

# Stadt Fürstenwalde/Spree

## Der Bürgermeister

Postanschrift:  
Stadt Fürstenwalde/Spree, Am Markt 4, 15517 Fürstenwalde/Spree  
Amt 21 - Stadtplanung



per E-Mail:  
nahverkehrsplan-LOS@proziv.de

Dezernat	2 - Stadtentwicklung
Amt	21 - Stadtplanung
Dienstgebäude	Am Markt 4, Zimmer 222
Ansprechpartnerin	Jeannine Albrecht
Telefon	03361 557-224
Telefax	03361 557-3224
E-Mail	jeannine.albrecht@fuerstenwalde-spree.de
Geschäftszeichen:	21_al
Datum:	15.01.2021

### **Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Oder-Spree, Fortschreibung für den Zeitraum 2021-2025, hier: Stellungnahme der Stadt Fürstenwalde/Spree**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Fürstenwalde/Spree bedankt sich für die Einbeziehung in das Beteiligungsverfahren zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Landkreis Oder-Spree. Sie nimmt dazu wie folgt Stellung:

Die Stadt Fürstenwalde/Spree hat als Mittelzentrum im weiteren Metropolbereich große Bedeutung für die Gemeinden in Ostbrandenburg zwischen Frankfurt/Oder und der Bundeshauptstadt. Mit einer Einwohnerzahl von ca. 32.000 Personen ist die Stadt Fürstenwalde/Spree die bevölkerungsreichste Kommune im Landkreis Oder-Spree. Sie hat die Stadtteile Nord, Süd und Mitte. Zur Stadt gehören die drei Ortsteile Trebus, Molkenberg und Heideland.

Fürstenwalde/Spree liegt etwa 50 Kilometer südöstlich von Berlin und zirka 30 Kilometer westlich der Stadt Frankfurt (Oder). Mit dem Regional-Express der Linie RE 1 Magdeburg–Berlin–Frankfurt (Oder) ist Berlin nur 30 Minuten entfernt. Zur Kreisstadt Beeskow im Südsüdosten sind es etwa 25 Kilometer. Die nächstgelegene Stadt ist Storkow (Mark), etwa 14 km südwestlich von Fürstenwalde/Spree, der beliebte Ausflugs- und Erholungsort Bad Saarow am Scharmützelsee ist etwa 8 km entfernt.

„Fürstenwalde an der Spree – ein Wachstumszentrum in der dynamischen Metropolregion Berlin-Brandenburg.“ heißt es im INSEK „Fürstenwalde 2030!“. Damit positioniert sich die Stadt Fürstenwalde selbstbewusst und entsprechend der Ziele des Landesentwicklungsplans Hauptstadtregion (LEP HR) als Mittelzentrum im Landkreis Oder-Spree und „2. Reihe Stadt“ an Bundeseisenbahn- und Autobahnverbindung zwischen Berlin und Polen. Die Stadt hat 2016 ihr Klimaschutzkonzept (Integriertes Klimaschutzkonzept Stadt Fürstenwalde/Spree 2016-2021) fortgeschrieben, zu dessen Umsetzung mit dem Masterplan und Umsetzungskonzept „Drehscheibe Mobilität“ (SVV-Beschluss vom 14.12.2020) ein wichtiger Schritt für die Neuordnung der verschiedenen Verkehrsarten und Verbesserung der stadträumlichen Situation erfolgt. Die „Drehscheibe Mobilität“ wird der wirtschaftlichen und verkehrsräumlichen Funktion der Stadt Fürstenwalde als Anker und Verknüpfungspunkt in die Umlandgemeinden und den Landkreis in besonderer Weise gerecht. Der Entwicklungsschwerpunkt dieses Entwicklungskonzepts ist „Nachhaltige Mobilität“ und setzt auf die Stärkung des Umweltverbunds. Die interkommunale Zusammenarbeit im Regionalen Wachstumskern (RWK) Fürstenwalde/Spree wird getragen durch die

