



Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree, Reg. Planungsstelle
Berliner Straße 30, 15848 Beeskow

Ministerium für Infrastruktur und
Landesplanung
Ministerin
Frau Kathrin Schneider
Henning-von-Tresckow-Straße 2 - 8
14467 Potsdam

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom

unser Zeichen, Durchwahl
(0 33 66) 422 -91

Datum
04.12.2017

Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans für den Zeitraum 2018 - 2022 Stellungnahme der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree

Sehr geehrte Frau Ministerin Schneider,

in Umsetzung der Mobilitätsstrategie 2030 erarbeitet das Land Brandenburg mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) die Fortschreibung des Landesnahverkehrsplans (LNVP) für den Zeitraum 2018 bis 2022.

Gemeinsam mit den Landkreisen Märkisch-Oderland und Oder-Spree sowie der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) möchte die Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree in diesem Zusammenhang ihre strategischen Überlegungen bezüglich der Entwicklung des ÖPNV in Ostbrandenburg an das Land herantragen.

Dabei konzentriert sich die Regionale Planungsgemeinschaft auf die aktuelle und zukünftige Angebotsgestaltung des SPNV in der Region Oderland-Spree. Ergänzend verweisen wir auf die Hinweise der Landkreise als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV (üÖPNV) zur Finanzierung, Barrierefreiheit und Kommunikationsstandards, die zu berücksichtigen sind. Insbesondere sind die Belange des üÖPNV bei Taktverdichtungen zu beachten, da diese eine Taktveränderung der Zubringerverkehre nach sich ziehen.

Die Landesregierung hat, ausgehend von den länderübergreifenden verstärkten Arbeitspendlerbeziehungen erkannt, dass ein Ausbau von SPNV-Leistungen erforderlich ist, um dem im Fachgutachten des VBB zum ÖPNV 2030 (Korridoruntersuchung) festgestellten dynamischen Anstieg der Fahrgastzahlen künftig zu entsprechen. Ein erweitertes Angebot und die Entwicklung der Infrastruktur sollen zukünftig die Planungsmaxime darstellen.

Für die Region Oderland-Spree sind die Infrastrukturmaßnahmen und Angebote auf folgenden Strecken maßgeblich:

- RE 1 Berlin Stadtbahn – Erkner – Fürstenwalde/Spree – Frankfurt (Oder)
- S3 Berlin – Erkner
- RB 11 Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt – Guben – Cottbus

- RB 26 Berlin Lichtenberg/Ostkreuz – Strausberg – Seelow – Küstrin-Kietz/Kostrzyn (Ostbahn)
- S5 Berlin – Strausberg Nord
- RB 35 Fürstenwalde/Spree – Bad Saarow
- RB 36 Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)
- RB 60 Eberswalde – Bad Freienwalde (Oder) – Seelow – Frankfurt (Oder)
- Bahnhof Königs Wusterhausen
- Anbindung an den Flughafen BER

RE 1: Berlin Stadtbahn – Erkner – Fürstenwalde/Spree – Frankfurt (Oder)

Die Regionale Planungsgemeinschaft unterstützt eine Taktverdichtung in der Hauptverkehrszeit zwischen Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder). Die Taktverdichtung erfolgt zeitgleich mit einem neuen Verkehrsvertrag für das Elbe-Spree-Netz, welcher aktuell ausgeschrieben ist. Die bereits erfolgte Ausschreibung legt ein Angebot im Vorfeld der Öffentlichkeitsbeteiligung zum Entwurf des LNVP fest. In Bezug auf die Strecke des RE 1 erscheint daher die späte Öffentlichkeitsbeteiligung als pure Pflichterfüllung.

Gemäß der Korridoruntersuchung des VBB wurde die Kapazitätsgrenze des RE 1 zwischen Berlin und Fürstenwalde/Spree bereits 2013 in der Hauptverkehrszeit erreicht. Im Rahmen der **Angebotsnachsteuerung** (Abschnitt 6.2.2 Entwurf LNVP) sollte daher **kurzfristig eine Kapazitätserhöhung in der Hauptverkehrszeit** auf diesem Abschnitt erfolgen.

