

Der Bürgermeister

**Baudezernat
Stadtentwicklungsamt**Bearbeiter
Sören BauerTelefon
03334 / 64- 622
Telefax
03334 / 64-619Besucheranschrift
Breite Straße 39

Raum 11

E-Mail
S.Bauer@eberswalde.de
(nur für formlose Mitteilungen
ohne digitale Signatur)Internet
www.eberswalde.deAllgemeine Öffnungszeiten
der Stadtverwaltung
dienstags 9 – 12 Uhr
und 13 – 18 Uhr
donnerstags 9 – 12 Uhr
und 13 – 16 UhrSparkasse Barnim
IBAN :
DE97 1705 2000 2510 0100 02
BIC : WELADED1GZEO-Bus
Linien 861/862
sowie Bus
Linien 910, 912, 916,
918, 921 und 923
bis Haltestelle
„Am Markt“

Stadt Eberswalde · Stadtentwicklungsamt · Postfach 10 06 50 · 16202 Eberswalde

Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

Stellungnahme via Öffentlichkeitsbeteiligungsplattform
<https://brandenburg-bewegen.de>

Datum 20.06.2022

Ihr Zeichen

Unser Zeichen 02.3-61/bau

Betrifft **Landesnahverkehrsplan (LNVP) 2023-2027**
hier: Stellungnahme – Stadt Eberswalde

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Landesnahverkehrsplan bildet eine wichtige Basis für die Realisierung entsprechender Maßnahmen der Verkehrspolitik in Brandenburg, d. h. Mobilität zu organisieren, finanzieren und zu gestalten. Bis zum heutigen Zeitpunkt konnten verschiedene Maßnahmen und Handlungsempfehlungen in die Tat umgesetzt werden. Letztendlich bleibt aber festzuhalten, dass weiterhin ein Nachhole- bzw. Anpassungsbedarf besteht.

Für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Planung – wie die Fortschreibung des LNVP 2023-2027 - ist es entscheidend, sich auf eine aktuelle und zu anderen Planwerken einheitliche Datengrundlage zu beziehen. Nur so lassen sich entsprechende Rahmenbedingungen und daraus abzuleitende Maßnahmen und Entscheidungen zielgenau ableiten.

In diesem Zusammenhang ist es nicht nachvollziehbar warum im vorliegenden Entwurf des LNVP 2023-2027, teilweise veraltetes Datenmaterial die Basis für die getroffenen Rahmenbedingungen bildet.

Wie im Beteiligungsprozess ausdrücklich gewünscht, nimmt die Stadt Eberswalde zu den Inhalten des vorliegenden Entwurfes – Kapitelbezogen wie folgt Stellung:

Kapitel 1 – Verkehr nachhaltig gestalten mehr Bahn & Bus für Brandenburg

Es ist grundsätzlich richtig, die strategischen Rahmenbedingungen der Mobilitätsstrategie des Landes Brandenburg aufzugreifen und den LNVP mit entsprechenden Rahmenbedingungen und Maßnahmen zu untersetzen. Da sich die Mobilitätsstrategie gerade ebenfalls in der Fortschreibung befindet, fehlen im vorliegenden Entwurf bereits entsprechende Vorgaben.

Die Stadt Eberswalde begrüßt ausdrücklich die Zielabsicht das bestehende SPNV-Angebot durch mehr Züge, mehr Sitzplätze und dichtere Takte auszubauen. Dieser Aspekt ist für die beabsichtigte Erhöhung des Umweltverbund-Anteils von 60 % sehr wichtig. Aufgabe des LNVP ist es unter Berücksichtigung der vielfältigen Rahmenbedingungen das zukünftige SPNV Angebot zielorientiert zu bestimmen und entsprechend zu gewährleisten.

Dem geplanten Infrastrukturvorhaben in 2026, dem Neubau der Station Eberswalde Nord, steht die Stadt Eberswalde ebenfalls positiv gegenüber. Kritisch dagegen sehen wir die noch immer fehlende Taktverdichtung des RE3, auf einen reinen 30-Minuten-Takt. Die infrastrukturellen Voraussetzungen sind mit der Fertigstellung des „Karower-Kreuzes“ bereits vorhanden. Eine stetig steigende Nachfrage (Fahrgastzuwachs) rechtfertigt diese Forderung seit Jahren.