Telefon: 03361-557-0  
Telefax: 03361-557-555  
Internet: <https://www.fuerstenwalde-spree.de>  
E-Mail: [stadtverwaltung@fuerstenwalde-spree.de](mailto:stadtverwaltung@fuerstenwalde-spree.de)

Bankverbindung: Sparkasse Oder-Spree  
BIC: WELADED1LOS  
E-Rechnung: <https://xrechnung-bdr.de>  
Umsatzsteuer-ID-Nr.: 061/144/00511

IBAN: DE11 1705 5050 2308 1001 60  
Leitwege-ID: 12-12992262163143-20

Die angegebenen E-Mail-Adressen dienen nur zum Empfang einfacher Mitteilungen ohne Signatur oder Verschlüsselung. Für die rechtsverbindliche elektronische Kommunikation per E-Mail wurde folgende E-Mail-Adresse eingerichtet: [epost@fuerstenwalde-spree.de](mailto:epost@fuerstenwalde-spree.de). Die Rahmenbedingungen für die elektronische Kommunikation finden Sie unter <https://www.fuerstenwalde-spree.de/epost>.

@see-Region.

Im nordwestlichen Teilbereich des Nahverkehrsnetzes im Landkreis Oder-Spree fungiert der Bahnhof Fürstenwalde/Spree als der Hauptverknüpfungspunkt von der Schiene auf den Bus in die umliegenden Gemeinden und zum Zubringer nach Bad Saarow. Seine Verteilfunktion über die Pendleranbindung in die Hauptstadt Berlin und nach Frankfurt (Oder)/Polen gliedert sich in die drei Ebenen:

1. Verkehr in der Stadt für mobilitätseingeschränkte Menschen
2. Einpendler aus sämtlichen Umlandgemeinden (Karte 05)
3. Auspendler nach Berlin und Frankfurt (Oder)/Polen

Das Passagieraufkommen in der Stadt Fürstenwalde/Spree generiert sich aus der Bevölkerung der Stadt und ihres Umlandes sowie Pendlern (vgl. Tabelle 2-7). Der quantitative Bevölkerungsanstieg trägt zusammen mit einem zunehmenden Klimabewusstsein zur steigenden Nachfrage im Angebot des Umweltverbundes bei.

Die Karte 08 - Veränderung der Pendlerzahlen zeigt die Relevanz von Fürstenwalde in seinen Verkehrsbeziehungen bis an die nördlichen und südlichen Landkreisgrenzen. Die Anzahl der Ein- und Aussteiger am Bahnhof Fürstenwalde (Spree) hat von 2012 bis 2018 um mehr als 50 % zugenommen: Eine Anpassung des Angebots im Busverkehr hat in diesen Jahren kaum Schritt gehalten. Die Datenerhebung zum Nahverkehrsplan macht auf Seite 25 deutlich, dass seit 2011 keine nennenswerte Veränderung des Gesamtangebots als Nutzfahrleistung stattgefunden hat. Die im Textteil des Nahverkehrsplans lediglich in der Tabelle 4-11 erwähnte Taktverstärkung des RE1 ab 2022 auf drei Abfahrten pro Richtung in der Hauptverkehrszeit ist für Fürstenwalde von besonderer Relevanz. Eine Zunahme und Diversifizierung der Nutzung des Schienenverkehrsangebots am Bahnhof Fürstenwalde wird daher angenommen. Auf diese muss der Nahverkehrsplan mit dem Busangebot reagieren. Dem eingeführten 20-min-Takt in der HVZ (S. 62) muss das Angebot des BOS angepasst werden. Den Veränderungen der Pendlerzahlen und insbesondere –zuwächse ist das Angebot anzupassen. Die Funktion des Fürstenwalder Bahnhofs als Drehscheibe für die regionalen Buslinien und den schienengebundenen Zubringer nach Bad Saarow belegen die Datenauswertungen zum Nahverkehrsplan eindeutig.