Die erst in fünf Jahren vorgesehene Angebotsausweitung würde lediglich den aktuellen Bedarf bedienen. Bei dem weiter zu erwartenden Fahrgastanstieg würde das Angebot entlang des Hauptverkehrskorridors, der die Oberzentren im Land Brandenburg mit der Metropole Berlin und miteinander verbindet, auf lange Sicht hinter dem Bedarf zurückbleiben.

Der Landesnahverkehrsplan sollte im Rahmen seiner Laufzeit bis 2022 auf den schon bestehenden Kapazitätsengpass und die stetige Fahrtensteigerung reagieren und die bedarfsorientierte Angebotsanpassung konkret benennen. Eine vorzeitige Taktverdichtung bis Fürstenwalde/Spree fördert zudem die Entwicklung des Mittelzentrums als attraktiven Wohnstandort im Sinne der „Stadt der 2. Reihe“ gemäß Entwurf LEP HR, was wiederum zur Entlastung der Metropole Berlin beiträgt.

Um einer weiteren Nachfragesteigerung zu begegnen, ist ergänzend der **Einsatz längerer Züge** möglich. Beim derzeitigen Ausbaustand kommen dafür nur Express-Züge in Frage, die die Bahnsteige in Erkner, Fürstenwalde/Spree und Frankfurt (Oder) bedienen. Eine Verlängerung von weiteren Bahnsteigen ist demgegenüber mit erheblichen Investitionen und einem Planungsvorlauf verbunden. Die Chance, den Einsatz längerer Züge in die Netzausschreibung „Elbe-Spree“ für den Zeitraum nach 2022 mit aufzunehmen (Zielnetz 2030), wurde jedoch vertan.

Vom angekündigten Regionalbahn-Halt in Berlin-Köpenick wird im Landesnahverkehrsplan nicht berichtet. Gemäß ÖPNV-Konzept 2030 des VBB werden weitere 6.000 Fahrten täglich zwischen Berlin-Hauptbahnhof und Berlin-Köpenick generiert. Dabei ist völlig unklar, wie der zusätzliche Nachfrageanstieg durch eine Angebotsausweitung abgesichert werden kann. Bevor dies nicht geklärt ist, sollte, trotz der Bedeutung des Berliner Stadtbezirks als Städtischer Kernbereich, aus regionalplanerischer Sicht auf einen zusätzlichen Halt in Berlin-Köpenick verzichtet werden.

Die durchgehenden grenzüberschreitenden Verbindungen von Berlin über Frankfurt (Oder) nach Zielona Gora sollen beibehalten werden. Dabei sollten kundenfreundliche Fahrgastangebote für Berliner und Brandenburger entwickelt werden, die zu einem Nachfrageanstieg führen (z. B. Berlin – Gorzów - Ticket). Zu der künftigen Bedienung fehlen konkrete Aussagen im Zielnetz 2022 und 2030.

S3 Berlin – Erkner

Das Bedienkonzept für die S3 wird unverändert mit einem 10-Minuten-Takt bis Erkner in der Hauptverkehrszeit fortgeführt. Der dichte Takt wird ausdrücklich begrüßt.

RB 11: Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt – Guben - Cottbus

Die Regionalbahn 11 verkehrt aktuell stündlich zwischen Frankfurt (Oder) und Cottbus. Dieses Bedienkonzept soll beibehalten werden. Einzig in der Abbildung 6-6 fehlt diese Verbindung im Linienkonzept ab 2030. Eine Klarstellung, wie die Bedienung im Linienkonzept 2030 erfolgen soll, wäre wünschenswert.

RB 26: Berlin-Lichtenberg/Ostkreuz – Strausberg – Seelow – Küstrin-Kietz/Kostrzyn (Ostbahn)

Der Entwurf des LNVP 2018 stellt als erforderliche kapazitative Erweiterung im Fern- und Ballungsnetz den bedarfsgerechten Ausbau und die Elektrifizierung der Ostbahn fest (S. 70). Der Ausbau zu einem „modernen Nahverkehrskorridor“ wird jedoch ohne Benennung konkreter Maßnahmen auf den Zeithorizont nach 2030 verschoben (S. 97). Bei allen übrigen Regionalbahnstrecken sind hingegen konkrete Ausbaumaßnahmen benannt.

