



Stellungnahme zum Landesnahverkehrsplan 2018 - 2022 des Landes Brandenburg

1. Einleitung

Die Industrie- und Handelskammern (IHK) sind die gesetzlich verankerten Selbstverwaltungsorganisationen der gewerblichen Wirtschaft im Land Brandenburg. Die Industrie- und Handelskammern vertreten die Interessen von mehr 150.000 Unternehmen (36.000 Mitglieder Cottbus, 39.000 Mitglieder Ostbrandenburg, 78.000 Mitglieder Potsdam). Für eine gute wirtschaftliche Entwicklung ist die Erreichbarkeit der Unternehmen für die Mitarbeiter und Kunden in der gesamten Fläche Brandenburgs und Berlins elementar. Darüber hinaus sind gute Eisenbahnverbindungen in die angrenzenden Bundesländer und nach Polen unverzichtbar. Vor dem Hintergrund von Fachkräftemangel und Bevölkerungszuwachs in der Metropole wird eine gute ÖPNV-Anbindung immer entscheidender. Aus dieser Betroffenheit haben die Industrie- und Handelskammern Cottbus, Potsdam und Ostbrandenburg ihre strategischen Überlegungen bezüglich des ÖPNV nachfolgend zusammengetragen.

Das Land Brandenburg als größtes Flächenland der ostdeutschen Bundesländer bietet mit dem Berliner Verflechtungsraum und den eher ländlich geprägten Regionen unterschiedliche Rahmenbedingungen für einen ausgewogenen ÖPNV. In den letzten Jahren ist im gesamten Land Brandenburg - sowohl innerhalb des Landes als auch auf den Strecken von und nach Berlin - ein Zuwachs zu verzeichnen, siehe dazu die Korridoruntersuchungen des VBB. Es hat sich eine hohe Dynamik entwickelt, ein reger Zuzug nach Berlin, der sich auch positiv auf die Einwohnerentwicklung Brandenburgs auswirkt. Prognosen zur stagnierenden oder abnehmenden Einwohnerentwicklung sind somit nicht in dieser Form eingetroffen - vor allem im berlinnahen Raum, aber auch in anderen Landesteilen. Diese Entwicklung wird auch durch den Landesentwicklungsplan befördert. Denn Zuzug erfahren vor allem die Regionen, die sehr gut an den Nahverkehr angeschlossen sind.

Nun gilt es, weitere Landesteile mit Schienenwegen zu erschließen und die bisherigen Probleme der überfüllten Züge mit langfristigen und nachhaltigen Strategien in den Griff zu bekommen. Ein Großteil der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten im Land Brandenburg ist auf den Schienenpersonenverkehr angewiesen. Hierbei handelt es sich um eine hohe Zahl von betroffenen Bürgerinnen und Bürgern und vor allem um enorme Wertschöpfung, die in unser Land geholt werden. Diesem Aspekt muss bei der zukünftigen Entwicklung unbedingt Rechnung getragen werden und nicht zuletzt sollte dafür auf allen politischen Ebenen eine entsprechende Sensibilisierung vorhanden sein.

2. Positive Aspekte des vorliegenden Papiers

Es ist der Landesregierung und dem zuständigen Ministerium anerkennend zu würdigen, sich der Vielzahl der Probleme in einem Strategiepapier zu stellen.

Das Land Brandenburg bekennt sich zum ÖPNV, die Förderung von P+R-Stellplätzen ist ausdrücklich zu begrüßen. Nur so können mehr Pendler zu einem Ausstieg aus dem Auto bewegt werden.

Ebenfalls positiv zu bewerten ist das PlusBus-Konzept, denn besser abgestimmte Fahrpläne bedeuten mehr Komfort für die Fahrgäste und damit steigende Nutzerzahlen im Gesamtsystem ÖPNV.

Die Verbesserung der Echtzeitinformationen für Fahrgäste ist ebenfalls ein wichtiger Baustein für eine effektive Nutzung der Regionalzüge.

Die Verdichtung von Takten und die Verlängerung von Zügen, dort wo die Möglichkeit besteht, sind erste kurzfristige Maßnahmen, die für Entlastung sorgen können.