Die Aussage „Die vier Stadtlinien in Fürstenwalde (411, 412,413, 414) erschließen das gesamte Stadtgebiet.“ (Textteil S. 30) ist kritisch einzuordnen. Im Kapitel 3.3 Punkt k stellen die Gutachter richtigerweise fest, dass die Stadtverkehre sowohl bei der Bedienungshäufigkeit als auch der Flächenerschließung weiteres Optimierungspotential aufweisen. Für den Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree trifft das zu. Die Länge der Buslinien im Stadtverkehr ist mit dem noch zu erstellenden Mobilitätskonzept des Landkreises zu überprüfen. Die Stadtbuslinien erschließen derzeit nicht die Ortsteile Trebus, Molkenberg und Heideland. Für die Verbesserung des Angebots ist eine Anbindung der Ortsteile über die Stadtbuslinien auch am Wochenende vorzusehen. Ebenso ist die Linienführung ist zu überprüfen. Die Linienlänge des 411 ist ineffizient und zu entkoppeln. Die einseitige Belastung der Bahnhofsüdseite ist zu vermeiden, da sie zu Flächenüberlastungen auf der Südseite (Mobilitätsdrehscheibe FWS) führt.

Die Aussage „Die Linien 411 und 413 binden alle Ortsteile an, so dass die weiteren Linien lediglich eine Ergänzung des Angebots darstellen.“ (Textteil S. 30) ist zu korrigieren. Die Ortsteile Trebus (432), Molkenberg (432) und Heideland (436) werden mit den Regionallinien erschlossen.

#### *Schülerverkehr*

Die Anbindung der Schulen in Fürstenwalde ist von besonderer Bedeutung. Dies betrifft sowohl die Grundschulen als auch die Oberschulen und weiteren Schulangebote, die für die Fürstenwalder Schülerinnen Schüler sowie der umliegenden Gemeinden erreichbar sein müssen. Der Beschluss zur kommunalen Schulbezirkssatzung legt den Zuschnitt der Schulbezirke fest, so dass sich hieraus die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Grundschulen, aber auch der Oberschulen ergeben muss. Für die Erschließung der Schulen ist die Linie 411 derzeit maßgeblich. Eine Überprüfung der Linienlänge ist zwingend erforderlich. Es wird angeregt, im Rahmen des Mobilitätskonzeptes des Landkreises die Teilung der Linienführung der 411 vorzunehmen. Eine Standortrelevanz der Schulen zeigt die Karte 03 – Schulstandorte 2020. Die Mindestanforderung der Sicherung und Verbesserung der

Schulwege stärkt den ÖPNV und entlastet potenziell das private „Elterntaxi“. Das Angebot im Schülerverkehr muss an die Schulzeiten angepasst sein und auch zu den Randzeiten, am späten Nachmittag, ist ein Angebot zu gewährleisten. Die Einrichtung eines Sprinterangebots zu Schulbeginn und möglicherweise –ende verbessert potenziell die Erreichbarkeit des Schulstandortes in Nord (Sigmund-Jähn-Grundschule und Juri-Gagarin-Oberschule).

### *Berufsverkehr*

Mit der Mobilitätsdrehscheibe hat die Stadt mit den Gemeinden der @see-Region Daten erhoben, die eine starke Belastung der Verkehre für Schule und Berufsverkehr belegen. Dies betrifft insbesondere den Bahnhof Fürstenwalde (Spree) in den Spitzenpendlerzeiten. Für Ihre Datengrundlagen wird auf die Datenerhebung der „Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof“ verwiesen. Die Unterlagen sind Ihnen mit der Beteiligung im Sinne des § 4 Abs. 2 BauGB im April 2020 zugegangen.