Ein erweitertes Bedienkonzept, das der Bedeutung der grenzüberschreitenden Strecke entspricht, ist trotz der laut Korridoruntersuchung des VBB zu erwartenden weiteren Fahrgaststeigerung weder kurzfristig noch nach 2022 vorgesehen. Dabei wird die **Kapazitätsgrenze der Ostbahn** zwischen Berlin und Müncheberg (Mark) bereits seit 2013 **in der Hauptverkehrszeit weit überschritten**.

Durch die Inbetriebnahme des Regionalbahnhofs Mahlsdorf bis Ende 2018 werden weitere 900 Fahrten täglich zwischen Strausberg und Müncheberg generiert.

Die für 2018 geplante **Durchbindung der RB 26 vom derzeitigen Endbahnhof Berlin-Lichtenberg bis zur Stadtbahn (Berlin-Ostkreuz)** wird im Entwurf des LNVP auf das Jahr 2022 verschoben. Hier wird eine Begründung eingefordert, da mit der Inbetriebnahme des unteren Regionalbahnsteigs am Berliner Ostkreuz sowie dem Begegnungsabschnitt zwischen Strausberg und Rehfelde alle nötigen Voraussetzungen für eine **zeitnahe Umsetzung** gegeben sind.

Im Rahmen der Angebotsnachsteuerung (Abschnitt 6.2.2 Entwurf LNVP) sollte **kurzfristig eine Taktverdichtung auf zwei Züge pro Stunde im Abschnitt Berlin – Müncheberg** mit den Verkehrsunternehmen verhandelt werden. Dies ermöglicht der Stadt Müncheberg sich als „Stadt der 2. Reihe“ zu entwickeln und somit zur Entlastung der Metropole Berlin beizutragen.

Der Ostbahn-Korridor sollte als **prioritäres Entwicklungsprojekt** in die „Rahmenvereinbarung über das Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg – i2030“ aufgenommen werden. Nur so kann das Land Brandenburg darauf hinwirken, dass die Strecke in den kommenden Bundesverkehrswegeplan als Fernverkehrsstrecke aufgenommen wird. Die Akzeptanz der Ostbahn als Fernverkehrsstrecke schafft die Voraussetzung für den **erforderlichen zweigleisigen Ausbau zusammen mit der Elektrifizierung der Strecke**.

Ein grenzüberschreitend langfristig geplanter Infrastrukturausbau würde auch eine Taktverdichtung im Abschnitt Berlin – Seelow-Gusow sowie darüber hinaus in Richtung Gorzów in der Hauptverkehrszeit ermöglichen.

Der Entwurf des LNVP misst den SPNV-Verbindungen von und nach Polen eine bedeutende Rolle bei. Prinzipiell sollte die durchgehende grenzüberschreitende Verbindung von Berlin nach Gorzów mindestens beibehalten werden. Aufgrund des derzeitigen Engpasses sollte die Einführung weiterer **durchgehender Züge mit einer Erhöhung der Beförderungskapazität** einhergehen. Hierzu fehlen konkrete Aussagen im Zielnetz 2022 und 2030.

S5 Berlin – Strausberg Nord

Aufgrund vorhandener Kapazitätsengpässe und steigender Fahrgastzahlen (+27 % bis 2030) wurde seitens des VBB ein 10-Minuten-Takt bis Fredersdorf in der Hauptverkehrszeit als prioritäre Maßnahme empfohlen. Dieses Ergebnis der Stadt-Umland-Untersuchung wird im Entwurf des LNVP erst für den Zeitraum ab 2030 aufgegriffen – und dies auch nur in der zeichnerischen Darstellung in Abbildung 6-6.

Das aktuelle Wachstum der Gemeinden entlang der S5 verlangt **frühzeitiger eine stärkere Berücksichtigung von Takterhöhungen** als bisher im Entwurf vorgesehen.

Die Achse der S5 ist im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (und im Entwurf des LEP HR) als Gestaltungsraum Siedlung festgelegt. Hier konzentriert sich die Entwicklung von Wohnsiedlungsflächen und folgerichtig der Einwohnerzuwachs aus der Metropole Berlin. Die Gemeinden sind gekennzeichnet durch eine hohe Anzahl von Auspendlern, die in Berlin arbeiten: Beispielsweise arbeiten 56 % bzw. mehr als 3.000 der sozialversicherten Beschäftigten aus Fredersdorf-Vogelsdorf in Berlin¹. Der seit 2011 kontinuierliche Anstieg an Pendlerverflechtungen mit Berlin muss sich in der **Verlängerung des 10-Minuten-Taktes bis Fredersdorf** widerspiegeln.

