion. Da jedoch die vorhandenen Gleisanlagen und ein mit ganz wenig Geld direkt am Nordeingang des Parks einzurichtender Halt für Museumsbesucher bisher keinen Eingang in die Landesplanung fanden, kämpft der Museumspark wieder um sein wirtschaftliches Überleben. Denn für Parkplätze für PKW ist kaum Platz und die Anreise per PKW im Stau auf der B1/5 auch nicht attraktiv, wenn man im Park ein Glas Wein oder Bier genießen möchte. Aber vielleicht ist diese Beteiligung der Bevölkerung vor Ort mit diesem Format genau die Chance, vergessene Potentiale zu heben? In dieser Hoffnung gebe ich diese Stellungnahme ab mit der Versicherung, dass sehr viele Menschen in unserer Gemeinde meiner Meinung sind. Gerne könnten wir die Vorschläge in unserem Bürgerhaus in Hennickendorf diskutieren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Abstimmungen mit Tesla sind Gegenstand eines intensiven intermodalen Planungsprozesses zur Anbindung des Werksstandortes in Grünheide. Teil des Anbindungskonzeptes sind zudem Werksshuttlebusse der Firma Tesla, die auch in der Relation von und nach Strausberg eingesetzt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1048	Entgegen der eigenen planerischen Vorgaben ist auf der Strecke Wustermark Berlin Spandau kein 20 Minuten Takt geplant. Die Verlängerung des Re 4 wird kaum ausreichen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Zwischen Wustermark und Berlin sind im Zielnetz drei Leistungen pro Stunde vorgesehen. Eine gleichmäßige Vertaktung dieser Leistungen wird angestrebt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1047	Der BER ist vom Potsdamer Hbf nur schwer zu erreichen: Der RB22 fährt zunächst nach Golm, wartet dort zehn Minuten und wendet dann, um auf dem Berliner Außenring zum BER zu fahren. Es fehlt dem Eisenbahnkreuz in Golm eine Südkurve, die diese Schikane einsparen würde und damit die Fahrtzeit von Potsdam Hbf zum BER um eine Viertelstunde verkürzen würde. Diese Südkurve existierte in der Vergangenheit, sollte aber dringend wieder aufgebaut werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der BER vom Potsdamer Hbf durch die Direktverbindung der RB22 leicht zu erreichen ist. Mit der geplanten Wiederinbetriebnahme des Hp Potsdam Pirschheide (oben) vsl. im Jahr 2023 wird zusätzlich eine schnelle Verbindung von Potsdam zum BER mit der Tram und der RB22 ohne Umweg über Golm angeboten. Der Bau einer „Südkurve“ ist kein Gegenstand von Planungen des Landes, da die hohe Nachfrage der Station Golm eine Anbindung u.a. an den BER rechtfertigt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1046	RB35 im 30 min takt? der Zug ist jetzt schonleer und fährt zu oft! soll er noch öfter leer die Luft verpesten und die Anwohner nerven? Das ist kein Umweltschitz Sinnlos!!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Wiederinbetriebnahme der gewidmeten Bahnstrecke zwischen Bad Saarow Klinikum und Bad Saarow-Pieskow erfolgte auf Grundlage der aktuellen Rechtslage sowie anzuwendender Normen und damit unter Wahrung der Schutzgüter der Anwohnenden. Eine Taktverdichtung der Linie RB35 erfolgt im Rahmen des Perspektivnetzes jedoch erst, sobald eine entsprechende Nachfrage erzielt werden kann. Hierbei ist das dann bestehende und die mit einer Taktverdichtung erreichbare Steigerung des Aufkommens in Bad Saarow-Pieskow mit zu berücksichtigen, wenngleich nach derzeitigem Stand weder ausschließlich noch maßgeblich entscheidend. Gleichsam zu berücksichtigen sind die infrastrukturellen sowie betrieblichen Rahmenbedingungen der Strecke.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1045	30-Min-Takt Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow: Die Bahn wurde um ca.1000 Meter verlängert um die Infrastruktur nach Bad Saarow Pieskow zu verbessern. Wem nützt diese Verlängerung der Bahn? Offensichtlich nicht vielen Menschen, denn die Züge sind zu jeder Tageszeit < 10 % ausgelastet. Pendler und Urlauber hatten vorher gute Möglichkeiten Pieskow zu erreichen. (Bis Bad Saarow Klinikum / Bus) Wen stört die Verlängerung der Bahn bis Pieskow ? Alle neuen Einwohner in Bad Saarow-Pieskow sind betroffen. Denn die neuen Einwohner haben Ihre Häuser in unmittelbarer Nähe zum neuen Bahndamm gebaut, ohne zu wissen, dass bald eine Diesel-Lok durch ihr Wohngebiet fährt. Jetzt soll die Taktung zu 2030 auch noch verdoppelt werden? Für die vielen neuen (potentiellen) Einwohner in Bad Saarow Pieskow, die ebenfalls am Bahndamm bauen werden, weil es der einzige Bauplatz im Ort ist? Das ist falsch und unlogisch!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Wiederinbetriebnahme der gewidmeten Bahnstrecke zwischen Bad Saarow Klinikum und Bad Saarow-Pieskow erfolgte auf Grundlage der aktuellen Rechtslage sowie anzuwendender Normen und damit unter Wahrung der Schutzgüter der Anwohnenden. Eine Taktverdichtung der Linie RB35 erfolgt im Rahmen des Perspektivnetzes jedoch erst, sobald eine entsprechende Nachfrage erzielt werden kann. Hierbei ist das dann bestehende und die mit einer Taktverdichtung erreichbare Steigerung des Aufkommens in Bad Saarow-Pieskow mit zu berücksichtigen, wenngleich nach derzeitigem Stand wederausschließlich noch maßgeblich entscheidend. Gleichsam zu

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Niemand braucht diese Bahn ernsthaft und sie zerstört viel Lebensqualität der Einwohner von Bad Saarow-Pieskow. Also, wievielen Menschen nutzt es wirklich? Und wieviele Menschen werden nochmehr beeinträchtigt. Bitte prüfen. Danke.	berücksichtigen sind die infrastrukturellen sowie betrieblichen Rahmenbedingungen der Strecke.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1044	Meine Kritik zu Bad Saarow: Ich bin ein Bewohner Bad Saarows und habe mir und meiner Familie dort 2018 ein Haus gebaut. Jetzt fährt die RB35 tägl. direkt an unserem Neubau entlang, von 05:00 morgens bis 22:30 abends im Stundentakt. Einmal stündl. hin+zurück. Die Lärmbelästigung ist enorm, wir haben mal um die 80db gemessen. Weiterhin haben wir schon Schlafstörungen, an normales Durchschlafen in der Nacht ist nicht zu denken, wir werden pünktl. um 05:00 mit dem 1. Zug wach. Jetzt soll der Takt noch ausgebaut und verdoppelt werden. Schon das Problem, dass man überhaupt einen Zug an direkt bewohnten Häusern vorbeifahren lässt ist abnormal, jetzt soll auch noch der Takt erhöht werden. Es sind kaum Leute im Zug, ich schätze mal dass am Tag 10 Personen zu zählen sind, die in der neuen Strecke zwischen Bad Saarow Klinikum - Bad Saarow Pieskow Süd fahren. Bitte nicht noch mehr Zug direkt vor unserer Nase. Das ist vollkommen irrsinnig, da viel zu wenig Leute drin sitzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Wiederinbetriebnahme der gewidmeten Bahnstrecke zwischen Bad Saarow Klinikum und Bad Saarow-Pieskow erfolgte auf Grundlage der aktuellen Rechtslage sowie anzuwendender Normen und damit unter Wahrung der Schutzgüter der Anwohnenden. Eine Taktverdichtung der Linie RB35 erfolgt im Rahmen des Perspektivnetzes jedoch erst, sobald eine entsprechende Nachfrage erzielt werden kann. Hierbei ist das dann bestehende und die mit einer Taktverdichtung erreichbare Steigerung des Aufkommens in Bad Saarow-Pieskow mit zu berücksichtigen, wenngleich nach derzeitigem Stand wederausschließlich noch maßgeblich entscheidend. Gleichsam zu berücksichtigen sind die infrastrukturellen sowie betrieblichen Rahmenbedingungen der Strecke.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1043	Sehr geehrte Damen und Herren, vielen Dank für die Veröffentlichung der Pläne. Gern möchte ich ein Veto für die Perspektivplanung der RB35 einlegen. Hier ist folgendes geplant: "30-Min-Takt Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow" => siehe Seite 144 des Entwurfes Als direkter Anwohner dieser Strecke kann ich Ihnen aus eigenen Beobachtungen mitteilen, das auch im aktuellen Takt von 60 Minuten die Bahn in den meisten Fällen ohne einen Fahrgast fährt. Betroffen ist vorallem der neu erreichtete Abschnitt zwischen Bad Saarow Klinikum und Bad Saarow Pieskow. In der Regel fährt die Bahn leer...gelegentlich befinden sich vereinzelte Passagiere im Zug. Von einer guten Auslastung kann hier nicht gesprochen werden und somit ist eine Erhöhung des Fahrtaktes völlig sinnlos! Außer Geldverschwenung und weitere Belastung der Umwelt hat das keinen Sinn! Eine Anpassung der Fahrzeiten für diesen Abschnitt auf den wirklichen Bedarf macht hier deutlich mehr Sinn! Soll heißen zu den Stoßzeiten (Berufspendler) ist es sinnvoll den Zug fahren zu lassen...in den Zeiten wo hauptsächlich Leerfahrten zu verzeichnen sind wäre eine Kürzung der Strecke durchaus sinnvoll. Z.b. wäre es möglich die Endhaltestelle Bad Saarow Pieskow nur	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Wiederinbetriebnahme der gewidmeten Bahnstrecke zwischen Bad Saarow Klinikum und Bad Saarow-Pieskow erfolgte auf Grundlage der aktuellen Rechtslage sowie anzuwendender Normen und damit unter Wahrung der Schutzgüter der Anwohnenden. Eine Taktverdichtung der Linie RB35 erfolgt im Rahmen des Perspektivnetzes jedoch erst, sobald eine entsprechende Nachfrage erzielt werden kann. Hierbei ist das dann bestehende und die mit einer Taktverdichtung erreichbare Steigerung des Aufkommens in Bad Saarow-Pieskow mit zu berücksichtigen, wenngleich nach derzeitigem Stand weder ausschließlich noch maßgeblich entscheidend. Gleichsam zu berücksichtigen sind die infrastrukturellen sowie betrieblichen Rahmenbedingungen der Strecke.