- In diesem Zusammenhang ist eine Taktverdichtung des RE3 zu prüfen (insbesondere für den Abschnitt Berlin – Eberswalde – Angermünde), um die Region – Nordosten von Brandenburg – zu stärken.

Kapitel 2 – Rahmenbedingungen zur Entwicklung des ÖPNV

Für eine vorausschauende Planung des Angebotes sowie der entsprechenden Infrastruktur im SPNV ist es entscheidend sich ein genaues Bild über die Verteilung der Bevölkerung im Land Brandenburg zu machen. Daher ist es unbegreiflich, dass als Basis für die Rahmenbedingungen die Bevölkerungsanzahl 2019 im Vergleich zu 1991 genommen wird. Dies suggeriert ein völlig falsches Bild – ein anhaltender Prozess eines Rückgangs der Nachfrage. In Eberswalde steigen seit 31.12.2013 die Einwohnerzahlen stetig an.

Auch wenn es generell stimmt, dass bis 2030 die Einwohnerzahl im Berliner Umland steigt und im weiteren Metropolraum sinken wird, gibt es zumindest in Teilen des weiteren Metropolraumes (z. B. Städte der 2. Reihe) eher Bevölkerungswachstum (vgl. Abb.5, S. 17 LBV 2021, <https://lbv.brandenburg.de/5319.htm>).

Eberswalde gehört zu diesen Städten des weiteren Metropolraumes, die bis 2030 wachsen werden.

- In diesem Zusammenhang ist eine Aktualisierung und angepasste Betrachtungsweise hinsichtlich der Verteilung der Bevölkerung im Land, insbesondere für die Stadt Eberswalde, zwingend erforderlich.

Den Anteil des Umweltverbundes am Modal Split bis 2030 auf 60 % zu steigern, geht nur durch ein Attraktiveres und Verbessern des bestehenden Verkehrsangebotes. Insbesondere für die Nutzergruppe der „Pendler:innen“ ist eine derartige Umsetzung sehr entscheidend. Auch wenn aus den meisten Städten verstärkt in Richtung der Metropole Berlin ausgependelt wird, bildet die Stadt Eberswalde hierbei eine Ausnahme. Aufgrund verschiedener Standortfaktoren wie der Hochschule für nachhaltige Entwicklung oder der Gesundheitsstandorte der GLG, pendeln seit mehreren Jahren über 2.000 Pendler:innen (ca. 8.000 Einpendler vs. ca. 6.000 Auspendler) täglich nach Eberswalde ein. Eberswalde verzeichnet demzufolge täglich Überschuss an Einpendlern!

- In diesem Zusammenhang gilt es diesen Entwicklungstrend durch eine Taktverdichtung des RE3 auf 30 Minuten und flankierend durch den Einsatz von „Verstärkerzügen“ weiter zu fördern. Daher gilt es, endlich im LNVP 2023-2027 entsprechend zielorientierte Maßnahmen zu prüfen und aufzunehmen, insbesondere im Hinblick der bevorstehenden „Neuvergabe der SPNV-Leistungen“.

Durch die regionale Attraktivität, von und um Eberswalde, wie den unmittelbar gelegenen Naherholungsgebieten oder touristische Highlights (Zoo, Familiengarten, etc.), wird die Regionalverbindung des RE3 zudem verstärkt, d. h. auch an Wochenenden, nachgefragt. Damit einhergehend sind die Aspekte der Fahrradmitnahme, die Integration bestehender Fahrradverleihsysteme bzw. die Förderung zur Umsetzung von Sharing-Angeboten zukünftig mitzudenken bzw. zu berücksichtigen.