Das Bekenntnis zum öffentlichen Personennahverkehr durch das Land Brandenburg wird auch gestützt durch die Aufwendung von Mitteln aus dem Landeshaushalt, dazu gehören insbesondere auch die Mittel für die Anschaffung barrierefreier Straßenbahnen.

3. Negative Aspekte des vorliegenden Papiers

Das so positive Bekenntnis zur Straßenbahn wirkt allerdings ernüchternd, wenn man bedenkt, wie gering die Mittel für die Förderung neuer Straßenbahnen ausfallen. Selbst wenn alle betroffenen Städte und Gemeinden sich zusammenschließen, kostet eine Straßenbahn pro Stück immer noch ca. 2,5 Millionen. Mit den vorliegenden Mitteln des Landes Brandenburg ist das vorgeschriebene Ziel der Europäischen Union zur Barrierefreiheit im Jahr 2022 erst Jahrzehnte später umsetzbar. Das Bekenntnis zur Straßenbahn darf nicht halbherzig umgesetzt werden. Neben den ausführlich dargelegten Grundlagen der Barrierefreiheit auf Seite 77 ist im Landesnahverkehrsplan nicht ausgeführt, wie eine flächendeckende Umsetzung in der Praxis aussehen sollte.

Im Jahr 2017 sollte in einem Landesnahverkehrsplan selbstverständlich flächendeckendes W-LAN in allen Regionalzügen mindestens Erwähnung finden. Hier ist auf modernste Technik zu setzen, bei denen die W-LAN-Hotspots in den Zügen auf die Funkzellen verschiedener Mobilfunkanbieter zurückgreifen und Bandbreite bündeln. Allerdings ist es im Jahr 2017 auf nahezu allen Regionalbahnlinien im Land nicht einmal möglich, außerhalb von Städten und Gemeinden ein Telefongespräch zu führen, da auf freier Strecke nicht einmal ein GSM-Netz zur Verfügung steht. Die Mobilfunkanbieter haben ihr Netz nur dort ausgebaut, wo auch eine Mindestmenge an Menschen wohnt.

Der Landesnahverkehrsplan Brandenburg hätte ein gemeinsames Papier mit dem Land Berlin werden müssen. Gerade auf Grund der engen Verwebung im ÖPNV ist ein integrierter Landesnahverkehrsplan Pflicht. Die Abhängigkeiten sind hinlänglich bekannt, viele Wünsche des Landes Berlin betreffen Brandenburg unmittelbar und umgekehrt und natürlich hätte man auch ein positives öffentliches Signal für eine gemeinsame Zusammenarbeit setzen können.

Grundsätzlich ist zu bemängeln, dass die Korridoruntersuchungen des VBB mit den zugrunde liegenden Daten - insbesondere zur Einwohnerentwicklung - auf Grund ihres Alters nicht die aktuellen Bevölkerungsentwicklungen in Berlin und Brandenburg widerspiegeln. Die daraus abgeleiteten Schlussfolgerungen gehen daher schon jetzt an den heute bestehenden Bedürfnissen vorbei und spiegeln in keinsten Weise die Entwicklungen im Jahr 2030 wider.

Leider beinhaltet der vorliegende Landesnahverkehrsplan auch nicht die erforderlichen Weichenstellungen, weder für die Zukunft, noch für unmittelbar notwendige Verbesserungen. Viele Maßnahmen sind erst nach einer infrastrukturellen Engpassbeseitigung umsetzbar. Zudem liegen viele bauliche Realisierungen nicht in der Hand des Landes Brandenburg. Doch es mangelt dem Landesnahverkehrsplan vor allem an realen, durchdachten und auch finanziell tragbaren Lösungen. Schon jetzt muss es klare Zielvorgaben geben, wann auf der Strecke Lübbenau-Cottbus das zweite Gleis fertig ist, wann auf den Bahnhöfen entlang des RE 1 die Züge mit einem sechsten Wagen halten können oder wann die Ostbahn zweigleisig und elektrifiziert ist. Der Landesnahverkehrsplan verwaltet nur die derzeitige Situation, aber ohne geeignete Infrastruktur ist das Wachstum im Bahnverkehr nicht zu bewältigen. Und wenn die Infrastruktur noch nicht den erforderlichen Gegebenheiten angepasst ist, sollten in der Zwischenzeit auch unkonventionelle Lösungen zum Einsatz kommen. Zum Beispiel auf der Linie des RE 1 kann mit sechs Wagen gefahren werden, an Bahnhöfen, die nur für 5 Wagen ausgelegt sind, öffnen auch nur 5 Wagen. Dazu müssen die technische Machbarkeit, die notwendige Kennzeichnung und Zulassung geprüft werden. Selbstverständlich stellt dies keine Dauerlösung dar, aber es ist ein Ansatz, der bei Fahrgästen auch honoriert wird.