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	nach Bedarf anzufahren oder alle 2-3 Stunden. Dies würde ebenfalls der Umwelt zu gute kommen....denn direkt neben der Bahnlinie befindet sich ein Naturschutzgebiet! Woher kommt also die Annahme für einen Bedarf der 30 Minuten Taktung? Soweit mir bekannt ist wurde eine reale Bedarfsanalyse vor Ort nie vorgenommen! Ich bitte Sie demnach vor solchen Anpassungen den Bedarf vor Ort zu klären und die Einwohner, welche direkt betroffen sind mit einzubeziehen! Ebenso bedeutet ein 30 Minuten Takt eine erhebliche Mehrbelastung der Einwohner des Wohngebietes "Am Lärchengrund" welches direkt am Bahngleis gebaut wurde! Die Bürger wurden hier die letzten Jahre leider bereits stark belastet und offenbar betrogen, da eine Bahnstrecke zum Bau des Wohngebietes von der Gemeinde verschwiegen wurde! Ich bitte Sie hier um Rücksicht und verbleibe Mit freundlichen Grüßen [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1042	Seite 191: Katastrophale Fehleinschätzung: "Zur Verbesserung der Anschlussmobilität an den Bahnhöfen ist die kommunale Planung in der Verantwortung." Leider ist es nicht so wie beschrieben, vielmehr wird die kommunale Planung (hier unserer Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin) vom für den ÖPNV zuständigen Landkreis durchaus auch ignoriert (hier die zuständigen Bearbeiter im LK MOL). So wird z.B. die Intermodale Anschlussmobilität am S- und Regionalbahnhof Strausberg in Richtung der Gemeinde Rüdersdorf (16.000 EW) und insbesondere deren Ortsteilen Hennickendorf (3.300 EW) und Herzfelde (2.000) dadurch vom Landkreis MOL massiv gestört, indem dieser sich weigert den Fahrplan der Buslinie 950 um wenige Minuten so anzupassen, dass ankommende Bahnreisende nicht bis zu einer Stunde auf den nächsten Bus warten müssen. Der Bus fährt genau in dem Moment ab, wenn die S-Bahn bzw. ein Regionalzug aus Berlin eintrifft. Da die ca. 500 m entfernte Schranke bei Eintreffen des Bus bereits geschlossen ist und auf die Vorbeifahrt derselben S-Bahn wartet, geht die Argumentation fehl, der Bus-Fahrplan könne wegen anderer Anschlüsse nicht geändert werden. Einsichtige Busfahrer warten deshalb dieselbe Zeit am Bahnhof und nehmen die ankommenden Bahnreisenden mit, dafür muss der Bus dann nicht an der Schranke warten. Ich schlage vor, zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse die Planungshoheit für ÖPNV- und SPNV-Fahrpläne an eine Landesbehörde des Landes Brandenburg zu übertragen, bei der Fachkompetenz und künstliche Intelligenz zu bündeln sind, um so die Intermodale Anschlussmobilität wirklich durchsetzen zu können. Diese Aufgabenstellung ist viel zu komplex, um sie auf unterer Landkreisebene der persönlichen Meinung einzelner Bearbeiter zu überlassen, die die Verantwortung für die Fahrplangestaltung nur als eine von vielen Arbeitsaufgaben haben und oft kein Fachstudium auf dem Gebiet der Logistik nachweisen	Zuständig für den üÖPNV sind die kommunalen Aufgabenträger. Zuständig für den SPNV ist das Land. Insgesamt hat sich dies über die vergangenen Jahre eindeutig bewährt, nicht zuletzt aufgrund der örtlichen Kenntnisse der kommunalen Aufgabenträger. Der VBB als gemeinsame Einrichtung der Länder Berlin und Brandenburg sowie der kommunalen Aufgabenträger koordiniert insgesamt die Verknüpfung des ÖPNV. Zutreffend ist, dass in Einzelfällen diese nicht immer optimal klappt. Zu berücksichtigen ist aber, dass die Aussteuerung ein fortlaufender Prozess und mit jedem Fahrplanwechsel, neu abzustimmen ist. Hier besteht aber zutreffend weiterer Verbesserungsbedarf. Dieser Verbesserungsbedarf stellt aber keinen sachgerechten Grund dar, eine bisher insgesamt sehr erfolgreiche Zuständigkeitsstruktur aufzulösen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	können. Wir - in Abstimmung mit der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin - haben eine Hochschularbeit zur Verbesserung des ÖPNV mit konkreten Vorschlägen erarbeiten lassen. Leider werden deren Ergebnisse ebenfalls vom Landkreis ignoriert. Diese Arbeit würden ich gerne als PDF-Dateianhang beifügen, leider sehe ich hier aber keine Möglichkeit dazu.	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1041	Seite 64, Linie RB 26: Schön, aber woran scheiterte die Umsetzung bisher? Zugausfälle aus Küstrin? Lösung: Ab Fredersdorf in Richtung Rüdersdorf existiert eine für den Personenverkehr bis 100 km/h zugelassene Anbindung, die erst ab dem Signal an der B1 in das Güterbahnnetz der CEMEX Logistik GmbH übergeht. Davor könnte eine Weiche mit Abstellgleisen für Reservezüge oder auch ein neuer Haltepunkt im Ortseil Tasdorf mit großem Bus- und PKW-Zentralparkplätzen als Drehkreuz des Übergangs vom PKW/Bus zum SPNV errichtet werden. Das würde den Stau auf der B1/5 nach Berlin enorm entlasten. Voraussetzung: In Spitzenzeiten Langzüge im Takt von max. aller 15 Minuten, besser 7,5 Minuten einsetzen, um den riesigen Bedarf im Berufspendelverkehr des östlichen Umlandes in Richtung Berlin zu decken. Die langsame S-Bahn ist keine attraktive Alternative zum schnellen Regionalverkehr.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Einführung von zwei Zügen pro Stunde auf der Relation Berlin – Müncheberg ist im Rahmen der Betriebsaufnahme des Netzes Ostbrandenburg zu Dezember 2024 vorgesehen. Im Rahmen der dem LNVP vorlaufenden Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung wurde auch die Strecke nach Rüdersdorf betrachtet, im Ergebnis soll eine vertiefte Untersuchung der Strecke erfolgen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1040	Guten Tag, woher kommt der Bedarf für einen 30 Minuten Takt des RB35? Zur Zeit verkehrt der R 35 im 60 Minutentakt. Die Ein/Ausstiege für den Haltepunkt Bad Saarow Pieskow wurden lt.VBB mit 300 pro Tag angenommen. Eine weitere Taktverdichtung war lt. VBB nicht vorgesehen. Selbst diese 300 Ein/Austiege für den Haltepunkt Bad Saarow Pieskow pro Tag sind sehr hoch angenommen und in der täglichen Realität mehr als fragwürdig. Teilweise fährt der RB35 auf dem Streckenabschnitt Bad Saarow Klinik - BadSaarow Pieskow jetzt schon leer hin und her, dass ggf. ein 60 Minuten Takt bis Bad Saarow Klinik und 120 Minuten Takt bis Bad Saarow Pieskow ausreichend sind. Der Bus 431 fährt die Strecke über Bad Saarow Bhf - Bad Saarow Klinik - Bad Saarow Pieskow weiter Richtung Dienstdorf-Radlow im 60 Minuten Takt zudem parallel zum RB 35. Auf diese Buslinie kann auch zukünftig nicht verzichtet werden, da ansonsten Diensdorf/Radlow keine ÖPNV Anbindung mehr hätte. Bei der Neugestaltung des Landesnahverkehrsplans sollte der Fahrplan durch die DB-Netz so angepasst werden, dass auf dem Abschnitt Bad Saarow Helios - Bad Saarow Pieskow 40 km/h Höchstgeschwindigkeit gilt, wie bereits auf dem Streckenabschnitt Bad Saarow Helios- Bad Saarow Bhf. Dieser gesamte Streckenabschnitt ist Innerorts in einem Kurort mit Anwohnern entlang der gesamten Strecke.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Eine Taktverdichtung der Linie RB35 erfolgt im Rahmen des Perspektivnetzes erst, sobald eine entsprechende Nachfrage erzielt werden kann. Hierbei ist das dann bestehende und die mit einer Taktverdichtung erreichbare Steigerung des Aufkommens in Bad Saarow-Pieskow mit zu berücksichtigen, wenngleich nach derzeitigem Stand weder ausschließlich noch maßgeblich entscheidend. Gleichsam zu berücksichtigen sind die infrastrukturellen sowie betrieblichen Rahmenbedingungen der Strecke. Eine Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit der Züge steht einem attraktiven Fahrtenangebot konzeptionell entgegen und wird nicht verfolgt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Das Wohngebiet Lärchengrund in Bad Saarow sollte eine fußläufige kurze Anbindung an den Haltepunkt Bad Saarow Pieskow bekommen, was den momentanen Weg von 1500m mehr als dritteln würde. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1039	Bestensee sollte als RE2 (oder RE20) Systemhalt etabliert werden, da dies der mit Abstand am stärksten frequentierte Halt des RE2 ist, an dem aktuell nicht gehalten wird. Der Ort ist in den letzten Jahren stark gewachsen und wird laut Prognose weiter wachsen durch rege Bautätigkeit. Laut Anlage 5 des Nahverkehrsplans ab 2021 (https://www.dahme-spreewald.info/sixcms/media.php/99/NVP-LDS_Beschl_Anlagen_2020-12-16.pdf)des Landkreises Dahme-Spreewald hat Bestensee im Jahr 2018 an Werktagen bereits mehr Ein- und Aussteiger gehabt als Brand TI - und das trotz eines viel dichteren Zugangebotes in Brand TI. Letzterer wird bereits jetzt als RE2-Systemhalt bedient. Von 2012 bis 2018 (neuere Zahlen liegen nicht vor) haben sich die Ein- und Aussteiger in Bestensee mehr als verdoppelt (Quelle: NVP LDS ab 2021), wodurch es gerechtfertigt erscheint dies mit zusätzlichen Zughalten zu reflektieren. Aktuell sehen dies keine Planungen vor.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Bestensee durch die Linie RE2) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbarbesteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für Bedienung des Haltes Bestensee durch den RE2 oder RE20.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1038	Es wären Einzelmaßnahmen wünschenswert, die Taktlücken am Abend sowie am Wochenende schließen. Bestensee: Fahrtangebot nach Berlin am Abend an allen Tagen: ab 20:30, 21:30 und 23:59 (Taktlücke von 2,5 Stunden) Fahrtangebot nach Berlin morgens an Sonntagen: von 4:30 bis 10:30 nur 2-Stundentakt Entweder könnten die Taktlücken beim RE7 / RB24 direkt geschlossen werden oder durch weitere Halte von RE2 / RE20 in Tagendrandlage verbessert werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Die abendlichen Lücken konnten mit Wirkung zum Dezember 2022 bereits teilweise geschlossen werden, weitere Angebotsergänzungen sind innerhalb der Laufzeit des Landesnahverkehrsplans vorzusehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1037	Allgemeines Die Landesnahverkehrsplan ist gut durchdacht, zum Teil auch ambitioniert und ich begrüße sie. Allerdings, wenn wir es in Brandenburg mit einer Verkehrswende ernst meinen, müssen wir bereit sein, viel mehr Geld da reinzustecken. Sprich mehr reaktivierung, viel, viel mehr kÖPNV wagen, und noch dichtere Bahntakten. Genau wie bei der Straßenbau - wenn es erstmal ein Angebot gibt, wird gefahren. In diesen Sinne: Bitte unbedingt mehr Busse, mehr Züge! Betr. RB36 KW-Storkow(-Beelitz-FFO) Die Taktverdichtungspotential laut Horizont 2030 der Linie RB36 auf halbstündlich ist sehr zu begrüssen, aber mMn (als Pendler nach Berlin) liegt die größte Potential in einer Weiterführung der Linie nach Berlin (zB Ostkreuz). Zwar wird die geplante Vertaktung in KW die Attraktivität der Verbindung enorm erhöhen (voraussgesetzt weniger Umstiegezeit!), aber es macht schlicht kein	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Spaß (vor allem im Winter) 20min lang in KW auf dem Zug nach Berlin zu warten. Und durch diese Umsteigezeit in KW dauert die Zugfahrt in die Hauptstadt teils zweimal so lange wie mit dem Auto. Da hilft eine Taktverdichtung nur wenig.	