RB 35: Fürstenwalde/Spree – Bad Saarow

Die geplante **Verlängerung der Linie RB 35 bis zum Bahnhof Pieskow Süd** ab 2022 wird durch die Regionale Planungsgemeinschaft ausdrücklich begrüßt. Die Machbarkeit der Maßnahme wurde bereits 2006 durch den VBB bestätigt².

Entscheidend ist, die Anschlusssicherung in Fürstenwalde/Spree von und nach Berlin bzw. Frankfurt (Oder) zu gewährleisten. Der Landesnahverkehrsplan sollte einen verbindlichen Zeitraum für die Realisierung der Inbetriebnahme des Bahnhofs Pieskow Süd und damit für die Verlängerung der RB 35-Strecke benennen.

Bad Saarow ist ein aufstrebender Kurort mit steigenden Einwohnerzahlen und Gästeübernachtungen. Vom potenziellen Bahnhof Pieskow Süd sind die Jugendherberge und der Ferienpark Theresienhof mit insgesamt mehr als 150 Betten zu Fuß zu erreichen. Weitere touristische Einrichtungen sind in fußläufiger Entfernung zum Bahnhof Pieskow Süd vorgesehen.

RB 36: Königs Wusterhausen – Beeskow - Frankfurt (Oder)

Die **Beseitigung des Engpasses durch Trennung der S-Bahn- und Fernverkehrsgleise am Bahnhof Königs Wusterhausen** wird durch die Regionale Planungsgemeinschaft begrüßt.

¹ vgl. Euroregion Pro Europa Viadrina: Grenzüberschreitende Pendleranalyse der Euroregion Pro Europa Viadrina, 2017.

² s. VBB: Prüfung einer Verlängerung der RB35 Fürstenwalde–Bad Saarow bis Pieskow, Berlin, 2006.

Diese prioritäre Maßnahme sollte zeitnah umgesetzt werden. Die Maßnahme wird im Entwurf des LNVP einerseits als zu erwartende Infrastrukturmaßnahme bis 2022 aufgeführt (S. 90), andererseits für den Zeithorizont 2025 und 2030 als umzusetzende Maßnahme benannt (S. 97 bzw. S. 98). Hier fehlt eine klare Positionierung.

Die Strecke der RB 36 ist für Pendler nach Berlin derzeit unattraktiv. Da die Verbindung nach Berlin nur mit einem Umstieg in Königs Wusterhausen und einer Umsteigezeit von 14 Minuten gegeben ist, benötigen Pendler aus dem Mittelzentrum Beeskow mit dem SPNV mindestens 90 Minuten bis zur Berliner Stadtbahn (Berlin-Ostkreuz). Eine optimale Verknüpfung sieht Übergangszeiten von bis zu 10 Minuten vor. Die Kreisstadt Beeskow ist durch die unzureichende Erreichbarkeit der Metropole Berlin, von der Entwicklungsdynamik, die von der Metropole ausgeht, weitgehend abgehängt.

Zur Steigerung der Attraktivität der Strecke für Arbeits- und Freizeitpendler (Storkow/ Naturpark Dahme-Heideseen, staatlich anerkannter Erholungsort Wendisch-Rietz, Kreisstadt Beeskow, staatlich anerkannter Erholungsort Müllrose/Naturpark Schlaubetal) wird eine räumliche und zeitliche **Optimierung der Verknüpfung des RB 36 mit dem RE 2 in Königs Wusterhausen in Richtung Berlin** sowie mit dem RB 22 in Richtung Flughafen BER und Potsdam gefordert.

Die gewerbliche Entwicklung im Flughafenumfeld und wachsender Bevölkerungsdruck aus der Metropole Berlin stärkt die Wohnbaunachfrage entlang der SPNV-Achse der RB 36. Vor allem die Stadt Storkow kann durch die räumliche Nähe zum Flughafen von einer guten Bahnverbindung profitieren („Stadt der 2. Reihe“).

Im Landesnahverkehrsplan muss sichergestellt werden, dass der **Stundentakt langfristig gewährleistet** bleibt.

Die verkürzte Reisezeit von unter 30 Minuten zwischen Beeskow und Frankfurt (Oder) darf nicht auf Kosten der Bedienung von Haltepunkten erfolgen.