Immer wieder wird fehlendes Wagenmaterial als Ursache genannt, wenn Forderungen nach Verdichtung von Regionalbahnlinien nicht Rechnung getragen wird. Auch gibt es immer wieder Zugausfälle, weil benötigte Wagen und Loks defekt sind, faktisch aber kein Ersatz zur Verfügung steht. Doch bisher fehlt jeglicher Lösungsansatz, dem entgegenzuwirken. Aus unserer Sicht müssen hierfür schnellstmöglich umsetzbare Lösungen entwickelt werden. Eine Idee die nicht neu, sondern seit Jahrzehnten bewährt ist, ist die Anschaffung eines Fuhrparks. Und hier empfiehlt sich ein Fuhrpark, der durch das Land Brandenburg vorgehalten wird. Natürlich kann hinter dem Land ein privater Betreiber stehen, doch die Initiative muss klar vom Land ausgehen. Es sollte von den vorhandenen Lok- und Wagentypen eine ausreichende Anzahl für jegliche Zwangslagen bereitstehen. Hier genügt in einem Flächenland wie Brandenburg auch nicht ein zentraler Ort, sondern mehrere Stationen im gesamten Land verteilt. Zusätzlich muss bei zukünftigen Ausschreibungen von jedem Anbieter gefordert und honoriert werden, eine überdurchschnittliche Anzahl von Loks und Wagen für Notfälle bereitzuhalten. Es hat sich gezeigt, dass nur bei einer tatsächlich vorhandenen Reserve die Möglichkeit besteht, auf Ausfälle zu reagieren. Ziel bei dieser Vorgehensweise muss auch hier vor allem ein zufriedener Fahrgast sein.

Natürlich spielt auch das Thema Pünktlichkeit eine zentrale Rolle, um Menschen zum Einstieg in den Zug zu bewegen. Die Gewährleistung der Pünktlichkeit hängt entscheidend davon ab, ob der Fahrplan und das Verkehrsnetz Verspätungen verzeihen. Leider kann auf insgesamt 374,3 km des Netzes in Brandenburg auf Grund von Infrastrukturmitteln nicht mit der vollen Geschwindigkeit gefahren werden, dies sind 8,4 % des gesamten Streckennetzes in Brandenburg mit 448 einzelnen Geschwindigkeitseinbrüchen. Bereits die Hälfte der Schäden besteht bereits dauerhaft. Hier stellt sich die Frage, warum die Grundlage eines funktionierenden Verkehrs nicht besser gepflegt und instand gehalten wird.

Die Landesregierung legt klare Prioritäten auf den Schienenausbau nach Polen und die Wiederaufnahme bereits schon einmal eingestellter Verbindungen. Zum Beispiel sollte werktäglich wieder eine Verbindung von Berlin über Cottbus nach Breslau existieren.

Die Entwicklung der deutsch-polnischen Bahnverbindungen ist komplett zum Erliegen gekommen. Die noch im Jahr 2015 und 2016 mit großer Anstrengung und in Eile durchgeführten Bahngipfel fanden in 2017 nicht statt. Herr Ministerpräsident Woidke als Beauftragter für Polen bei der Bundesregierung sollte hier den Ball möglichst schnell aufnehmen und einen guten geplanten und zielorientierten deutsch-polnisch Bahngipfel durchführen. Die Wirtschaft braucht weitere Personenzugverbindungen, nicht nur zu touristischen Zielen, sondern werktätlich.