ID: 1037	Die erste Meile(n) Es gibt in vielen Ecken Brandenburgs schlicht keine Busse. Oder nur zu unhändliche Zeiten (Schulbusse). Und wenn es Busse gibt, sind die meistens nicht mit dem SPNV vertaktet. Wenn man auf dem Land lebt und nicht das Glück hat, in Fuß- bzw Fahrradweite zum Bahnhof zu wohnen, kann man den SPNV praktisch nicht benutzen - es sei dann, mann hat ein Auto um zum Bhf zu kommen. Und dann kann man gleich die ganze Strecke mit dem Auto zurücklegen. Plusbusse überall wären natürlich schön, aber fangen wir bitte damit an, überhaupt Busse einzusetzen und dann Zug- und Busfahrpläne abzustimmen. Rufbusse sind da eine gute Zwischenlösung, da gibt es aber eine gewisse Hemmschwelle, zumal die Verbindung zeitlich kaum zu garantieren ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
ID: 1037	Zum Schluß Danke für diese Plan! Ich freue mich schon sehr auf dem Halbstundentakt der RB36 zwischen Storkow und KW, es wird mein Leben wesentlich einfacher machen (weniger rumwarten Abends in Berlin - ich werde viel mehr Zeit mit meiner Familie geniessen können).	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1037	[Anm. d. Red.: Kritik] Außerdem gibt es oft an Bahnhaltepunkte einen eklatanten Mangel an sichere Abstellplätze für Fahrräder - gemeint sind solche, die wenigstens eine sichere Ankettung des Rades an den Fahrradbügel erlauben, und nicht nur das Vorderrad halten. Fazit: [Anm. d. Red.: Kritik] wenn man zum Bahnhof kommt, und man sein Rad nicht sicher abstellen kann, bzw gar nicht mit dem ÖPNV zum Bahnhof kommen kann, dann hat man gleich die Ausrede ins Auto zu steigen und das mit dem ÖPNV zu lassen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land Brandenburg setzt sich aktiv für die Erhöhung von sicheren Fahrradabstellplätzen ein.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1036	In Tabelle 25.1 wird für den RE7 an Sa/So ein 60-Minutentakt angegeben. An Samstagen gilt dies aber erst ab ca. 8 Uhr und an Sonntagen erst ab ca. 10 Uhr (auf der Görlitzer Bahn), somit erst erheblich später als von den Bedienstandards vorgesehen.	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Die Tabelle wird entsprechend angepasst.
Öffentlichkeit: Privatperson	Für Monatskarteninhaber von Berlin AB fehlt ein attraktives Anschlussticket für Fahrtziele über den C-Bereich hinaus. Konkret gibt es hier gar kein Ticketangebot und der Fahrgast muss	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da dies Auswirkungen auf die gesamte Tarifstruktur hätte und

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1035	dasselbe Ticket kaufen, wie Fahrgäste die gar keine Monatskarte haben. Das fühlt sich nicht gerecht an, da man dann doppelt zahlt. Für Fahrtziele, die nur knapp außerhalb vom C-Bereich liegen ist es manchmal günstiger 2 Tickets zu erwerben: Anschlussticket Berlin C für 2€ + Ergänzungsfahrschein vom letzten Halt in C bis zum Fahrtziel für 1,70€ (zusammen 3,70€) Alternativ kostet das Ticket für die Gesamtstrecke 4,70€ und ist somit teurer, weil die bestehende Monatskarte hier keine Berücksichtigung findet.	ein sogenannter "überlappender" Tarif im VBB-Tarif nicht angewendet wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1034	Es findet keine Differenzierung bei den "Bedienstandards" zu Tagesrandlagen und an Wochenenden für die Taktdichte statt. Diese werden an Wochenenden häufig untererfüllt durch 2-Stundentakte, zumindest zeitweise. Z. B. werden zwischen Lübben und KW/Berlin an Sonntagen bis ca. 10 Uhr (6 Stunden nach Betriebsbeginn) weniger als 3 Fahrten pro Stunde angeboten, da die Linie RE7 erst ab ca. 10 Uhr vom 2-Stunden auf 1-Stundentakt wechselt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Der Bedienstandard ist eine Zieldefinition, die im Zeitraum der Laufzeit des Landesnahverkehrsplans möglichst umfassend im SPNV-System des Landes Brandenburg umgesetzt werden soll. Unberührt davon sind Strecken bzw. Linien, bei denen betriebliche odertechnische/Infrastrukturelle Hindernisse einer Umsetzung entgegenstehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1033	In dem Kapitel werden Vorgaben zu streckenbezogenen Bedienstandards gemacht. Nicht berücksichtigt werden hier mögliche Vorgaben zu stationsbezogenen Bedienstandards, sodass Stationen, die eine bestimmte Anzahl an Ein- und Aussteigern zu erwarten haben mindestens ein Zugangebot von x Zügen pro Stunde haben. Z. B sieht der Bedienstandard zwischen Königs Wusterhausen und Lübben bei hoher Nachfrage 3 Fahrten pro Stunde/Richtung vor. Tatsächlich werden aber nur diese beiden genannten Stationen ein Angebot von 3 Zügen pro Stunde nach aktueller Planung erfahren. Die meisten Stationen dazwischen haben nur 1 Fahrt pro Stunde/Richtung.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Stationsbezogene Bedienstandards werden durch weitere Landesstrategien (z.B. Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg) definiert.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1032	In der Tabelle 22 wird für "sehr hohe Nachfrage" an Samstagen 19 Betriebsstunden vorgegeben. In Tabelle 21 fehlt jedoch die Information zu Betriebsbeginn / Betriebsende für 19 Betriebsstunden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Die Tabelle wird entsprechend ergänzt. Die Betriebszeit liegt bei 19h ungefähr zwischen 04:00 und 23:00 Uhr.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1031	In "Priorität 1" wird eine neue Linie vorgeschlagen: "Zusätzliche Linie zwischen Königs Wusterhausen und Groß Köris; dadurch 30-Min-Takt in diesem Abschnitt" Hierbei würde eine sehr kurze Linie mit gerade einmal 11 Minuten Fahrzeit entstehen. Erfahrungsgemäß werden derart kurze "Pendellinien" schlecht angenommen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1031	Es sollte alternativ die Verlängerung der RB22, die aktuell in KW endet bis nach Groß Köris (alternativ: Bestensee / Lübben) geprüft werden, da hier auch die Zeitlage sehr passend wäre für einen ca. 30-Minutentakt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1031	Um die Anbindung der stärker frequentierten "kleineren", berlin-näheren Bahnhöfe wie Bestensee, Zeesen, Groß Köris zu verbessern kann auch ein zusätzlicher Halt vom RE2 oder künftig RE20, zumindest für Bestensee geprüft werden, auch wenn hier ein ca. 15/45 Minuten-Takt entstehen würde. Bestensee ist in den letzten Jahren sehr stark gewachsen und wächst weiter, während am Stundentakt sich seit Jahren keine Verbesserung abzeichnet.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ein Halt der Linie RE20 steht dem verkehrlichen Ziel der Linie entgegen, schnelle Verbindungen aus der Lausitz an den Flughafen BER herzustellen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1030	Sehr geehrte Damen und Herren, gemäß § 7 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg ist der LNVP Grundlage für die Entwicklung u.a. des SPNV. Darin sind Ziele und Maßnahmen zur Erreichung des Ziels, für behinderte und andere Menschen eine möglichst weit reichende Barrierefreiheit (beschränkt auf die Nutzung) herzustellen, anzugeben. Sicherlich gehört zur Nutzung des ÖPNV auch die Fahrgastinformation. Aus meiner Sicht werden die Inhalte von "3.5 Fahrgastinformation" dieser Vorgabe aus § 7 nicht gerecht. Der Text stellt zunächst auf die gestiegene Erwartungshaltung auf Seiten der Fahrgäste ab und beschreibt unter Ausgangslage die Fahrgastinformation aus Sicht des einheitlichen Erscheinungsbildes im Verkehrsverbund. Darauf hin bezieht sich der LNVP auf das Handbuch des VBB (Stand 05/2022) und dessen Weiterentwicklung durch den Verkehrsverbund. Erwähnt werden die Anpassung der Informationsoberflächen der Fahrgastinformationsmonitore an bindende Vorgaben der TSI PRM. Das klingt erfreulich, allerdings ist die TSI PRM schon Jahre vor dem aktuellen LNVP in Kraft getreten und folglich ist nur nachgeholt worden, was schon länger Vorgabe war. Hervorgehoben wird auch die Außenkennzeichnung von barrierefreien Multifunktionsabteilen, die gemäß Handbuch teils mit Bekleben der Fenster des Fahrgastraums (Seite 186 im Handbuch) erfolgt. Unter "Einheitliche Ansagen, dem Zwei-Sinne-Prinzip folgend (kombinierter Einsatz von gleichlautenden Anzeigen und Ansagen)" (im LNVP-Entwurf) werden sich fachlich interessierte Menschen mit Behinderung durchaus etwas vorstellen können. Konkret steht im Handbuch allerdings "Zur Förderung des Zwei-Sinne-Prinzips wird der kombinierte Einsatz von gleichlautenden Anzeigen und Ansagen empfohlen". Empfohlen ist keineswegs eine Vorgabe. Empfohlen gibt keinen zeitlichen Rahmen vor. Was auch immer Förderung an der Stelle bedeutet, das Handbuch geht im folgenden Text (dort 4.3.1) nicht weiter darauf ein, wie denn aus teils frei zu sprechendem Text eine Anzeige auf dem Display werden soll. So wird unter "Unplanmäßiger Halt" vorgegeben, daß auch ein Grund angegeben werden soll. Wie kommt der auf den Monitor? Die Lösung zu "Ersatzverkehr Vorankündigung" lautet übrigens als Ansage im alternativen Wortlaut "Bitte beachten Sie die Baustellen-Infos am Monitor". Eine Lösung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip ersonnen würde	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Kapitel „Barrierefreiheit im Handbuch Fahrgastinformation wird kontinuierlich durch den VBB in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträgern weitentwickelt. Details dazu, wie in Ihrer Einwendung aufgeführt, werden dabei berücksichtigt. Die Regelungsebene des KNVVP beinhaltet solche Detailtiefe nicht