RB 60: Eberswalde – Bad Freienwalde – Seelow – Frankfurt (Oder)

Die Einführung eines Stundentaktes der RB 60 zwischen Wriezen und Frankfurt (Oder) wird ausdrücklich begrüßt. Dies setzt eine Nachverhandlung des bestehenden Verkehrsvertrages Ostbrandenburg voraus, der bis 2024 besteht. Im Sinne des Abschnittes 6.2.2 sollten die Nachverhandlung und die Taktverdichtung bereits frühzeitiger erfolgen. Zumal eine zeitnahe Taktverdichtung dem Ziel 4.2 („1 Angebot pro Stunde als Grundtakt in der gesamten Hauptstadtregion“) der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 und dem „Anspruch“ des LNVP diese Vorgabe umzusetzen (S. 10), besser gerecht werden würde.

Umsteigezeiten unter 10 Minuten mit dem RE 3 (Richtung Berlin-Hauptbahnhof) **und der RB 24** (Richtung Berlin-Ostkreuz und Flughafen BER) in Eberswalde bzw. RE 1 in Frankfurt (Oder) sollten gewährleistet werden.

Die Regionale Planungsgemeinschaft unterstützt den Einsatz bimodaler Fahrzeuge auf nicht elektrifizierten Streckenabschnitten, wie in der aktuellen Ausschreibung zum Elbe-Spree-Netz geschehen. Die Honorierung für diese CO₂-mindernde Maßnahme sollte auch in künftigen Ausschreibungen erfolgen, insbesondere für das Netz Ostbrandenburg ab 2025. Die Strecken der RB 35, 36 und 60 könnten vom Einsatz Batterie betriebener Fahrzeuge profitieren³.

³ vgl. Entwicklungsstrategie für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Berlin und Brandenburg. CDU-Fraktion im Landtag Brandenburg, erstellt durch Innoverse GmbH, 2017.

Denkbar wäre zum Beispiel eine Durchbindung der RB 60 von Bad Freienwalde nach Berlin-Ostkreuz in der Hauptverkehrszeit. Dies kann mit Hilfe von Zugteilungen (also Verstärken und Schwächen der Züge) in Eberswalde geschehen, um die Kapazitäten an den Bedarf anzupassen. Voraussetzung für den Einsatz bimodaler Fahrzeuge ist eine Teilelektrifizierung der Strecke von Eberswalde bis Bad Freienwalde.

Flughafen BER

Aufbauend auf dem Konzept „Weichenstellung NordOst“ des Kommunalen Nachbarschaftsforums AG Ost und AG Nord⁴ wird die verbesserte Anbindung der Region an den Flughafen BER begrüßt.

Oderland-Spree wird in Zukunft den Flughafen BER über Ostkreuz mit dem RB 24 im 60-Minuten-Takt bzw. mit dem Flughafenexpress FEX im 30-Minuten-Takt⁵ erreichen. Über Königs Wusterhausen ergibt sich eine Verbindung mit der RB 22 im 60-Minuten-Takt. Günstige Anschlusszeiten am Ostkreuz mit der RB 26 und dem RE 1 bzw. in Königs Wusterhausen mit der RB 36 sind zu beachten.

Nach Inbetriebnahme der Dresdner Bahn wird laut der Ausschreibungsunterlagen des Elbe-Spree-Netzes ein RE 20 von Berlin über Flughafen BER nach Cottbus eingeführt. Diese für die Region erweiterte Anschlussmöglichkeit in Königs Wusterhausen wird im Entwurf des LNVP vollkommen ausgeblendet.

PlusBus

Für Berufspendler stellt der PlusBus ein attraktives Angebot dar. Die Einführung wird im Moment vielerorts durch die Bedarfe des Schülerverkehrs verhindert. Beide Angebote auch in Abstimmung mit den Aufgabenträgern des üÖPNV in Einklang zu bringen und damit erweiterte Leistungen entlang der Hauptpendlerkorridore anzubieten, sollte das erklärte Ziel der Landesregierung sein. Eine Umsetzung im weiteren Metropolenraum ist nur durch finanzielle Förderung des Landes möglich.