Aus den oben genannten Gründen ist es umso unverständlicher, dass das Land Brandenburg die vom Bund erhaltenen Regionalisierungsmittel nicht zu 100 Prozent für den ÖPNV einsetzt. Um zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden, müssen die vollständigen Regionalisierungsmittel und weitere eigene Mittel des Landes Brandenburg genutzt werden.

4. Für den IHK Bezirk Cottbus sind folgende Infrastrukturmaßnahmen und Angebote maßgeblich:

RE 2 Berlin Stadtbahn-Königs Wusterhausen-Cottbus

Die Industrie- und Handelskammern unterstützten eine Taktverdichtung auf der hoch frequentierten Eisenbahnstrecke Cottbus-Berlin auf künftig 3 Züge pro Stunde zwischen Lübbenau und Berlin.

Die ***Beseitigung des Engpasses durch Trennung der S-Bahn- und Fernverkehrsgleise am Bahnhof Königs Wusterhausen*** wird ebenfalls durch die Industrie- und Handelskammern begrüßt. 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 ***Beseitigung des Engpasses zwischen Lübbenau und Cottbus*** durch Bau eines zweiten Gleises ist überfällig und sollte zeitnah realisiert werden, erst dann kann die Verbindung in ihrer vollen Leistungskraft wirken und auch die zweitgrößte Stadt Brandenburgs nach Cottbus von der Taktverdichtung profitieren.

Auf Seite 37 des Entwurfs des Landesnahverkehrsplanes wird die Bedeutung der Touristischen Verkehre im SPNV richtigerweise herausgehoben. Leider gibt es in die Brandenburger Tourismusregion Nr.1 - den Spreewald - keine zusätzlichen Angebote in den Sommermonaten, um noch mehr Urlauber und Tagesgäste per Bahn in den Spreewald an- und abreisen zu lassen; es gab sogar Reduzierungen im Bahnangebot. Die Erreichbarkeit der seit 2015 tagsüber gestrichenen Halte in den Spreewaldorten Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz muss per Eisenbahn schnellstmöglich wieder ermöglicht werden.

Anschlusskonzept Falkenberg/Elster

Das Anschlusskonzept der Eisenbahnerstadt Falkenberg/Elster soll künftig mit mehr Direktanbindungen nach Berlin, Leipzig, Cottbus und nach Dresden gestärkt werden, was ausdrücklich von den Industrie- und Handelskammer begrüßt wird.

RE 5 Berlin-Elsterwerder

Ab 2025 soll aus Südbrandenburg ein zusätzlicher Direktzug aus Finsterwalde nach Berlin eingesetzt werden, dafür dürfen aber die heutigen regelmäßig stündlichen Halte der RE 5 von Elsterwerda nach Berlin nicht ausgedünnt werden!

Elektrifizierung der Schienenverbindung Cottbus-Horka-Görlitz

Die Industrie- und Handelskammer fordern eine schnellstmögliche Wiederaufnahme der Verhandlungen mit dem Bund zur Aufnahme der Vorplanungen zur "Elektrifizierung der Schienenverbindung Cottbus-Horka-Görlitz" durch die Länder Brandenburg und den Freistaat Sachsen, um alsbald auf der kürzesten Wegstrecke von der deutschen Hauptstadtregion in die niederschlesischen Wirtschaftsmetropolen auch wieder werktägliche Personen-zugverbindungen fahren zu lassen.

5. Für den IHK Bezirk Ostbrandenburg sind folgende Infrastrukturmaßnahmen und Angebote maßgeblich:

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

Die Industrie- und Handelskammern unterstützen 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 kommt die Öffentlichkeitsbeteiligung also deutlich zu spät.

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.

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. Hier ist alternativ der Einsatz langer Züge mit selektiver Türöffnung vorzunehmen.

Die durchgehenden grenzüberschreitenden Verbindungen von Berlin über Frankfurt (Oder) nach Zielona Gora sollen beibehalten werden. Zu der künftigen Bedienung fehlen konkrete Aussagen im Zielnetz 2022 und 2030.