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	vermutlich anders aussehen. Als abgearbeitet sollte die Fahrgastinformation in "barrierefrei" jedenfalls nicht angesehen werden. Im Handbuch steht unter Gestaltung der Bahnhöfe und Haltestellen u.a. "Um bei der Gestaltung auf die Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten sowie sehbehinderten Menschen einzugehen, müssen die Bauten barrierefrei gestaltet werden." Für den Schwerhörigen oder Gehörlosen gibt es ebenfalls einen Bedarf an Informationen. Das Handbuch besagt "Dies bedeutet, dass die Fahrgastinformationen auf den verschiedenen Medien optisch und/oder akustisch dargestellt werden müssen." Das bedeutet für den Schwerhörigen oder Gehörlosen, daß er wegen "und/oder" ggf. uninformiert bleibt. Einem vorab zu beteiligenden Landesbehindertenbeirat Brandenburg wäre das vielleicht vorher schon aufgefallen. Kurzum, es fehlt an einer Vorgabe im LNVP, die sich der Thematik Barrierefreiheit der Fahrgastinformation gründlich annimmt. Die Feststellung, eine Weiterentwicklung durch Expertise würde statt finden wird dem Begriff "Plan" in der Bezeichnung LNVP nicht gerecht und erfüllt auch die Vorgabe "muss Angaben enthalten über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben" aus o.a. § 7 nicht. "Empfohlen" wie von den Erstellern des Handbuchs ist keine "zeitliche Vorgabe". Mit freundlichen Grüßen [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1029	Sehr geehrte Damen und Herren, hiermit nehme ich Stellung zum Entwurf des Landesnahverkehrsplans 2023-2027 hinsichtlich der Sachlage der Erhöhung der Taktung der RB 35 von einer stündlichen auf eine halbstündliche Taktung. Das Neubaugebiet am Lärchengrund wurde direkt an der damals noch nicht im Betrieb befindlichen Bahntrasse Bad Saarow Klinikum - Bad Saarow -Pieskow geplant. Die Grundstücke sowie die neu errichteten Einfamilienhäuser grenzen unmittelbar an den Bahndamm an. Bei der Planung des Neubaugebiets wurde immer davon ausgegangen, dass die Bahnstrecke nicht verlängert wird. Viele Eigentümer sind so getäuscht worden und müssen nun mit dem Bahnlärm leben. Die RB 35 fährt so nah an den Häusern vorbei, dass es zu Schwingungen im Gebäude kommt. Ab 5 Uhr morgens beginnt der Bahnbetrieb und somit endet auch die Nachtruhe. Ein verkehrspolitisches Umdenken ist sicherlich richtig, jedoch nicht auf der Basis einer misswirtschaftlichen und am Bürger vorbeigehenden Gesamtplanung. So gibt es für die 500 Bewohner des Lärchengrunds überhaupt keine Zuwegung zum neuen Haltepunkt. Die neue verlängerte Strecke wird ebenfalls nicht genügend frequentiert. Die Züge sind meistens leer bzw. höchstens in den Stoßzeiten mit 3-4 Fahrgästen besetzt. Bei der Verlängerung der Bahnstrecke wurde auch keine Fahrgastaufkommenanalyse durchgeführt. Die Bewohner des Lärchengrunds beklagen eine mangelnde Informationspolitik. Dies führt zur Politikverdrossenheit, Ohnmacht gegenüber den Behörden und letzendlich zur Abkehr aus gesellschaftlichen Prozessen. Über	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die Wiederinbetriebnahme der gewidmeten Bahnstrecke zwischen Bad Saarow Klinikum und Bad Saarow-Pieskow erfolgte auf Grundlage der aktuellen Rechtslage sowie anzuwendender Normen und damit unter Wahrung der Schutzgüter der Anwohnenden. Eine Taktverdichtung der Linie RB35 erfolgt im Rahmen des Perspektivnetzes jedoch erst, sobald eine entsprechende Nachfrage erzielt werden kann. Hierbei ist das dann bestehende und die mit einer Taktverdichtung erreichbare Steigerung des Aufkommens in Bad Saarow-Pieskow mit zu berücksichtigen, wenngleich nach derzeitigem Stand wederausschließlich noch maßgeblich entscheidend. Gleichsam zu berücksichtigen sind die infrastrukturellen sowie betrieblichen Rahmenbedingungen der Strecke.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Anwohnerschutz redet hier kein Politiker(vor allem auch nicht der Bürgermeister). Falls es zur Erhöhung einer Taktung kommt, werden viele Menschen hier wieder wegziehen, mit dem Gefühl von der Politik, der Gemeinde Bad Saarow und dem Land Brandenburg getäuscht worden zu sein. Wem nutzt dann noch eine Takterhöhung? Einmal pro Stunde, da haben sich die Leute vom Lärchengrund mittlerweile arrangiert, 4x pro Stunde ist nicht zu ertragen, bei einer Bahn, die kaum frequentiert wird und dabei liegt es nicht an der Taktung. Das Fahrgastaufkommen wird sich nicht für diesen Bereich der RB 35 durch eine Takterhöhung erhöhen. [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1028	In Kapitel 4.1.5 Seite 119 ist von einer Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit auf drei Fahrten pro Stunde die Rede. Leider trtifft dies nicht für die Halte in Götz und Groß Kreutz zu. Hier bleibt es bei einem einstündigem Halt. Dies hat nichts mit Verkehrswende zu tun. Dies wird zusätzlichen Individualverkehr in Richtung Brandenburg Havel und Werder Havel hervorrufen. Das alles trotz steigender Fahrgastzahlen an beiden vorgenannten Bahnhöfen. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Götz und Groß Kreutz im dichteren als60-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar besteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Götz und Groß Kreutz. Der erhöhten Verkehrsnachfrage im Korridor wird durch das zusätzliche dritte Angebot zwischen Brandenburg Hbf und Frankfurt (Oder) begegnet, das die großen Aufkommensschwerpunkte bedient und somit auch die bestehenden Zugfahrtenentlastet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1026	Sehr geehrte Damen und Herren, zwar wird unter "4.2.3 Baubetriebsmanagement der Infrastrukturbetreiber" noch Schienenersatzverkehr erwähnt, entscheidende Details für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden aber nicht (mehr) aufgeführt. Die Angaben bleiben somit deutlich hinter dem zurück, was im "Landesnahverkehrsplan 2018" unter "4.3.2. Fahrzeuge des Schienenersatzverkehrs (SEV)" vorgegeben war. Dies gilt über den Bereich "Baubetrieb" hinaus, im bisherigen LNVP geht es auch um den Busnotverkehr. Ausdrücklich wird auf Sitzplätze, Platz für Gepäck und Kinderwagen und die "Weiterfahrt von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen" eingegangen. Letztere muß(te damals noch) sichergestellt werden. Als Mensch, der in seinem Alltag im Rollstuhl unterwegs ist, habe ich auf Reisen immer wieder die Erfahrung machen müssen, daß beim SEV oft das nicht vorab bedacht wurde, was für meine	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird, da in den Ausschreibungen zur Vergabe von SPNV-Leistungen - weiterhin - eindeutige Anforderungen an den Schienenersatzverkehr (SEV), Busersatzverkehr (BEV) und Busnotverkehre (BNV) enthalten sind. Für SEV in Bussen gilt, dass ein Konzept seitens des Betreibers einzureichen ist. Die Mitnahme mobilitätseingeschränkter Personen ist im SEV verpflichtend, bei BNV ist die Mitnahme mobilitätseingeschränkter Personen zu ermöglichen. Im Verbundgebiet Berlin-Brandenburg wurde begonnen, an den Stationen die Wegweisung zum SEV/BNV nicht nur temporär, sondern feststehend in Vitrinen und am Weg auszuschildern, um den erforderlichen Umstieg optimal zu gestalten und auch für

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Weiterfahrt erforderlich gewesen wäre. Abbruch der Reise oder mehrstündige Verspätung waren schon reale Folgen für mich. Das geht von Haltepositionen von Bussen los, die ohne jedweden erhöhten Bussteig auskommen müssen, was auch beim Absenken mittels Kneeling auf den Rampen von Bussen erhebliche Neigungen bedeutet. Es geht weiter über nicht befestigte oder baustellenbedingt verschmutzte Flächen, auf denen dieser Ein- oder Ausstieg erfolgt. Die Berollbarkeit ist dort kaum gegeben. Selbst den Fall, daß der SEV nur zu einem nicht barrierefrei zugänglichen Bahnhof führt, habe ich so kennen lernen müssen. Falls der Einstieg dann in die Züge weder selbständig noch über fahrzeuggebundene Einstiegshilfen machbar ist, steht einer wie ich vor dem Problem, daß die Hilfeleistung am Bahnsteig in dieser Situation nicht angemeldet war und nicht von mir (!) angemeldet werden konnte. Folglich fährt so ein Zug weg und ich warte auf den Bediener des Hublifts. Kurzum, wer den SPNV organisiert und bestellt, sollte schon in den Ausschreibungen darauf achten, daß SEV und Busnotverkehr bereits in dieser Phase "betrieblich vorbereitet" werden, da brauchbare Lösungen bei Störungen aus dem Hut zaubern sonst nicht gelingen wird. In manchen Ausschreibungen des SPNV in Deutschland war die Vorgabe enthalten, schon im Angebot diesbezüglich Angaben zu machen und vor Betriebsaufnahme eine entsprechende Dokumentation vorlegen zu müssen. Die Idee, einfach ein barrierefreies Taxi rufen zu wollen, scheitert an der derzeit sehr geringen Anzahl solcher Fahrzeuge. Außerdem passen Rollstühle wie meiner von den Abmessungen her zu den Vorgaben der TSI PRM, nicht aber zu Taxis wie dem LEVC (London-Taxi, elektrisch), die z.B. geringere Längen vorsehen.	mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu erleichtern. Die im Ersatzverkehr eingesetzten Busse müssen den Standards barrierefreier Fahrzeuge entsprechen. Im LNVP wird ein Absatz zu den Qualitätsstandards im SEV und BNV ergänzt.