In der Region Oderland-Spree würden sich mehrere Hauptpendlerachsen ohne Bahnverkehr für die Einführung von PlusBus-Linien anbieten. Dies wären z. B. die Verbindungen zwischen den Mittelzentren Beeskow und Fürstenwalde/Spree sowie Beeskow und Eisenhüttenstadt, auf denen täglich bis zu 350 sozialversicherte Beschäftigte in jede Richtung pendeln.

Auch fehlen im Entwurf des LNVP Aussagen zu landesbedeutsamen Linien, um die durch das Land zu erbringende Flächenerschließungsfunktion zukunftsorientiert zu erfüllen.

Barrierefreiheit

In § 7 Abs. 3 Nr. 3 ÖPNVG werden die Belange behinderter Menschen hinsichtlich einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit benannt. § 7 Abs. 5 ÖPNVG führt unter Bezugnahme auf die Maßgaben des § 8 Abs. 3 PBefG insoweit aus, dass der LNVP Angaben über erforderliche Maßnahmen und zeitliche Vorgaben zur Erreichung einer Barrierefreiheit im ÖPNV enthalten muss. Es sollte daher die Aufgabe des Landes sein, einheitliche Standards für den gesamten ÖPNV zu formulieren, da diese Fragen in allen Landkreisen bis zur Umsetzung der Barrierefreiheit 2022 zu beantworten sind.

⁴ Weichenstellung NordOst... Maßnahmen für eine verbesserte Erreichbarkeit des Zukunftsraums östliches Berlin und nordöstliches Umland in die Berliner Innenstadt und zum Flughafen BER. Bezirksamt Marzahn-Hellersdorf von Berlin (Hg.).

⁵ bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn.

Weiterhin wird vom Landesnahverkehrsplan auch eine Abschätzung der damit verbundenen Kosten erwartet. Dezierte Aussagen zur Umsetzung der Barrierefreiheit bis 2022 fehlen bislang im Entwurf des LNVP.

Konkret sollten mindestens alle Verknüpfungspunkte im SPNV-Netz zum üÖPNV bis 2022 barrierefrei gestaltet werden. Für die Planungsregion werden hier verbindliche Aussagen zum Umbau des Bahnhofs in Eisenhüttenstadt erwartet.

Zudem sollten im LNVP die Möglichkeiten des § 62 Abs. 2 PBefG genutzt und mögliche Ausnahmetatbestände und zeitliche Abweichungen eröffnet werden.

Langfristige Konzeptentwicklung

Die methodische Herangehensweise, über die Korridoruntersuchung fundierte Verkehrsprognosen zu erhalten und verschiedene Mitfälle zu untersuchen, ist positiv zu beurteilen. Die Schlussfolgerungen und deren Umsetzung fehlen jedoch im Entwurf des Landesnahverkehrsplans.

Für den Zeitraum der Gültigkeit des LNVP von 2018 bis 2022 bestehen die Verkehrsverträge für das Regionalbahnnetz in der Region Oderland-Spree bereits. So entspricht das kurzfristige Angebot weitgehend dem gültigen Fahrplan. Die im Abschnitt 6.2.2 erwähnten Nachverhandlungen mit Eisenbahnverkehrsunternehmen zu kurzfristigen Angebotsanpassungen hätten im Vorfeld der Entwurfsfassung stattfinden müssen.

Umso wichtiger erscheint das Aufzeigen mittel- und langfristiger Perspektiven im Einklang mit § 7 Abs. 4 Nr. 1 ÖNPVG. **Da Infrastrukturplanungen und Verkehrsausschreibungen im SPNV lange Vorlaufzeiten haben, sollte der LNVP dringend die verkehrliche Zielkonzeption für den Zeitraum nach 2022 verbindlich vorgeben.**

Die Regionale Planungsgemeinschaft regt ein Überarbeitung des Entwurfs des Landesnahverkehrsplans 2018 - 2022 an, bei der zu erkennen ist, wie der SPNV und die Verknüpfung zum üÖPNV zukünftig gestaltet wird und wie die Landesregierung den aktuellen Beförderungsempässen auf den Linien RE 1 und RB 26 mit einer langfristigen Konzeptentwicklung begegnet. Hierbei sollten die Träger für den üÖPNV und die Regionalen Planungsgemeinschaften aktiv einbezogen werden.

Mit freundlichen Grüßen

Gernot Schmidt
Vorsitzender