Der Fokus des Fürstenwalder Pendlerverkehrs liegt auf einer effizienten Anbindung des Bahnhofs. Dieser hat sich bewährt, ist zwingend beizubehalten und spätestens mit der Takterweiterung 2022 zu überarbeiten und dabei zu qualifizieren. In der Stadt Fürstenwalde/Spree steigt seit 2020 die Nachfrage nach Gewerbegebieten, die u.a. eine Zulieferfunktion für den Automobilhersteller in Grünheide (Mark) übernehmen sollen. Es wird in der Tesla-Steuerungsrunde des Landkreises zudem davon ausgegangen, dass weitere Folgeinfrastruktur benötigt wird. Die Stadt beabsichtigt, neue Wohn- und Gewerbegebiete mit einem sehr guten Angebot im Umweltverbund zu erschließen. Es wird angeregt, die Einrichtung eines Rufbusangebotes vom Fürstenwalder Bahnhof zu prüfen.

Die Neuansiedlung des Automobilherstellers in Grünheide (Mark) produziert voraussichtlich Pendlerverkehre zwischen Fürstenwalde und dem Werksgelände in Freienbrink. Die Herabstufung der Verbindungsrelation Fangschleuse > Freienbrink > Spreeau > Spreenhagen > Markgrafpieske > Braunsdorf > Fürstenwalde ist vor dem Hintergrund der potenziell zusätzlichen Verkehre zwischen dem Mittelzentrum Fürstenwalde und dem Standort in Freienbrink zu erhalten. Es ist davon auszugehen, dass nicht alle Verkehre im ÖPNV über die Schiene laufen werden.

### *Bestandsanpassung*

11 Haltestellen weisen laut Tab. 8-2 Mängel bei der Barrierefreiheit auf. Die Stadt strebt an, zwei bis drei Haltestellen pro Jahr barrierefrei auszubauen. Die Finanzierungsmittel hierfür werden jährlich in den städtischen Haushalt eingestellt. Auf die Inanspruchnahme von Fördermitteln des Landkreises Oder-Spree und des Landesamtes für Bauen und Verkehr ist die Stadt angewiesen. Der Fokus liegt derzeit bei neu zu errichtenden Haltestellen. Mit der Mobilitätsdrehscheibe hat die Stadtverordnetenversammlung den Masterplan Bahnhof beschlossen. Dieser umfasst eine Neustrukturierung mit Umbau der Schwerpunkthaltestelle auf der Südseite in den Jahren ab 2024.

### *Bestandsentwicklung*

Das Gewerbegebiet Lise-Meitner-Straße Nord- und Südseite ist neu anzubinden. Die beiden Hauptverkehrsknotenpunkte für den Busverkehr am (Haupt)Bahnhof und am Haltepunkt Fürstenwalde Süd zum zukünftigen Spreecampus müssen erstmalig hergestellt bzw. ausgebaut werden. Die Neuerrichtung einer Schwerpunkthaltestelle „Spreecampus“ mit hervorragender Anbindung an den Stadtbusverkehr bringt Synergieeffekte mit dem benachbarten SPNV-Haltepunkt Süd. Im Rahmen der Ausbauplanungen für die Lise-Meitner-Straße prüft die Stadt die Errichtung einer neuen Bushaltestelle am Abzweig der Marie-Curie-Straße. Darüber hinaus ist vorgesehen, den Standort Aufbauschule an der Hegelstraße bei einer baulichen Entwicklung des Gesamtareals ebenfalls über eine Bushaltestelle besser anzubinden.

### *Zum Kapitel 3.3 Gesamtbewertung*

Der Auswertung, dass der SPNV eine tragende Verbindungsfunktion übernimmt, schließt sich die Stadt an. (Textteil, Punkt a S. 36)

Die Feststellung, dass die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen mangelhaft ist, wird geteilt. (Textteil, Punkt e, S. 36)

Für eine bessere Erreichbarkeit der Kreisstadt Beeskow ist die Verkehrsachse Bad Saarow – Beeskow zu verbessern. (Textteil, Punkt i, S. 36) Auch ein PlusBus zwischen Bf Fürstenwalde/ZOB kann hier die erforderliche Erschließung verbessern.