ID: 1026	Ein weiteres Problem beim SEV mit Bussen kommt auf Menschen mit E-Scootern zu (dem Hilfsmittel, nicht dem E-Tretroller). Die Mitnahme in Bussen ist, wie Sie wissen werden, speziell geregelt (ÖPNV-Zulassung). Falls als Fahrzeug ein Bus ohne Kennzeichnung für E-Scooter kommt, bleibt der Mensch mit E-Scooter "auf der Strecke". Mehr noch als im städtischen Umfeld, macht ein E-Scooter wegen der außerhalb der Nutzung von Bussen und Bahnen zurückzulegenden Entfernungen für diese Nutzer Sinn. Aus meiner Sicht sind Angaben zur Problematik in LNVP erforderlich, damit dokumentiert ist, wie sich das Land seinen SPNV im Falle von Störungen und Unterbrechungen "wünscht". Wie im LNVP 2018 ist das ein Unterthema zu "4.3. Qualitätsstandards bei Fahrzeugen" und gehört nicht nur an die jetzige Stelle. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden und im LNVP ein Absatz zu den Qualitätsstandards im SEV und BNV ergänzt wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1025	Kleine Dörfer wie z.B. 15236 Treplin scheinen weiterhin vom ÖPNV abgehängt zu sein. Bis auf Schülerverkehr fährt hier fast nichts. Es wäre schön, wenn wenigstens einmal pro Stunde der 981 aus Frankfurt (Oder) das kleine Stück weiterfahren würde. Oder vielleicht kann ja ein Kleinbus bei Bedarf bestellt werden, der die Strecke bis Booßen bedient.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Entscheidung zur Einrichtung neuer Buslinien, zur Erschließung neuer Bediengebiete oder zur Verdichtung des regionalen Busangebotes im Rahmen der Verantwortung über den gesamten kommunalen Busverkehr den kommunalen

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Gleiches wäre für die Strecke nach Jacobsdorf, um von dort mit dem Zug nach Berlin zu kommen. Einmal zur vollen Stunde in Jacobsdorf ankommen und zurück nach Treplin (oder weiter) fahren und alle Fahrgäste von oder nach Berlin wäre geholfen. Es müssen dringend Konzepte für den ländlichen Raum erarbeiten werden.	Aufgabenträgern, d.h. den Landkreisen und kreisfreien Städten, obliegt. Unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel, den Belangen einzelner Zielgruppen (u.a. Schülerverkehr) und der Daseinsvorsorge sowie andererseits den Zielen der Mobilitäts- und Antriebswende findet bei diesen – ebenso wie beim Land Brandenburg in Bezug auf den SPNV – ein ständiger Abwägungsprozess zu Angebotsverbesserungen im ÖPNV statt. Das Land Brandenburg befürwortet grundsätzlich den Ausbau, die Optimierung und eine bessere Verzahnung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV und anderen Verkehrsmitteln.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1024	Sehr geehrte Damen und Herren, unter "4.6.4 RufBus" gibt es Ausführungen zu klassischen On-Demand-Konzepten, bei denen wortreich auf Synergien und "Fahrgastzufriedenheit durch reduzierte Zugangsbarrieren" eingegangen wird. [Anm. d. Red.: FOrderung] Auf Zugangsbarrieren sollte in der Tat im NVP unbedingt eingegangen werden, zumindest in dem hier nicht tangierten Sinne Barrierefreiheit. [ANm. d. Red.: Kritik] Als Mensch mit Behinderung, der im Alltag in seinem Rollstuhl unterwegs ist, habe ich kaum ein solches System kennen gelernt, bei dem von Anfang an auf Barrierefreiheit geachtet wurde. Folglich geht es für Menschen wie mich darum, ob und wenn überhaupt dann wie eine Nutzung durch mich theoretisch möglich ist und durch was sie letztlich verhindert wird.# Bevor jetzt jemand auf die Idee kommt, mir eine konkrete Fahrt dort vermitteln zu wollen, das Problem steckt woanders. [Anm. d. Red.: Kritik]In einem NVP-Entwurf, der keinerlei Ansatz dafür enthält, daß Planung und Durchführung von Fahrten durch Menschen im Rollstuhl einfach möglich sind. Ansonsten kommt übrigens auch bei der Fahrgastinformation zu barrierefreien Reiseketten nur Unsinn raus.[ANm. d. Red.: Forderung] Der NVP sollte ergänzt werden um die Vorgabe für klare und eindeutige Hinweise für die Nutzung (ohne Herumtelefonieren) auch für Menschen im Rollstuhl.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP berücksichtigt wird. Es wird ein entsprechender Passus zur Barrierefreiheit der Fahrzeuge ergänzt werden.
ID: 1024	[Anm. d. Red.: ...] Informationsbeschaffung. Ich habe soeben (nur als Test!) auf der Website des VBB (https://www.vbb.de/vbb-themen/buskonzepte/rufbus/) nachgeschaut. Unter "wie buchen" kommt die Info " Die Vorlaufzeit liegt je nach Anbieter zwischen 30 und 90 Minuten." Es kämen "Linienbusse, Kleinbusse oder auch Taxis" zum Einsatz. [Anm. d. Red.: Kritik] Nutzbarkeit für Menschen im Rollstuhl - das ergibt sich nicht eindeutig. Wieso eigentlich nicht? Wird so etwas nicht über den NVP verlangt?! Ach ja, da steht nicht dazu drin, daher mein Einwand. Hier online buchen ("Anmeldung: mind. 60 min. vorher") steht da. Also ab zur Buchung. Online auf https://uvg.tdimo.net/bapp/#/astBuchungenView kam ich nur zur Meldung "Rollstuhl für das vorgesehene Fahrzeug nicht erlaubt." ohne Hinweis auf irgendwelche Fristen. Immerhin steht an anderer Stelle (https://uvg-online.com/rufbus-angermuende/) "Melden Sie bei Gruppen ab 10	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der LNVP gibt generelle Vorgaben zu On-Demand-Angeboten vor, jedoch liegt die Durchführung der Verkehre und das Pflegen der verschiedenen Buchungssysteme in der Hand der den Verkehr durchführenden Verkehrsunternehmen, sodass es hier zu Abweichungen kommen kann. Zudem sind die verschiedenen örtlichen Gegebenheiten zu beachten.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Personen (bei Kleinbussen ab 5 Personen) oder wenn Sie im Gebrauch eines Rollstuhls sind, die Fahrt 72 Stunden vorher unter der 03332 442-615 an." [Anm. d. Red.: Kritik] Es mag vielen Menschen nicht auffallen, doch zwischen den "30 und 90 Minuten" und den 72 Stunden (ist das mindestens, exakt oder höchstens?) besteht ein vermutlich heftiger Unterschied. Online buchen für Menschen wie mich, wieso ist das vorgesehen? [Anm. d. Red.: Kritik] Weil man nicht muß, weil es nicht im NVP steht? [Anm. d. Red.: Forderung] Buchungsfristen gehören sicherlich limitiert, denn ansonsten kommen Werte wie "72 Stunden" heraus.	
ID: 1024	[Anm. d. Red.: Kritik] Keine Übersichtlichkeit im Gebiet eines Verkehrsverbundes durch den Blick auf die Konditionen der einzelnen Angebote?! Dann, so dachte ich bei mir, wähle ich mal den "Rufbus Angermünde". Um mehr zu erfahren klickte ich auf "Mehr Informationen unter UVG".	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Ziel des VBB ist die Schaffung einer verbundweit einheitlichen App-Lösung für alle On-Demand-Angebote, um eine bessere Übersichtlichkeit über die Angebote und die jeweiligen Buchungsmodalitäten zu verschaffen.
ID: 1024	[Anm. d. Red.: Kritik] Nicht zu finden waren Angaben zu den Platzverhältnissen, denn die Abmessungen für den Bezugsrollstuhl sind z.B. zwischen TSI PRM (für die Anreise im Zug) und dem in manchen Regionen beliebten LEVC (London-Taxi, elektrisch) sehr unterschiedlich.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Da für die Erbringung der Rufbus-Leistungen der verschiedenen Verkehrsunternehmen im Verbundgebiet verschiedene Fahrzeuge zum Einsatz kommen, kann keine pauschale Angabe zu den Platzverhältnissen gemacht werden. Hierfür kann der LNVP keine Vorgaben machen, da die Durchführung der Rufbus-Verkehre den Landkreisen als Aufgabenträgern obliegt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1023	Sehr geehrte Damen und Herren, unter "4.3.5 Qualität der Fahrzeuge" werden bei der "Fahrzeugausstattung im Regionalverkehr" unter "Barrierefreiheit" mehrere Eigenschaften in Form einer Strichaufzählung genannt. a) So steht dort "- zwei exklusive Rollstuhlplätze (vier Plätze als Mehrqualität)". Für Menschen wie mich, die im Alltag in ihrem Rollstuhl unterwegs sind, sind Rollstuhlplätze sowohl hinsichtlich der Anzahl als auch deren Ausstattung wichtig. Solche Angaben in einem Nahverkehrsplan sollten Aussagen im Sinne eines Plans (also im Sinne vorgesehener Handlungen) enthalten und nicht nur auflistet, was irgendwie "nice to have" wäre. In welchen Fällen und ob überhaupt diese "Mehrqualität" bei Ausschreibungen bestellt oder vom Aufgabenträger akzeptiert wird, dazu steht da nichts. In einen Plan gehört, was geplant wird. Sonst kann bei der Beteiligung die Öffentlichkeit nicht wissen, ob der Plan so für sie "in Ordnung" geht. Folglich fehlt die Angabe, in welchen Fällen diese "Mehrqualität" bestellt, angeboten oder vom Aufgabenträger "hingenommen" wird. Eine Angabe zu "bevorzugten Strecken", bei denen "Mehrqualität" bestellt wird, wäre eine Auflösung dazu.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da es sich dabei um eine verbindliche, vertraglich festgelegte Vorgabe an die Ausstattung der Fahrzeuge handelt.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1023	b) Vermutlich wird der Ersteller des Aufzählungspunkts "– eine barrierefreie Toilette im Mehrzweckabteil (mit elektronischer bzw. visueller Lösung zur Bedienung und Vermittlung des Besetzheitsgrades der Toilette, auch für das Anklappen des Wickeltisches)" wissen, was damit ausgesagt werden soll. Jemandem, der sich seit Jahren mit der Thematik der Universal-Toiletten nach TSI PRM herum schlägt --- vielleicht, denn der ist Kummer und kurioseWorthülsen gewohnt. Normalbürgern dürfte sich nicht erschließen, was z.B. bezüglich des Wickeltischs laut dieser Formulierung gewünscht ist. Positiv ist zunächst, nicht nur den Begriff der einschlägigen Vorschrift TSI PRM (Universaltoilette) zu verwenden, sondern darüber hinaus ausdrücklich "barrierefrei" zu fordern. Ungewöhnlich, aber erfreulich. Die Lage-Angabe (im Mehrzweckabteil) kann leicht in Konflikt zu der zuvor verwendeten Formulierung "exklusive Rollstuhlplätze" kommen, sei es drum. Ob es nur um "das" Mehrzweckabteil oder Mehrzweckbereiche geht? Die Formulierungen in Klammern sollten aber unbedingt nochmals durchdacht und für die Allgemeinheit verständlich formuliert werden. Eine visuelle Lösung zum Anklappen (ist das nun hoch oder runter?) eines Wickeltischs dürfte technisch herausfordernd sein.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da die verwendete Formulierung an die Formulierung der TSI PRM und technischer Vorgaben angelehnt ist. Das entspricht nicht immer der gewünschten, für die Allgemeinheit verständlichen Formulierung.