- Eine Stärkung des Tourismus für Eberswalde bzw. in Brandenburg bedingt ein verbessertes SPNV-Angebot mit einem erhöhten Platzangebot oder zusätzlichen Fahrten (Verstärkerzügen) und bedarfsgerechten Waagen-Angebot (Fahrradwagen).
- In diesem Zusammenhang begrüßen wir weiterhin die Berücksichtigung beim RE3 mit zusätzlichen Fahrten sowie der Erhöhung des Platzangebotes beim RB60. Entscheidend dabei ist, dass nicht nur an einzelnen Tagen entsprechende Angebote vorgehalten werden, sondern mindestens saisonal eingeplant werden. Andernfalls ist die notwendige Akzeptanz nicht gegeben.

Des Weiteren ist eine bedarfsorientierte Anpassung und Weiterentwicklung des üÖPNV, insbesondere auch des Stadtverkehrs, sowie der Tarifstrukturen im gesamten Verkehrsverbund zu berücksichtigen. „Nur, wenn dem Fahrgast die Möglichkeit gegeben wird, direkt und günstig vom SPNV auf den üÖPNV umzusteigen, lässt dieser sein individuelles motorisiertes Fahrzeug zu Hause und nutzt den Umweltverbund“. Nutzer:innen muss es zukünftig möglich sein, ohne „technische“ und physische Barrieren, d. h. „aus einer Hand“ und „für alle nutz- und erlebbar“, die Angebote des SPNV, ÖPNV sowie Sharing-Angeboten vor Ort zu nutzen.

- Ziel muss es sein, den Weg zum Bahnhof mit dem ÖPNV und Fahrrad, als Schnittstelle und Umstieg zum SPNV, so attraktiv und schnell zu gestalten und auszubauen, dass die Nutzung des eigenen Pkw nicht zwingend erforderlich ist. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, geeignete Restriktionen und Maßnahmen (Push & Pull) festzulegen, welche zielführend den Umstieg und die Förderung des Umweltverbundes bewirken. Hierbei bedarf es auch der kontinuierlichen Weiterentwicklung geeigneter Serviceangebote.

Es ist unverständlich, warum der vorliegende Entwurf des Landesnahverkehrsplans hierbei keine zielorientierten Festlegungen für Brandenburg trifft. Für die Gewährleistung der Barrierefreiheit einer Station, sollte nicht die Anzahl von Fahrgästen (1.000 Fahrgästen) an der jeweiligen Station die Basis bilden. Der Umstieg auf den SPNV ist nur an Stationen mit (vollständiger) Barrierefreiheit möglich. Insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen sind hierauf angewiesen.

- In Anlehnung an das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) - Schaffung eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bis 2022, ist entsprechend auch im übergeordneten Netz – dem SPNV – derartiges gesetzlich zu fordern und entsprechende Rahmenbedingungen bzw. Mindeststandards im LNVP festzulegen.

Die Streckenrelation „Berlin – Eberswalde – Angermünde – Stettin“ ist Bestandteil des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN Nordsee-Ostsee) mit Berlin als „Knotenpunkt“. Für den Streckenabschnitt Angermünde bis Stettin ist die Erneuerung bzw. die Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS – Level 2 = kontinuierliche Datenübertragung) bis voraussichtlich 2030 vorgesehen. Aus unserer Sicht, kann nicht nachvollzogen werden, dass der verbleibende Streckenabschnitt Berlin – Eberswalde – Angermünde nicht für eine Ausrüstung mit ETCS vorgesehen ist, obwohl eine derartige Technologie einen deutlich effizienteren Bahnbetrieb (höhere Streckenkapazitäten, Verbesserungen bei der Qualität, Verlässlichkeit und Pünktlichkeit) zu Folge hätten.

- Aufgrund der stetig wachsenden Bedeutung der Streckenrelation, fordern wir ebenfalls die Berücksichtigung des verbleibenden Streckenabschnittes (Berlin – Eberswalde – Angermünde) bzw. Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik gemäß ETCS – Level 2 für

die gesamte Strecke des RE3 (bis Stettin), welcher bereits elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut ist. Um die Kapazität der Streckenrelation weiter zu erhöhen, ist die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik nunmehr unabdingbar.