RE 3 (Stralsund)-Prenzlau – Eberswalde – Berlin – Falkenberg (Elster) – (bzw. künftig Ludwigfelde)

Die Korridoruntersuchung zeigt eine mögliche Umsetzung eines notwendigen 30-Minuten-Taktes auf der RE 3 bzw. RB 61 und RB 66 ab dem Jahre 2026 in Verbindung mit der IC Taktung von und aus Stralsund. Die Bedarfe zeigen aber, dass diese Realisierung vorgezogen werden sollte.

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 RB11 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 muss 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 Strausberg** widerspiegeln.

RB 35 Fürstenwalde/Spree-Bad Saarow

Die geplante **Verlängerung der Linie RB 35 bis zum Bahnhof Pieskow-Süd** ab 2022 wird durch die Industrie- und Handelskammern 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.

RB 36 Königs Wusterhausen-Beeskow-Frankfurt (Oder)

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.

Die **Beseitigung des Engpasses durch Trennung der S-Bahn- und Fernverkehrsgleise am Bahnhof Königs Wusterhausen** wird durch die Industrie- und Handelskammern begrüßt. 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 **Studentakt 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 Studentaktes 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.

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.

Heidekrautbahn Berlin-Groß Schönebeck

Die Wiederaufnahme und Verlängerung bis zum Bahnhof Berlin-Gesundbrunnen würde eine weitere schnelle Verbindung aus dem Norden nach Berlin schaffen und rund 15.000 Einwohner an den SPNV anschließen. Eine entsprechende Baugenehmigung für die Strecke liegt vor und das Projekt ist im Entwicklungskonzept für die Infrastruktur des Schienenverkehrs in Berlin und Brandenburg i2030 enthalten. Die Industrie- und Handelskammern unterstützen dieses Projekt ausdrücklich.

RB 66 Berlin-Stettin

Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan ist diese Strecke für eine vollständige Zweigleisigkeit und Elektrifizierung vorgesehen. Hier muss auf dem Teilstück Angermünde-Stettin so schnell wie möglich die entsprechende Umsetzung erfolgen. Die gesamte Strecke ist immer mehr nachgefragt und gerade zwischen den Metropolen Berlin und Stettin ist mit einer hohen Zunahme der Fahrgastzahlen zu rechnen. Die derzeitige Situation ist unbefriedigend, das Angebot unzureichend und lässt keine positive Entwicklung zu.

RB 61 Angermünde-Schwedt

Der Bahnhof Angermünde ist für die "Zugflügelung" auszubauen - so kann der reibungslose Ablauf nach Schwedt überhaupt erst realisiert werden. Am Wochenende gibt es ohnehin nur einen 2-Stunden-Takt von Schwedt nach Berlin (bzw. umgekehrt). Vor diesem Hintergrund ist die Zahl der Nutzer zu bewerten. Bei einem qualitativ höherwertigen, komfortablen und zuverlässigen Angebot besteht ein hohes Wachstumspotenzial für die Verbindung Schwedt-Berlin. Die Schiene hat eine existenzielle Bedeutung für die Anbindung von Schwedt an den Berliner Raum. Nur so ist Schwedt für die zunehmend wichtige Gruppe der Einpendler zu Arbeitsplätzen in der Industrie und dem Klinikum Uckermark einigermaßen attraktiv. Umgekehrt besteht bei einem entsprechenden Angebot auch die Chance, dass sich Pendler nach Berlin in Schwedt niederlassen. Eine befriedigende Anbindung von Schwedt an Berlin im Stundentakt kann nur ohne Umstieg erreicht werden.