ID: 1023	c) Eine weitere Strichaufzählung lautet: "– zusätzlicher Handlauf bei Treppen und Fortführung des Handlaufs in der Waagerechten ab drei Stufen". Die ohnehin vorgeschriebene Minimal-Lösung in Sachen Barrierefreiheit ergibt sich aus der TSI PRM. Dort steht unter "4.2.2.8. Niveauwechsel" (u.a.): "Treppen mit mehr als drei Stufen sind auf beiden Seiten und auf zwei Höhen mit Handläufen auszustatten." Soll ab drei Stufen zusätzlich zu der Mindestausstattung ein weiterer Handlauf vorgesehen werden? Vermutlich nicht. Es ist zu begrüßen, wenn über die von Unzulänglichkeiten geprägten Minimal-Vorgaben der TSI PRM ein Mehrwert gefordert und bestellt wird. Auch bei genau drei Stufen soll also zumindest ein (nur einfacher und einseitiger?) Handlauf vorgesehen werden, der überdies in der Waagerechten fortgeführt wird (wohin?). Das sollte dann jedoch zutreffend und genauer beschrieben werden. Die Aufzählung soll laut dem Text des NVP-Entwurfs nicht abschließend sein. Trotzdem sollte aus der Formulierung erkennbar sein, was tatsächlich beabsichtigt ist. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird, da die Forderung sich auf beide Seiten und einen doppelten Handlauf bezieht. Eine ausführliche Beschreibung ist im Lastenheft der Fahrzeuge zu treffen und übersteigt in dieser Ausführlichkeit den Rahmen des LNVPs.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1022	Sehr geehrte Damen und Herren, unter "2.5.2 Barrierefreiheit an Stationen" fehlt es meiner Meinung nach an einer übersichtlichen Darstellung des Ausbaubedarfs, wie er z.B. in anderen solcher NVP in Form einer Anlage "Stationsbezogene Beschreibung Ausbaubedarf" tabellarisch nach Stationsnamen sortiert als Anhang vorhanden ist. In die Tabelle gehören sowohl die Ausprägung der einzelnen Merkmale	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Gestaltung der baulichen Barrierefreiheit und die zeitliche Einordnung von Maßnahmen in der Verantwortung des Betreibers liegt, welcher dafür auf Bundesmittel zurückgreifen muss. Dem Land liegen Angaben für Maßnahmen zur Umsetzung der baulichen Barrierefreiheit nicht vollständig vor, weshalb die

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	(zu Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit) als auch (begonnene, geplante) Maßnahmen oder eben Begründungen. Nur durch die detaillierte Beschreibung des Ist-Zustandes kann man unter Berücksichtigung der bereits in Umsetzung begriffenen Maßnahmen aus einer Soll-Vorstellung auf den zur Zielerreichung anstehenden "Bedarf" kommen. Sammelbegriffe wie "stufenfrei erreichbar" beschreiben zwar wichtige Merkmale, lassen aber zu viele Merkmale offen. Die bei Ihnen vorhandene Karte 3 "Ausbauzustand der Barrierefreiheit von Stationen im Land Brandenburg im Jahr 2021" gibt zwar einen gewissen Überblick, geht aber zu wenig ins Detail und enthält keine Hinweise auf begonnene, geplante oder eben auch nicht mal geplante Maßnahmen und ergibt folglich auch keinen Zeitrahmen. Aus der Darstellung eines Defizits hinsichtlich der Barrierefreiheit wird nicht deutlich, ob, wie und wann dort Verbesserungen zu erwarten sind. Der Text des Entwurfs erwähnt die "1.000 Reisenden"-Regelung und mit der Formulierung "kann", daß das Land "auf Antrag" ggf. doch etwas beeinflussen kann. Es reicht aus meiner Sicht als Mensch im Rollstuhl nicht aus, wenn ein NVP nur rechtliche Möglichkeiten auflistet, weil weder die Betroffenen noch andere Akteure daraus erkennen können, "ob" den nun etwas vorgesehen wird oder woran "es hängt", daß Menschen wie ich eben nicht oder nicht ohne fremde Hilfe auf oder vom Bahnsteig gelangen. Um den Stand in Sachen Barrierefreiheit während der Laufzeit des NVP zu dokumentieren, könnte diese Tabelle um eine Spalte zu realisierten (oder eingetretenen) Veränderungen ergänzt und öffentlich zugänglich gehalten werden. Sie sollte in dieser Form sortierbar sein. Für eine künftige Auflage des NVP wäre das wiederum eine Arbeitsgrundlage. Zugegeben, eine solche Tabelle zu erstellen ist mühsam. Glauben Sie mir, für aktivere Menschen mit Behinderung ist die Beschaffung von solchen Angaben viel schwieriger, als für die zuständigen Stellen. Wie sollte Partizipation möglich sein und die Beteiligung von Menschen mit Behinderung voran gebracht werden, wenn nicht mal bei so einem Thema wie der barrierefreien Mobilität eine leicht verständliche (und nachvollziehbare) Daten-Grundlage vorgelegt wird? Mit freundlichen Grüßen [redacted]	vorgeschlagene Tabelle nur von begrenzter Aussagekraft wäre. Der Bund stellt für Stationen unter 1.000 Reisenden am Tag im Regelfall keine Mittel für die Ergänzung von Aufzügen oder Rampen bereit. Das Land kann den zuständigen Betreiber mit begrenzt verfügbaren Mitteln im Rahmen von Fördermaßnahmenunterstützen, sobald die notwendigen förderrechtlichen Voraussetzungen erfüllt sind. Angaben zur Ausstattung von Stationen des größten Betreibers DB S&S sind hier zu finden: https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1021	Die RB21 sollte auch nach 2027 über den BHF Wustermark verkehren. Alles andere stellt eine Verschlechterung dar. Zumal der BHF Wustermark als Knotenpunkt für die umliegenden Gewerbegebiete dient.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ausweislich des Zielnetzes 2027 erfolgt die Beibehaltung der Direktverbindung nach Potsdam durch eine aus Richtung Golm verlängerte Linie sowie der Erhalt des 30-Minuten-Taktes nach Berlin durch die verdichtete Linie RE4. Die RB21 erhält einen kürzeren und insbesondere für Fahrgäste aus der Landeshauptstadt Potsdam attrativen, schnellen Anschluss an den Bahnhof Spandau.
ID: 1021	Des Weiteren sollte der RE4 halbstündig bzw. am Wochenende eine zusätzliche Verbindung zwischen 1 Uhr und 6 Uhr zwischen Berlin Spandau und Rathenow angeboten werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1021	Der RE4 könnte auch mit der RB21 in Wustermark gekoppelt werden und somit ein halbstunden Takt realisiert werden, dadurch würde auch der BHF Spandau nicht weiter belastet werden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1020	Die RB21 sollte auch zukünftig mit Halt am Bhf Wustermark verkehren.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Ausweislich des Zielnetzes 2027 erfolgt die Beibehaltung der Direktverbindung nach Potsdam durch eine aus Richtung Golm verlängerte Linie sowie der Erhalt des 30-Minuten-Taktes nach Berlin durch die verdichtete Linie RE4. Die RB21 erhält einen kürzeren und insbesondere für Fahrgäste aus der Landeshauptstadt Potsdam attraktiven, schnellen Anschluss an den Bahnhof Spandau.
ID: 1020	Ein halbstündiger Takt in der HVZ auf dem RE4 stellt eine Verschlechterung dar.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
ID: 1020	Ggf. könnte über eine Verlängerung des FEX von Berlin Hbf über Wustermark nach Rathenow oder Ketzin nachgedacht werden. Insgesamt ist das westliche Havelland schlecht an den neuen Flughafen angebunden.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Für die Strecke Ketzin - Wustermark ist die Durchführung einer Machbarkeitsuntersuchung geplant sind. Diese werden sowohl den erwartbaren Nutzen als auch die Kosten der zu reaktivierenden Strecke detailliert untersuchen. Ebenso werden infrastrukturelle als auch betriebliche Belange geprüft.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1019	Für 2027 ist die Umwandlung der heutigen RB31 in eine S6 des Großraumes Dresden geplant, was endlich den längst überfälligen Stundentakt von Mo-Fr(S) bringen würde. Könnte dies nicht auch schon als Vorlaufbetrieb im laufenden Verkehrsvertrag geschehen? Es würde keinen Fahrzeugmehraufwand und mit fünf zusätzlichen Zugpaare nur rund 25.000 Zugkm p.a. auf dem Gebiet Brandenburgs bedeuten aber einen großen Mehrwert für die hiesige Bevölkerung bringen. Der Raum Elsterwerda ist nun einmal in den Großraum Dresden orientiert (Arbeit, Arztbesuche, Einkauf und Veranstaltungen). Auch hätte der PlusBus 579 stets den entsprechenden Anschluss.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Die entsprechende Leistungsausweitung kann entgegen der Stellungnahme nur mit Fahrzeugmehrbedarf umgesetzt werden und ist daher erst mit Umsetzung des Verkehrsvertrages Oberelbe vorgesehen.
ID: 1019	Zusätzlich bitte ich, die Karte 25 "Bahnsteighöhen" zu überprüfen. Ich bin der Meinung, dass die Bahnsteighöhen südlich von Elsterwerda mit unter 38 cm nicht korrekt sind.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die Karte 25 Angaben des Betreibers DB Station&Service enthält, siehe diser Link: https://www.deutschebahn.com/de/geschaefte/infrastruktur/bahnhof/bahnsteige_uebersicht# Darin weisen die Bahnsteige in Prösen Ost Höhen mit 0,32m und 0,38m über Schienenoberkante (ü.SO) auf. Der Einfachheit halber ist diese Station mit einer Bahnsteighöhe von unter 0,38m ü.SO gekennzeichnet.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1018	Sehr geehrte Damen und Herren, unter "4.3.5 Qualität der Fahrzeuge" steht zur "Fahrzeugausstattung Berliner S-Bahn-Verkehr" unter "Barrierefreiheit:" (Seite 170) etwas von Rollstuhlstellplätzen und Spaltüberbrückunggemäß der TSI PRM. In der genannten Vorgabe der EU kommt unter 4.2.2.2. nur der Begriff "Rollstuhlplätze" vor, die Terminologie im NVP sollte das berücksichtigen, da sie sich ja ausdrücklich auf die TSI PRM bezieht. Stellplätze kommen als Begriff in der TSI PRM im Zusammenhang mit Parkmöglichkeiten vor. Menschen im Rollstuhl nutzen im SPNV zum Sitzen in aller Regel den eigenen Rollstuhl und brauchen in diesem Sinne keinen "Parkplatz für den Rollstuhl". Daher sind es Rollstuhlplätze und nicht Stell- oder gar Abstellplätze.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden.