- Da die Verantwortung für einen sicheren Betrieb, den Ausbau und die Instandhaltung einer Schieneninfrastruktur grundsätzlich beim Betreiber der Schienenwege liegt, ist das Land Brandenburg nicht direkt zuständig. Demzufolge sollte geprüft werden, wie sich das Land Brandenburg durch Förderung finanziell an den Maßnahmen beteiligen kann, um eine entsprechende Steuerungsmöglichkeit ausüben zu können.

Kapitel 3 – Entwicklung des ÖPNV

Seit mehreren Jahren wird der Streckenabschnitt des RE3 (Eberswalde – Berlin) von mehr als 10.000 Fahrgästen pro Tag nachgefragt. Als Bestandteil des Transeuropäischen Korridors und gleichzeitiger „Herzschlagader“ des Nordostens von Barnim – Uckermark, erfolgte bereits keine Berücksichtigung (fälschlicherweise) im vergangenen Landesnahverkehrsplan (2018-2023). Trotz der stetig steigenden Bedeutung der Streckenrelation, sehr hohen Pendlerströmen (ca. 8.000 Einpendler vs. ca. 6.000 Auspendler), stetig wachsenden Fahrgästen und der wichtigen internationalen Verbindungsachse nach Polen, ist es aus unserer Sicht „grob fahrlässig“ wiederum keine Verbesserungen und Maßnahmen dahingehend im vorliegenden Entwurf aufzunehmen.

Eine Einbeziehung bzw. Einbindung des Fernverkehrs um eine entsprechende Verstärkung der Kapazität und Erhöhung der Qualität zu erreichen, kann aus unserer Sicht nur ein temporärer Ansatz sein. Aufgrund fehlender Zuständigkeiten, besteht von Seiten des Landes Brandenburg und des VBB keine direkte Einflussmöglichkeit auf den Fernverkehr.

- Zur Absicherung und Gewährleistung der zukünftigen Entwicklung im Land Brandenburg, insbesondere dem Barnim und der Uckermark, fordern wir daher einen reinen 30-Minuten-Takt des RE3, mindestens für den Abschnitt Berlin – Eberswalde – Angermünde.

Ohne ein bedarfsgerechtes und attraktives SPNV- bzw. ÖPNV-Netz lassen sich die politischen Zielabsichten – Steigerung des Umweltverbundes auf 60 % bzw. der Umstieg zur Mobilitätswende nicht erreichen. In diesem Zusammenhang sind auch flankierende Mobilitätsangebote, wie der PlusBus, der Rufbus, Sharing oder Park & Ride-Angebote, mitzudenken und in die vorhandenen Mobilitätsstrukturen zu integrieren. Auch hierbei bedarf es weiterhin der Förderung und der finanziellen Beteiligung durch das Land Brandenburg.

- In der Übersichtskarte S. 79 des vorliegenden Entwurfes sind die bereits seit Jahren vorhandenen Park & Ride Parkplätze sowie das seit 2022 vorhandene Sharing-Angebot aufzunehmen.

Zur Verbesserung der Fahrgastinformation, insbesondere hinsichtlich der vorhandenen Mobilitätsangebote an der Mobilitätsdrehscheibe Hauptbahnhof Eberswalde, ist eine Integrierung in die bestehende VBB-App unabdingbar. Damit einhergehend gilt es zukünftig verkehrsmittelübergreifende Tarifangebote zu entwickeln und diese in die bestehenden Tarifstrukturen zu integrieren.

- Darauf aufbauend, ist zukünftig die Gewährleistung von Schnittstellen, insbesondere auch zur Stadt Eberswalde-App (bspw. durch bnavi) wichtig, wodurch auch Mobilitätsangebote Dritter einfach integriert werden können.

Kapitel 4 – Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems

Die im vorliegenden Entwurf formulierten Zielabsichten werden unsererseits begrüßt. Maßgebend für eine zielorientierte Umsetzung ist hierbei die Annahme bedarfsgerechter und zutreffender Eingangsparameter. Für die Stadt Eberswalde werden trotz prognostizierter und im vorliegenden Entwurf modellhaft nachgewiesener Steigerung der Streckenbelastungen, insbesondere für den Abschnitt Berlin – Eberswalde von ca. 30 %, keine Maßnahmen (wie Taktverdichtungen, Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik, etc.) für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems (mit Fokus auf den SPNV) aufgezeigt.