RB 25 Berlin-Werneuchen (Wriezener Bahn)

Für die Strecke Berlin-Werneuchen ist laut der Untersuchung des VBB mit einer signifikanten Steigerung des Fahrgastaufkommens zu rechnen, vor allem unter der Voraussetzung einer Taktverdichtung, die unbedingt erfolgen muss, um die B 158 zu entlasten. Des Weiteren sollte intensiv über die Wiederinbetriebnahme der Strecke nach Tiefensee und weiter nach Wriezen nachgedacht werden. Das Oderbruch ist derzeit nur über Querverbindungen aus Richtung Eberswalde oder Frankfurt (Oder) an Berlin angebunden. Durch die Ertüchtigung der Bahnstrecke könnte eine Region wie das Oderbruch enorm profitieren. Auch hier gibt es bereits sehr viele Pendler, die im Moment noch lieber die überlasteten Straßen zu den Hauptverkehrszeiten nutzen, aber gern auf eine Bahnverbindung umsteigen würden. Die Region um Wriezen würde mit Sicherheit stark an Bedeutung und Attraktivität gewinnen.

RB 12/RB 63

Der Erhalt der Strecke über den notwendigen Wirtschaftsverkehr hinausgehenden Bedarf für SPNV ist zu prüfen, um möglicherweise durch einen „Ringschluss“ zwischen Templin und Joachimsthal neue Streckenführungen und Synergien zu ermöglichen.

6. Für den IHK Bezirk Potsdam sind folgende Infrastrukturmaßnahmen und Angebote maßgeblich:

Umsetzung I2030

Die Industrie- und Handelskammern sprechen sich seit Jahren für den Wiederaufbau von S-Bahn bzw. Regionalbahnlinien aus und schätzten es als sehr positiv ein, dass die u. g. Projekte bis spätestens zum Jahr 2030 angegangen werden sollen. Wünschenswert wäre jedoch aufgrund der drängenden steigenden Nachfrage sowie der langen Realisierungszeiträume der Baumaßnahmen, die Projekte so schnell wie möglich zu priorisieren und zu beginnen. Auch die Planung bzw. Realisierung von Teilstrecken wäre wünschenswert, um die erforderlichen Kapazitäten so schnell wie möglich erhöhen zu können.

Express S-Bahn Berlin-Spandau–Nauen

Nach jahrelangen Diskussionen sollte hier schnellstmöglich eine Systementscheidung getroffen werden, um endlich die Kapazitätserweiterung zu ermöglichen. Insbesondere die Stadt Falkensee ist aufgrund der großen Bevölkerungszunahme sowie der starken Orientierung nach Berlin darauf angewiesen. Eine verbesserte ÖPNV-Anbindung bis nach Nauen würde zudem deutliche Entwicklungsimpulse ermöglichen.

S-Bahn-Velten

Die Stadt Velten setzt sich seit Jahren intensiv für den Wiederanschluss an das S-Bahn-Netz ein. Die RWK-Kommune Velten besitzt noch deutliche Entwicklungspotenziale, die sich aufgrund der bisherigen nur durchschnittlichen ÖPNV-Anbindung nicht ausreichend entfalten konnten. Schnellstmöglich sollten daher die Entscheidungen für den Wiederaufbau getroffen und die Planungen vorangetrieben werden, um diese relativ überschaubare Maßnahme auf den Weg zu bringen.

S-Bahn Berlin-Rangsdorf

Im Umfeld der Gemeinde Rangsdorf haben sich zahlreiche renommierte Unternehmen angesiedelt, die auf qualifizierte Arbeitnehmer angewiesen sind, die z. T. aus der Bundeshauptstadt in die Kommune pendeln. Zudem befindet sich Rangsdorf im Flughafenumfeld des BER und bereits heute ist abzusehen, dass die wirtschaftliche Entwicklung auch in Zukunft überdurchschnittlich sein wird. Auch als Wohnstandort entwickelt sich die Gemeinde sehr positiv. Bereits seit Jahrzehnten setzt sich die Kommune für den Wiederaufbau der S-Bahn ein. Die Planungen dafür sollten so schnell wie möglich begonnen werden.

S-Bahn-Verlängerung nach Stahnsdorf

Der stark wachsende Entwicklungsraum Kleinmachnow/Stahnsdorf verfügt nur über eine unterdurchschnittlich ÖPNV-Anbindung, so dass hier Verbesserungen unbedingt erforderlich sind. Die S-Bahn-Anbindung des dynamischen Gewerbeparks Europark Dreilinden sollte in die Planungen einbezogen werden. Grundsätzlich sollte man auch den Aufbau eines S-Bahn-Ringes Berlin-Wannsee über Stahnsdorf nach Teltow in die Betrachtung einbeziehen.