ID: 1018	In der genannten Vorgabe der EU kommt der Begriff "Überfahrbrücke" mehrfach vor, nicht jedoch der Begriff Spaltüberbrückung. Vermutlich werden Leser des NVP jeweils eigene Vermutungen haben, was so eine Spaltüberbrückung ist. Jeweils eigene Vermutungen führen aber nicht zu einer verbindlichen Lösung. Da die Lösung nicht unter diesem Begriff in der TSI PRM steht, sollte die Formulierung im NVP zutreffender erfolgen. Dazu müßte entweder mehr ins Detail gegangen werden, was dort eine Brücke über den Spalt bedeutet oder auf die Lösungen in der Norm abgestellt werden. Letzteres wird dann vielleicht normgerecht, vermutlich aber weniger gut für die Benutzung ohne fremde Hilfe. Dies ist eine Stellungnahme [redacted]. Mit freundlichen Grüßen [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird, da die vorgeschlagenen redaktionellen Anpassungen vorgenommen werden. Die Bezeichnung Spaltminderung/Spaltüberbrückung wird ebenfalls als Überfahrbrücke kenntlich gemacht.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1017	Ich wünsche die Verlängerung der RB22 bis Lübben	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Der Landesnahverkehrsplan weist eine Angebotsmehrung südlich von Königs Wusterhausen im Perspektivnetz auf, die durch eine verlängerte RB22 realisiert werden könnte.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1016	Ich befürworte ein Reaktivierung des Haltepunktes Groß Behnitz, siehe Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023-2027 – Entwurf – 4.1.4 Potenziale für Reaktivierungen. Ich glaube, falls auch eine ausreichende Anzahl Pendlerparkplätze und eine günstige Busanbindung mit eingeplant werden, das der Haltepunkt von sehr vielen Pendlern genutzt wird, der Zuzug in diesem Teil des Havellandes, vor allem von Personen aus Berlin die dort auch noch immer ihren Arbeitsplatz haben, ist sehr groß. Des weiteren würden der Bahnhof Nauen und der Haltepunkt Wustermark sowie deren Parkplätze entlastet und das teilweise sehr weite Pendeln zu diesen Standorten massiv verkürzt, was ja auch ein gewaltiger Umweltaspekt ist.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
	Mit freundlichen Grüßen Thomas [redacted]	
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1015	[Anm. d. Red: Forderung]: Bei der Erweiterung der Taktung des RE1 dürfen die kleinen Bahnhöfe wie z.B. Götz nicht außen vor bleiben. Nur so kann die Anbindung der Dörfer an die Städte durch den ÖPNV gelingen. Ich fahre selbst regelmäßig mit dem Auto von Golm nach Jeserig zu meinem Sportverein und könnte mir vorstellen, auf eine Kombination von Zug und Fahrrad umzusteigen. Dies muss aber zeitlich mit meinen Trainingszeiten vereinbar sein, bei einem 60-min-Takt wird es schwierig. Ich glaube, dass es auch vielen Menschen in der Region so geht - die 60-min-Taktung ist zu unflexibel, um vom Auto auf die Bahn umzusteigen. Gerade in die Städte Potsdam und Brandenburg erhöht sich der Zeitaufwand erheblich, wenn ich 1 Stunde früher losfahren muss, weil ich einen Termin knapp nicht halten kann. Dann nimmt man doch lieber das Auto.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Entscheidung für oder wider eine konkrete Haltbedienung (hier: Götz und Groß Kreutz im dichteren als60-Minuten-Takt) wird stets in der Gesamtschau aller Fahrgäste durchgeführt. Dem hohen Gut der verbesserten zeitlichen Flexibilität der Reisenden an den „kleineren“ Halten steht die Verlängerung der Fahr- und damit häufig der Reisezeit von Fahrgästen der „großen“ Bahnhöfe entgegen, sofern Züge häufiger halten. Derzeit und mittelbar besteht aus Sicht der Landesplanung kein Anlass für eine gegenüber dem geplanten Zustand verdichtete Haltbedienung von Götz und Groß Kreutz. Der erhöhten Verkehrsnachfrage im Korridor wird durch das zusätzliche dritte Angebot zwischen Brandenburg Hbf und Frankfurt(Oder) begegnet, das die großen Aufkommensschwerpunkte bedient und somit auch die bestehenden Zugfahrtenentlastet.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1014	Sehr geehrte Damen und Herren, ich gestatte mir, auf ein bereits detailliertes diskutiertes Projet zu verweisen. Es handelt sich um die Möglichkeit der Verlängerung des RB22, der derzeit in Königs Wusterhausen endet und ohne größere Aufwendungen bis Lübben weiterfahren könnte. Nach bisherigem Informationstand hält dieser Zug für ca. eine dreiviertel Stunde in Königs Wusterhausen und eine Weiterführung nach Brand oder Lübben wurde ausgiebig diskutiert und für möglich und leicht umsetzbar befunden, leider jedoch aufgrund der Diskussion im Landtag hinsichtlich einer Weiterführung nach Cottbus! nicht umgesetzt wurde. Der Landkreis Dahme-Spreewald und die betroffenen Kommunen würden diesen Schritt in jedem Falle sehr begrüßen. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Eine umlaufneutrale Verlängerung der RB22 in Richtung Süden ist derzeit nicht möglich. Der Landesnahverkehrsplan weist gleichwohl eine Angebotsmehrung südlich von Königs Wusterhausen im Perspektivnetz auf, die durch eine verlängerte RB22 realisiert werden könnte.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1013	[Anm. d. Red.: Kritik richtet sich an die SPNV-Verbindung aus der OPR/PR - RE6/RB55 - nach Berlin, welche aus Sicht der Stellungnehmerin unzureichend für einen Wechsel vom MIV zum SPNV ist] [..] Allerdings verkehrt der Zug nur jede Stunde [...]. Wie soll man dann den Menschen erklären, dass sie auf umweltfreundliche Alternativen zurückgreifen sollen und dann nicht die Möglichkeit die Öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen	Vielen Dank für Ihre EInwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Mit Ausbau des sog. Prignitz-Express und Verlängerung der RB55 nach Neuruppin ist mittelfristig eine Angebotsausweitung zwischen Neuruppin und Kremmen - Hennigsdorf auf zwei Züge pro Stunde vorgesehen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1013	[Anm. d. Red.: Kritik richtet sich an die SPNV-Verbindung aus der OPR/PR - RE6/RB55 - nach Berlin, welche aus Sicht der Stellungnehmerin unzureichend für einen Wechsel vom MIV zum SPNV ist] [...] manche Bahnhöfe, hier explizit Wustrau-Radensleben genannt, werden nur alle 2 Stunden als Haltepunkt genutzt. Wie soll man dann den Menschen erklären, dass sie auf umweltfreundliche Alternativen zurückgreifen sollen und dann nicht die Möglichkeit die Öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Mit Verlängerung der RB55 nach Neuruppin West ist eine ca. stündliche Bedienung des Haltes Wustrau-Radensleben vorgesehen. Ein darüber hinaus gehender Bedarf ist derzeit und absehbar nicht erkennbar.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1012	Verlängerung der RB 22 bis nach Lübben (Spreewald)- direkte Anbindung des südlichen Landkreises an den BER (momentan benötigt man durch das Umsteigen in KW unverhältnismäßig lange mit dem ÖPNV zum BER - Auto 20 min, Zug über 1 Stunde) Überprüfung der Linie des FEX zum Airport- Vorschlag FEX im Ring fahren lassen Berlin Airport- Berlin Ostkreuz- Berlin Gesundbrunnen- Berlin Hbf. - Berlin Potsdamer Platz- Berlin Südkreuz- Berlin Airport, dann ist auch ein großer Teil Berlins an den Airport angeschlossen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Eine zusätzliche Leistung zwischen Königs Wusterhausen und Cottbus ist im Rahmen des Perspektivnetzes vorgesehen, eine Verbesserung der Anbindung von Lübben an den Flughafen BER erfolgt bereits Ende 2025 mit der Linie RE20.
ID: 1012	Und überdenken Sie die eingesetzte Fahrzeugkategorie für den FEX - Menschen, die zum Flughafen wollen, haben große Koffer, man braucht breite Gänge, keine Stufen und schon gar keinen Doppelstockwagen. Versuchen Sie da mal mit einem Koffer in die obere Etage zu kommen und jeder Fahrgast kann nun wirklich nicht im kleinen Raum für Gepäck Platz nehmen. Testen Sie es einfach mal und schauen Sie über den Tellerrand um innovative Züge zum Flughafen einzusetzen. Auch die Ansagen in diesem FEX sollten nicht nur auf deutsch oder englisch erfolgen, spanisch und französisch wären für einen internationalen Flughafen mindestens von nöten und bitte nur vom Band - keine Durchsagen vom Zugbegleitpersonal, das ist funktioniert gar nicht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird, da die FEX Züge über einen ebenerdigen Einstieg und spezielle Gepäckregale im Untergeschoss verfügen werden. Diese werden flächendeckend ab Sommer 2023 zum Einsatz kommen. Weiterhin sollen in den Zügen von und zum Flughafen englische Ansagen umgesetzt werden.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1011	Sehr geehrte Damen und Herren, wünschenswert wäre eine möglichst baldige Erhöhung des Taktes des RE4 zwischen Rathenow und Berlin. Viele Grüße!	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Eine Angebotsverdichtung des RE4 in Richtung Rathenow ist für den Zeitraum ab Dezember 2026 vorgesehen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1010	Ausweitung des Angebots des RE4 von Rathenow nach Berlin auf halbstündlich	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Ab Dezember 2026 ist ein Angebot von zwei Fahrten pro Stunde im Abschnitt Rathenow - Berlin der Linie RE4 angestrebt.
ID: 1010	Ausweitung des Angebots des RE4 von Rathenow nach Berlin ... mit regelmäßigem Stop in Nennhausen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP vollständig berücksichtigt wird. Ab Dezember 2026 ist ein Angebot von zwei

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
		Fahrten pro Stunde im Abschnitt Rathenow - Berlin der Linie RE4 angestrebt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1009	-Barrierefreie Bahnhöfe im gesamten Bereich der Lausitz, auch an Dörfern - lukrative Bahnhöfe (Anlehnung an Berlin/Cottbus) Geschäfte, Toiletten - DB Zentren an allen Bahnhöfen auch an Dörfern -freies WLAN an Bahnhöfen & in Zügen	Vielen Dank für Ihre Einwendung die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da der baulich barrierefreie Ausbau von Stationen und deren Finanzierung Aufgabe des Betreibers (i.d.R. DB Station&Service) ist. Im Falle bundeseigener Schieneninfrastruktur sind demzufolge prioritär Bundesmittel einzusetzen, welche nur im begrenzten Umfang zur Verfügung stehen. Das Land kann hier zuständigkeitshalber und aufgrund ebenfalls begrenzter Mittel einzelfallweise unterstützend wirken. Die Einrichtung von Reisezentren, die Ausstattung von Stationen mit WLAN, Geschäften und Toiletten obliegt dem Eigentümer der jeweiligen Station bzw. des Gebäudes, wobei die Stationsgebäude nur noch in Einzelfällen von der DB Station&Service betrieben werden. Zum Teil werden hier auch die Kommunen aktiv. Im Rahmen neuer Verkehrsverträge erhalten die Züge des SPNV i.d.R. eine Ausstattung mit W-LAN.
ID: 1009	Bessere Verbindung nach Sachsen, Regelmäßigkeit & mehr Verbindungen	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1008	Sehr geehrte Damen und Herren, [redacted] Wir [redacted] bemühen uns schon längere Zeit um die Reaktivierung des ehemaligen Haltepunktes in Frohnsdorf, wo leider der durchfahrende RB 33 nicht anhält. Im Verlauf unserer Bemühungen sind wir informiert worden, dass Frohnsdorf schon einmal in der Planung zur Reaktivierung des Haltepunktes war, hierfür Recherchen erstellt und daraufhin vollständige Bauunterlagen für sehr viel Geld erarbeitet wurden. Diese Baupläne liegen im MIL Ref. 43 ÖPNV vor. In Ihrer Studie, Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten vom 22.02.22, Punkt 2.2 Vorauswahl von potenziell zu reaktivierenden Halten, führen Sie Frohnsdorf mit 1593 Einwohner im 10 minütigen Einzugsbereich auf. [Anm. d. Red: Forderung]: Hier bitten wir Sie um Überprüfung. Im 10 min. Einzugsbereich zählen die Gemeinden Bardenitz, Pechüle, Klausdorf, Tiefenbrunnen, Malterhausen, Glindow, Lüdendorf und Frohnsdorf. Hier sind wir auf eine Einwohnerzahl von 2173 gekommen. Mit freundlichen Grüßen [redacted] [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da für die Reaktivierung der Station Frohnsdorf kein ausreichendes Potenzial festgestellt werden konnte. Außerdem problematisch sind die vsl. vergleichsweise hohen Kosten für die barrierefreie Erschließung und die zurzeit nicht vorhandenen Zeitreserven für einen zusätzlichen Halt auf der RB33.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1007	Test einer Stellungnahme durch den Fahrgastverband PRO BAHN Landesverband Berlin-Brandenburg e.V. [redacted]	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die nicht berücksichtigt wird. Es wird auf die Antworten auf die Einwendungen von PRO BAHN verwiesen.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1006	Zur RB60 im abschnitt Wriezen-Frankfurt (Oder) Betriebszeiten ausweiten: Es wäre wünschenswert, wenn es eine Spät Verbindung richtung Frankfurt (Oder) geben würde. Die letzte fahrt ab Eberswalde ist um 19:21 Uhr. Es wäre super, wenn man das Angebot auf dem seit Jahren sehr Stiefmütterlichen Abschnitt Wriezen-Frankfurt verbessern würde. Die letzten Jahre gab es kaum Verbesserungen bis auf die Ausweitung der Fahrt von Frankfurt über Wriezen nach Eberswalde mit der letzten fahrt ab 21:10 Uhr. 1h-Takt Wriezen-Frankfurt (Oder) Es würden deutlich mehr Fahrgäste mitfahren, wenn man die Fahrten und Takte erhöht. Bis ende 2024 müssen Fahrgäste wie ich warten bis man endlich Stündlich hier vom fleck kommt. Ich wohne in Letschin, habe kein Auto und fahre gerne mit dem Zug. Daher um so Ärgerlich dass man hier immer noch solange Zeit mit dem 2h-Takt vorlieb nehmen muss. Geld sollte genug vorhanden sein. Für einen Bahnsteig in Seelow (Mark) und ESTW Bau benötigt man 2 zusätzliche Jahre, dass ist echt traurig. Geplant war der 1h-Takt Wriezen-Frankfurt zum Dezember 2022. Nun muss man weitere 2 Jahre warten, wobei der 1h-Takt erst noch später kommen sollte (Dez. 2025). Immerhin hat man um ein Jahr verkürzt. Für eine Verkehrswende trotzdem viel zu lange Zeit verstrichen. Anschlüsse in Werbig herstellen zur RB26 In richtung Berlin wäre ein Anschluss echt super, denn Fahrzeit Verkürzungen von bis zu 30 min. wären dass als wenn man über Eberswalde oder Frankfurt (Oder) fährt. Freundliche Grüße	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP teilweise berücksichtigt wird. Ab Ende 2024 verkehrt die Linie RB60 mit erweitertem Bedienzeitraum 5 – 24 Uhr sowie stündlich von und nach Frankfurt(Oder).