- In diesem Zusammenhang fordern wir eine Taktverdichtung im Einklang mit der Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik (ETCS – Level 2) zur Erhöhung der Kapazitäten und der bedarfsgerechten Weiterentwicklung des ÖPNV/SPNV-Systems. Wie der vorliegende Entwurf deutlich aufzeigt, sind für Strecken mit hoher Nachfrage (> 10.000 Fahrgäste/Tag) mindestens drei Fahrten pro Stunde und Richtung vorzusehen. Ein „reiner“ 30-Minuten-Takt ist somit seit Jahren ein längst überfälliger (und eigentlich schon überholter) Mindeststandard.

Zu einem vollständigen SPNV-Verkehr gehören auch Verbindungen innerhalb Brandenburgs. Querverbindungen zwischen den Hauptachsen, wie die RB63 zwischen Eberswalde und Templin, sind aus touristischen Gründen wichtig und ergeben auch im ländlicheren Raum Möglichkeiten, auf den MIV zu verzichten. Busse können die Möglichkeit nicht vollständig ersetzen, weshalb eine Entwicklung der Strecke Eberswalde <-> Templin als attraktive, durchgehende Verbindung, bei entsprechender Nutzungsintensität, wichtig ist. Aufgrund des geänderten Mobilitätsverhalten während der Pandemie ist der Probebetrieb der letzten beiden Jahre nicht maßgebend. Die Streckenrelation ist insbesondere an den Wochenenden verstärkt touristisch nachgefragt.

- Um die Attraktivität der RB63 weiter zu steigern, ist zu prüfen wie ohne Umsteigebeziehung ein direkter Anschluss an die Metropole Berlin gewährleistet werden kann. Dazu könnte auch der RB12 über Templin hinaus bis Eberswalde verlängert werden.

Fazit

Für eine nachhaltige und zukunftsorientierte Planung – wie die Fortschreibung des LNVP 2023-2027 – ist es entscheidend, sich auf eine aktuelle und zu anderen Planwerken einheitliche Datengrundlage zu beziehen. Historische Daten, wie die Bevölkerungsentwicklung, als Vergleich zwischen 1991 und 2019, sind für Planungen ab 2023 nicht vertretbar! Zwangsläufig ergeben sich hieraus komplett falsche Annahmen und Ableitungen, auf deren Basis zukünftige Planungen (ÖPNV/SPNV) nicht erfolgen dürfen!

Für die Stadt Eberswalde ergeben sich abgesehen von der anvisierten Herstellung eines neuen Haltepunktes der Strecke Eberswalde – Frankfurt /Oder, nur sehr geringfügige Veränderungen. Für das SPNV-Netz werden sehr bedeutende Entwicklungsachsen, insbesondere die Streckenrelation des RE3 (Berlin – Eberswalde - Angermünde), nicht vollumfänglich betrachtet. Maßnahmen bzw. Lösungsansätze sind hierbei nicht gegeben.

Bereits jetzt schon, kommt es auf der Streckenrelation von der Metropole Berlin (Hbf) über Bernau bei Berlin – Eberswalde – Angermünde nach Stettin/Stralsund, aufgrund von mehr als 10.000 Fahrgäste pro Tag, verstärkt zu Kapazitätsengpässen.

Trotz der einschlägigen (seit Jahren verfestigten) Prognosen einer stetigen Fahrgastzunahme (zukünftigen Zuwachs an täglichen Fahrgästen von mehr als 30 %) für den besagten Streckenabschnitt, beinhaltet der Landesnahverkehrsplan 2023-2027 keine Maßnahmen, welche dem heutigen und zukünftigen Bedarf gerecht werden.