Die Qualität der Leistungsdurchführung im Punkt s) ist laut den Gutachtern „insgesamt als gut einzuschätzen“ (Textteil, Punkt s, S. 38). Gleichzeitig stellen die Gutachter fest, dass das Gesamtvolumen des Angebots um mehr als 20 % hinter dem Angebot vergleichbarer Landkreise zurück bleibt (S. 36). Es wird die Frage gestellt, ob die „anderen Landkreise“ ein so hervorragendes Angebot aufweisen, dass ein Fünftel weniger Nutzungskilometer immer noch als gut klassifiziert werden können? Diese Schlussfolgerung kann für den Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree nicht bestätigt werden. Im Zusammenhang der Auswertungen „Mobilitätsdrehzscheibe Bahnhof“ und den Beteiligungen des regelmäßigen Runden Tisches „Schülerverkehr“ stellt sich die Bewertung eines quantitativ und qualitativ guten Angebots allenfalls als befriedigend dar.

Insbesondere in ihren städtebaulichen und verkehrspolitischen Zielen zum Bahnhof Fürstenwalde (Spree) verfolgt die Stadt einen Weg, der eine starke Verbesserung und insbesondere Erhöhung der Taktung des Angebots vorsieht. Im Ergebnis der Untersuchung hat sich gezeigt, dass die vorhandenen Flächenkapazitäten für den motorisierten Individualverkehr rund um den Bahnhof ausgereizt sind und eine Flächenerweiterung den Stadtentwicklungszielen der Stadt (u.a. Schaffung der Verkehrswende, Verlagerung der innerstädtischen Ladestraße, bauliche Entwicklung der jetzigen Ladestraße) diametral entgegensteht. Daher ist eine Verbesserung des Nahverkehrsangebotes jenseits des MIV notwendig. Die zweite Schlussfolgerung des Bedarfs „erhebliche(r) zusätzliche(r) Anstrengungen“ (S. 38) wird daher geteilt.

Für das Ziel des Angebots von barrierefreien Bussen und sein Erreichen wird ein Monitoring in den folgenden Jahren empfohlen.

#### *Fazit*

Die Stadtentwicklungsziele der Stadt Fürstenwalde/Spree stellen der Anpassung des Nahverkehrsplans zusätzliche Herausforderungen, die nicht nur eine nachholende Qualifizierung des Bestandes nach sich zieht, sondern darüber hinaus zusätzliches Verkehrsaufkommen mit sich bringen wird. Die Bestandsanpassung muss in Abstimmung zwischen Landkreis und Stadt als jeweiligen Aufgabenträgern erfolgen. Die Stadt Fürstenwalde/Spree erklärt, dass sie ihren Beitrag dazu leisten wird.

Die Stellungnahme der Stadt Fürstenwalde/Spree nimmt die Diskussionsbeiträge und Hinweise der Ausschüsse für Stadtentwicklung sowie für Kultur, Sport, Soziales, Bildung, Integration und Gleichstellung der Stadtverordnetenversammlung aus der gemeinsamen Sitzung vom 12.01.2021 mit auf.

#### *Hinweise*

Für die Auslastungen der P+R-Stellplätze und B+R-Stellplätze ist seitens der Stadt mit der Mobilitätsdrehzscheibe Bahnhof eine Überlastung der verfügbaren Abstellplätze erhoben worden.

Die Verwendung des Wortes „Nachfrage“ im Textteil ist zu hinterfragen. Häufig ist damit nicht die reale Nachfrage, sondern die Anzahl der Nutzung gemeint. Die Nachfrage kann potenziell höher sein, wenn das Angebot nicht nachfrageadäquat ist.

Mobilitätskonzept und Masterplan „Mobilitätsdrehzscheibe Bahnhof“ der Stadt Fürstenwalde/Spree sind in der Fortsetzungssitzung der Stadtverordnetenversammlung am 14.12.2020 zur Sitzung am 10.12.2020 beschlossen worden. Der Landkreis Oder-Spree ist zum Konzept im April 2020 beteiligt worden.

Mit freundlichen Grüßen

Matthias Rudolph