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1005	Guten Tag, Anregung zur RB-Linie RB60. Erhöhung der Streckengeschwindigkeit zwischen Eberswalde und Wriezen auf 80 km/h von jetzigen 60 km/h. Geplant war, dass eine Erhöhung der Streckengeschwindigkeit ab 2021 erfolgen sollte, bisher gab es immer noch keine Verbesserungen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Das Land Brandenburg unterstützt den zuständigen Betreiber (DB Netz AG) beim entsprechenden abschnittsweisen Streckenausbau im Rahmen von Fördermaßnahmen. Verzögerungen entstanden u. a. durch das Auffinden von Weltkriegsmunition und sich daraus ergebende zusätzliche Leistungen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1005	Gleichzeitig könnte man auf dem Abschnitt Seelow-Frankfurt (Oder) von 100 km/h auf ggf. 120 km/h erhöhen um die Reisezeiten nochmals zu verkürzen.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Die Möglichkeit der Anhebung der Streckengeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h im Abschnitt Seelow (Mark) - Frankfurt (Oder) wird bereits im Zuge der Planung der Ausbaumaßnahmen durch den zuständigen Betreiber DB Netz AG überprüft.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1003	Sehr geehrte Damen und Herren, ich finde es weiterhin sehr bedauerlich, dass es im Süden Brandenburgs keine Direktverbindung per Bahn zwischen den zwei größten Industriestandorten Senftenberg und Finsterwalde via Großräschen gibt und auch noch nicht mal in die Überlegungen einbezogen wurde. Jeden Tag pendeln mehrere hundert Personen zwischen diesen Städten per Individualverkehr hin und her. Aber weiterhin wird der ÖPNV in ländlichen Raum vernachlässigt. Eine Zugverbindung nach z.B. Berlin mit eventuell höherer Taktung ist natürlich wichtiger, weil sich das scheinbar besser in den Planungsunterlagen macht.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird. Eine derartige Direktverbindung wurde als verkehrlich vorteilhafte Verlängerung der Linie RE8 in Vorbereitung der Ausschreibung des Netzes Elbe-Spree geprüft, ist jedoch direkt mit den Zügen der Linien RE7 konfliktiert. Eine Verbesserung der Verbindungzwischen den Mittelzentren Brandenburgs wird abseits des SPNV jedoch auch gezielt z.B. durch die PlusBus-Förderung beanreizt.
Öffentlichkeit: Privatperson ID: 1002	Für eine zeitnahe Aufnahme eines 10-Minuten-Taktes für die Verbindung Frohnau - Oranienburg (Vorhaben i2030) sollte bei bestehenden Planungen (z.B. Umbau Abstellanlage Frohnau) unbedingt darauf geachtet werden, dass ein zweigleisiger Ausbau trotzdessen möglich bleibt und es nicht zu doppelten Arbeiten an der selben Schiene kommt. Bisher war nie eine konkrete Aussage zur Taktverdichtung bei der S1 ausgesprochen worden. Es wurden bisher nur sonstige Linien genannt.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der 10-Minuten-Takt der S-Bahn nach Oranienburg ist Teil des Infrastrukturprojektes i2030. Bei den Planungen zum Um- und Ausbau der Abstellanlage in Frohnau sind die Voraussetzungen für einen Zweigleisigen Ausbau und dem damit verbundenen 10-Minuten-Takt bereits berücksichtigt.
Öffentlichkeit: Privatunter-nehmen ID: 1207	1. Laut Entwurf (S.136/137) ist im Fahrplanjahr 2027 auf der RB27 annähernd das gleiche Fahrtenangebot wie heute (2022) vorgesehen (Ausnahme durchgehender 60 Minutentakt bis Gr. Schönebeck). Wir weisen darauf hin, dass ohne zusätzliche Fahrzeuge und mit nur geringen Zugkilometermehrleistungen folgende Zusatzangebote möglich sind und empfehlen, diese in den LNVP mind. ab Fahrplanjahr 2027 aufzunehmen: - 30 Minuten Takt von Berlin Karow bis Wandlitzsee/Klosterfelde Mo-Fr (schon ab Dez. 2024 realisierbar),	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Maßnahmenerforderliche Infrastruktur im Rahmen der ersten Baustufe (Basdorf –Wilhelmsruh) noch nicht errichtet wird. Eine Umsetzung der Angebotsmaßnahmen ist im Rahmen des Perspektivnetzes des LNVP vorgesehen.
ID: 1207	1. Laut Entwurf (S.136/137) ist im Fahrplanjahr 2027 auf der RB27 annähernd das gleiche Fahrtenangebot wie heute (2022) vorgesehen (Ausnahme durchgehender 60 Minutentakt bis Gr. Schönebeck). Wir weisen darauf hin, dass ohne zusätzliche Fahrzeuge und mit nur geringen Zugkilometermehrleistungen folgende Zusatzangebote möglich sind und empfehlen, diese in den LNVP mind. ab Fahrplanjahr 2027 aufzunehmen: - 60 Minuten Takt von Berlin Karow durchgehend bis Gr. Schönebeck Mo-Fr (schon ab Dez. 2024 realisierbar)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da die für die Maßnahmenerforderliche Infrastruktur im Rahmen der ersten Baustufe (Basdorf –Wilhelmsruh) noch nicht errichtet wird. Eine Umsetzung der Angebotsmaßnahmen ist im Rahmen des Perspektivnetzes des LNVP vorgesehen.

Institution und Stellung-nahmen-ID	Text der Einwendung	Abwägungsentscheidung und Begründung
ID: 1207	1. Laut Entwurf (S.136/137) ist im Fahrplanjahr 2027 auf der RB27 annähernd das gleiche Fahrtenangebot wie heute (2022) vorgesehen (Ausnahme durchgehender 60 Minutentakt bis Gr. Schönebeck). Wir weisen darauf hin, dass ohne zusätzliche Fahrzeuge und mit nur geringen Zugkilometermehrleistungen folgende Zusatzangebote möglich sind und empfehlen, diese in den LNVP mind. ab Fahrplanjahr 2027 aufzunehmen: - Verlängerung Wensickendorf-Zehlendorf alle 60 Min täglich als Vorlauf für eine Wiederinbetriebnahme bis Liebenwalde (schon ab Dez. 2024 realisierbar)	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die im LNVP nicht berücksichtigt wird, da im Rahmen der Potenzialanalyse zur Reaktivierung stillgelegter Strecken im Land Brandenburg für die Strecke Wensickendorf – Liebenwalde kein ausreichendes Potenzial zur Reaktivierung festgestellt wurde. Entsprechendes ist auch für den kürzen Abschnitt Wensickendorf – Zehlendorf (b Oranienburg) anzunehmen. Das Land und der VBB werden aber bei einer Finanzierung der Infrastruktur und des Betriebes des Abschnittes durch Dritte offen für Gespräche sein. In diesem Zusammenhang sei jedoch darauf hingewiesen, dass das Land Brandenburg, sofern die weiteren Untersuchungen zur Machbarkeit einschließlich der Nutzen-Kosten-Untersuchung zur Reaktivierung der Bahnstrecke Schmachtenhagen – Oranienburg positiv ausfallen, als Auftraggeber des SPNV Änderungen in den SPNV-Leistungen vornehmen kann.
ID: 1207	2. Laut Entwurf (S.143) ist auf der Heidekrautbahn im Zusammenhang mit dem Projekt i2030 auf der RB28 die Verlängerung von Berlin Wilhelmsruh bis Berlin Gesundbrunnen vorgesehen. Vollständig fehlen tut die Verlängerung der RB27 von Berlin Karow bis Berlin Gesundbrunnen. Diese ist aus unserer Kenntnis ebenfalls Bestandteil des Projektes i2030. Wir weisen auch darauf hin, dass die auf Seite 141, Abbildung 17 (Zielnetz der Berliner S-Bahn im Horizont 2020) geplante S6 Berlin Buch-Grünau nicht fahrbar ist, wenn nicht die RB27 über Karow hinaus (ohne Halt Karow) verlängert wird, da die Bahnsteigkapazitäten in Karow nicht für die RB27 und eine weitere S-Bahnzuggruppe ausreichen. Wir bitten auch hier um Aufnahme in den LNVP.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die zur Kenntnis genommen wird. Der Fahrweg der RB27 von Berlin Karow bis Gesundbrunnen ist bereits heute vorhanden und wird so bereits von den „Gesundbrunnen-Verstärkern“ der Heidekrautbahn genutzt. Nach der Reaktivierung der Stammstrecke wird diese Verbindung auch weiterhin erhalten bleiben. Der Turmbahnhof Karower Kreuz ist Bestandteil des i2030-Maßnahmenpakets für die Berliner S-Bahn. Für die dort geplanten Ausbauten wird im LNVP Brandenburg kein Bezug genommen. Im Zusammenhang mit der Heidekrautbahn kann gesagt werden, dass mit der Durchbindung der gesamten Linie nach Berlin Gesundbrunnen der Halt in Berlin-Karow nicht mehr möglich ist und durch den Halt am geplanten Turmbahnhof ersetzt werden soll.
Öffentlichkeit: Privatunter-nehmen; ID: 1112, 1111	Angeregt wird ein Projektdossierverfahren für die Neuerrichtung / den Wiederaufbau (Reaktivierung) des Haltepunktes Petersdorf an der RB 35 Fürstenwalde (Spree) - Bad Saarow-Pieskow.	Vielen Dank für Ihre Einwendung, die imLNVP nicht berücksichtigt wird, da das Potenzial und die betrieblicheMachbarkeit bisher nicht nachgewiesen werden konnte. Sofern die Reaktivierungder Station von kommunaler Seite angestrebt wird, kann diese nach Kapitel 4.2.2(S.155) aktiv werden.