Zweigleisiger Ausbau Griebnitzsee-Wannsee

Die Bevölkerung in der Landeshauptstadt Potsdam wächst seit Jahren deutlich über den prognostizierten Werten. Sowohl die Zahl der Einpendler als auch der Auspendler nimmt deutlich zu. Die Entwicklung wird sich weiter verstetigen, sodass dringend zusätzliche Kapazitäten benötigt werden. Die Eingleisigkeit der S-Bahn zwischen Potsdam Griebnitzsee und Berlin-Wannsee führt stattdessen zu Verspätungen und Zugausfällen. Eine Stabilisierung des Netzes durch die Realisierung der vollständigen Zweigleisigkeit zwischen Potsdam und Berlin ist daher die einzige zukunftsweisende Lösung.

Potsdamer Stammbahn

Der Wiederaufbau der **Potsdamer Stammbahn als Regionalbahn** ist von besonderer Bedeutung und stellt ein großes Potenzial für eine Neuordnung des Schienenverkehrs im gesamten südwestlichen Berliner Umland dar. Die Potsdamer Stammbahn kann die stark belastete Berliner Stadtbahn deutlich entlasten und eine wesentlich bessere Anbindung des südlichen Berliner Umlands an den Berliner Südwestens sowie das Berliner Stadtzentrum ermöglichen. Der Wiederaufbau der Stammbahn wäre eine umfassende infrastrukturelle Verbesserung und sollte eine deutliche Priorität genießen.

Wissenschaftsstandort Potsdam Golm

Positiv zu bewerten ist auch die neue Direktverbindung vom Wissenschaftsstandort Potsdam-Golm nach Berlin-Spandau sowie Berlin-Gesundbrunnen. Im Potsdamer Norden existieren die größten Entwicklungspotenziale der Landeshauptstadt für Wohn- und Gewerbegebiete. Eine verbesserte Anbindung an Berlin wird die Erschließung dieser Potenziale deutlich unterstützen. Die IHK Potsdam hat sich bereits im Jahr 2010 auf der Basis eines Gutachtens für eine Neuordnung und eine damit verbundene Verbesserung der Schienenanbindung ausgesprochen.

RB 32 Oranienburg-Flughafen BER-Wünsdorf Waldstadt

Die geplante Regionalbahnverbindung RB 32 Oranienburg-Flughafen BER-Wünsdorf Waldstadt wird ausdrücklich begrüßt. Eine Kompensation durch die Schließung des Flughafens Tegel ist für den Landkreis Oberhavel unbedingt erforderlich. Wünschenswert wäre in diesem Zusammenhang die Prüfung eines zusätzlichen RE-Halts in Birkenwerder.

Einbindung der Heidekrautbahn nach Berlin-Gesundbrunnen

Diese Maßnahme wird als sehr positiv eingeschätzt. Für mehrere Kommunen im dynamischen südlichen Teil des Landkreises Oberhavel würde diese Verbindung eine deutliche Aufwertung des Standortes ermöglichen.

Westhavelland

Für die weitere Entwicklung der Städte der zweiten Reihe, wie Rathenow, ist sowohl eine gute schienenseitige Anbindung an die Bundeshauptstadt als auch an die Landeshauptstadt von entscheidender Bedeutung. Zukünftig wird daher eine Kapazitätsausweitung während der Stoßzeiten sowie die zusätzliche Anbindung von ländlichen Kommunen, wie z. B. Groß Behnitz, Buschow oder Nennhausen, von entscheidender Bedeutung sein. Bei der Verkehrsneustrukturierung im Rahmen des Landesnahverkehrsplans ist somit sicherzustellen, dass die bestehende Verbindung von Rathenow nach Potsdam nicht verschlechtert, sondern perspektivisch verbessert und die Kapazitäten erhöht werden. Der Arbeitsmarkt der Bundes-

und Landeshauptstadt bietet für das Westhavelland mit seinen ländlich strukturierten Kommunen zahlreiche Chancen, sofern eine gute, nachfrageorientierte ÖPNV-Anbindung sichergestellt ist.