Nach Landeskriterien (gemäß vorliegendem Entwurf) werden bereits drei Fahrten pro Stunde je Richtung (20-Minuten-Takt) maßgebend. Hierzu fehlen Aussagen im vorliegenden Entwurf. Eine Integrierung des Fernverkehrs in das Taktgefüge des Nahverkehrs, kann aufgrund fehlender Zuständigkeit des Landes, keine dauerhafte und verbindliche Lösung darstellen. Die Entscheidung über Fahrten im Fernverkehr obliegt allein der Deutschen Bahn und nicht dem Land. Die für eine Zeit ab 2027 in Aussicht gestellte Regelung mit dem RE9 und Fernverkehr stellt keine Lösung für die Probleme der nächsten Jahre dar und wird auch danach keine Planungssicherheit bieten.

Für die Entwicklung der Region „Nordost“ sollte als Mindeststandard ein „reiner“ 30-Minuten-Takt auf der RE-Relation (Berlin bis Angermünde) gelten. Flankierend dazu sollte für eine ganzheitliche Angebotsverbesserung der benannte Streckenabschnitt, hinsichtlich einer neuen Leit- und Sicherungstechnik (ETCS), angepasst werden. Zur Steuerung des zukünftigen Ausbaus müssen entsprechende finanzielle Fördermöglichkeiten durch das Land etabliert und eingeplant werden. Ähnlich verhält es sich mit dem Thema der plangleichen Kreuzungspunkte von Schienenwegen und Bundes- und Landesstraßen. Die notwendige Verstärkung von SPNV-Taktungen wird zu deutlichen weiteren Einschränkungen desklassifizierten Straßennetzes kommen, die mit Blick auf den straßengebundenen ÖPNV sowie den gewerblichen Verkehr zunehmend zum Problem werden. Im LNVP finden sich allerdings keine Hinweise auf die entstehenden Notwendigkeiten zum planfreien Ausbau solcher Kreuzungspunkte. Im Landkreis Barnim sind hier von vor allem die Bahnübergänge im Zuge der Bahnstrecke Berlin-Bernau bei Berlin-Eberswalde –Angermünde betroffen, also die Übergänge Chorin, Melchow und Bernau bei Berlin.

Die strukturellen Voraussetzungen für eine Umsetzung einer Taktverdichtung des RE und Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik sind bereits durch vergangene Vorhaben (wie beispielsweise dem KP Karower Kreuz) gegeben. Daher ist es nicht nachvollziehbar, warum weiterhin keine Maßnahmen zur Verbesserung und Weiterentwicklung im Landesnahverkehrsplan 2023-2027 aufgezeigt und zur Umsetzung gebracht werden, gerade im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe der Verkehrsleistungen für 2025.

Zur Steuerung des zukünftigen Ausbaus, müssen entsprechende finanzielle Fördermöglichkeiten durch das Land etabliert und eingeplant werden.

Für eine qualitative und verbesserte Anbindung bzw. ÖPNV-Erschließung zentrumsferner Räume an die jeweiligen Mittelzentren, wie auch im vorliegenden Entwurf klar definiert, gilt das Produkt „PlusBus“. Der LNVP 2023-2027 trifft jedoch keine Aussagen zu dessen Finanzierung und Zukunft. Eine diesbezügliche Klarheit ist aber dringend geboten, da angesichts der landespolitisch gewollten Freiwilligkeit der Aufgabe des übrigen ÖPNV die mit dem „PlusBus“-Produkt verbundenen Angebotsausweitungen zu deutlich erhöhten Fehlbeträgen führen, für deren Deckung zunächst einmal die Aufgabenträger zuständig wären.

Im LNVP 2023-2026 werden keine Ansätze zur finanziellen Beteiligung des Landes und der damit verbundenen direkten Möglichkeit der Einflussnahme für einen bedarfsgerechten ÖPNV bzw. SPNV benannt. Daher ist es fraglich, wie die gesetzten Zielabsichten und politischen Vorgaben überhaupt in dem angegebenen Zeitraum nur ansatzweise erfüllt werden können.

Mit freundlichen Grüßen



Götz Herrmann
Bürgermeister