Einbindung Prignitz-Express über die Kremmener Bahn

Nach langer Diskussion im Zusammenhang mit dem Wiederaufbau der S-Bahn-Velten wird es als sehr positiv eingeschätzt, dass nun beide Projekte grundsätzlich möglich sein sollen und sich somit nicht mehr gegenseitig blockieren. Die Anbindung des Prignitz-Expresses wird eine deutlich Qualitätssteigerung für die Landkreise Ostprignitz-Ruppin und Prignitz bringen und neue Entwicklungsspielräume ermöglichen. Insbesondere für diese ländlich strukturierten Landkreise wäre diese Maßnahme eine deutliche Standortaufwertung und könnte die gesamte Region stabilisieren.

7. Für die Gesamtregion sind darüber hinaus folgende Punkte relevant:

Anbindung Flughafen BER

Aufbauend auf dem Konzept „Weichenstellung NordOst“ des Kommunalen Nachbarschaftsforums AG Ost und AG Nord³ 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-Takt⁴ 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.

Nach Eröffnung des BER soll der Flughafen aus allen Landesteilen umsteigefrei erreichbar sein. Dazu sollte u. a. der geplante Flughafenzubringer RB 22 über seinen Endbahnhof Königs Wusterhausen hinaus bis in die Lausitz verlängert werden, um so eine Direktanbindung an den Flughafen Schönefeld und BER zu ermöglichen!

Der Landesnahverkehrsplan enthält bisher keine Lösungsansätze, wie die beiden künftig betriebenen Flughäfen Schönefeld alt (T1) und der Flughafen BER (T2) schienenseitig miteinander verknüpft werden sollen; beide Standorte müssen künftig zwingend aus Brandenburg und aus Berlin per Zug erreichbar sein. Hinzu kommen eine Vielzahl von neuen Passagieren, die auch zwischen den beiden dauerhaft genutzten Terminals Schönefeld alt und BER hin und her transportiert werden sollen. Im Vorfeld der Eröffnung muss hierzu ein Konzept zur Einbindung von Schönefeld (alt) in die SPNV-Angebote entwickelt werden.

PlusBus

³ 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.).

⁴ bis zur Inbetriebnahme der Dresdner Bahn.

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. 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.

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 ÖPNVG. **Da Infrastrukturplanungen und Verkehrsausschreibungen im SPNV lange Vorlaufzeiten haben, sollte der LNVP dringend die verkehrliche Zielkonzeption für den Zeitraum nach 2022 verbindlich vorgeben.**

Ausbau P+R und B+R

Das vom Land geförderte Programm zum Ausbau der P&R-Stellplätze ist ausdrücklich zu begrüßen und muss künftig intensiviert und fortgesetzt werden (siehe Seite 33). Die gestiegenen Nutzerzahlen in diesen Bahnhöfen bestätigen den Erfolg, PKW-Nutzer für den SPNV zu gewinnen. Allerdings befinden sich geeignete, zentral gelegene Grundstücke für den Ausbau häufig in Konkurrenz zu anderen Nutzungen wie Wohnen, Gewerbe und Einzelhandel. Neue P+R-Anlagen sind daher langfristig sowohl planungs- als auch eigentumsrechtlich zu sichern. Es ist zu prüfen, ob das Land Berlin an der Finanzierung beteiligt werden kann.

Kompetenzstelle Bahnhof

Die Unterstützung der Reaktivierung von brachgefallenen und historisch bedeutsamen Bahnhofsgebäuden durch die Kompetenzstelle Bahnhof wird begrüßt. Es ist wünschenswert hier schnell aktiv zu werden, um die städtebaulichen Missstände durch z. T. abgängige Gebäude schnellstmöglich zu beseitigen. Selbst in sehr dynamischen Kommunen im Land Brandenburg stehen entsprechende Gebäude seit über 10 Jahren leer. Hier ist ein aktiveres Vorgehen dringend notwendig und bietet Möglichkeiten der wirtschaftlichen Entwicklung.