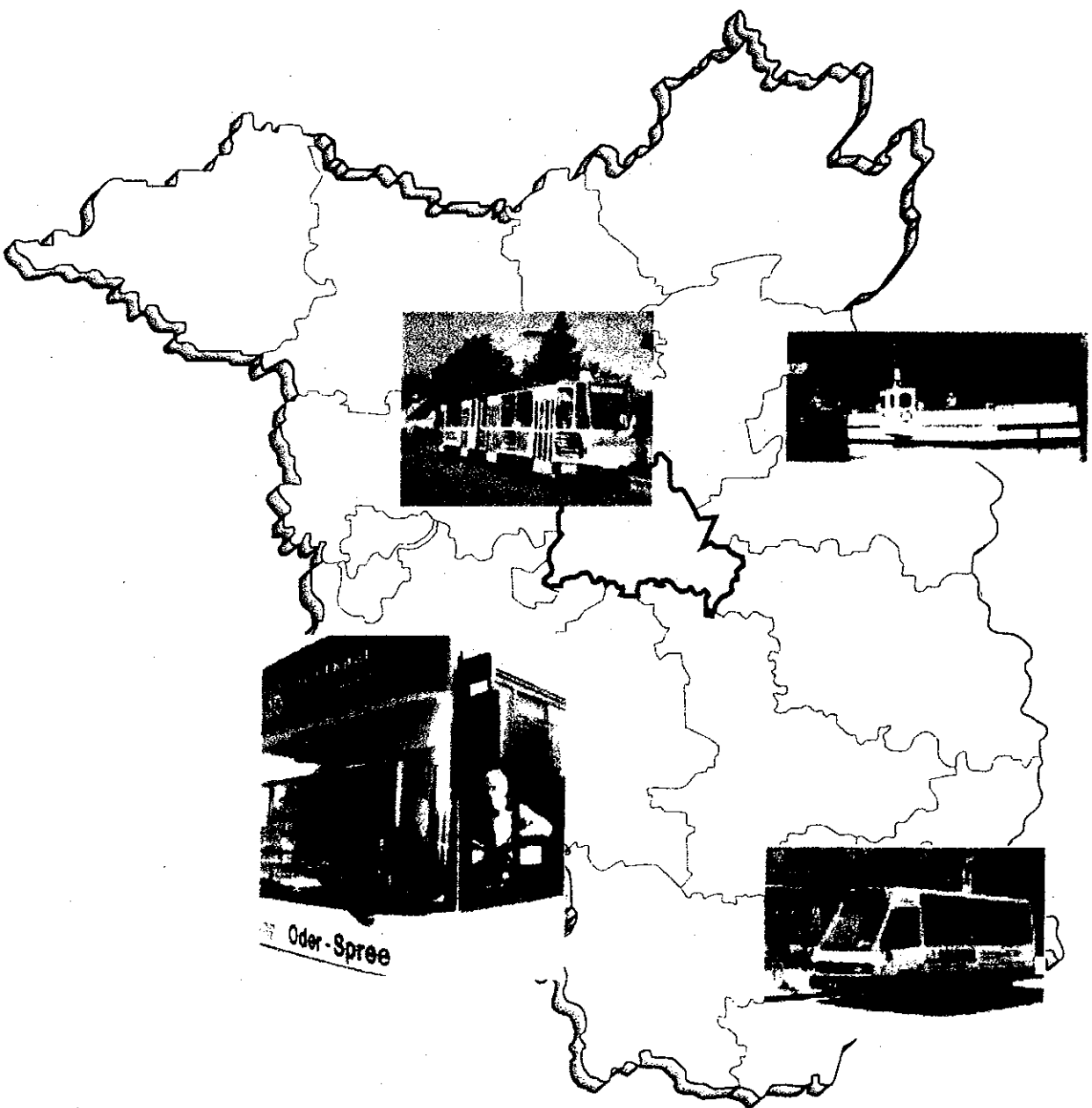
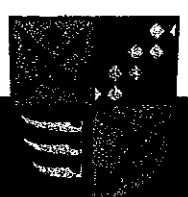
Anlage 2

Beschlussvorlage | Beeskow, September 2007

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner





Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Oder-Spree im Zeitraum 2007 bis 2011

Inhalt

1 Rechtliche Grundlagen, Zweck und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes

2 ÖPNV-Durchführung sowie Angebots- und Nachfrageanalyse

3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

4 Angebots- und Maßnahmenplan Teil I

5 Angebots- und Maßnahmenplan Teil II

6 Qualitative Angebotsentwicklung

7 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2011

8 Organisation und Leistungsvereinbarung

9 Aufkommen und Verwendung von Haushaltmitteln für den üÖPNV

10 Investitionsförderung

Anlagen

1 Vorausschätzung der Einwohnerentwicklung

2 Linienübersicht

3 Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen

4 Hauptstrukturpotenziale und ihre Entwicklung bis 2011

5 Entwicklung der Fahrgastnachfrage

6 Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnahme der Verantwortung für die Durchführung des üÖPNV

7 Bedarfsanmeldung für Investitionen im üÖPNV des Lankreises Oder-Spree 2007 bis 2011

1 Rechtliche Grundlagen, Zweck und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr ist das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Brandenburg in seiner ab 1. Januar 2007 gültigen Fassung.[1] Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV) bezeichnete Verkehr nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der üÖPNV umfasst im Landkreis Oder-Spree den Linienverkehr mit Bussen und Straßenbahnen. Nach § 1 Absatz 2 und § 3 Absatz 3 ÖPNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im üÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte zu realisieren (Aufgabenträgerschaft). Integrierter Bestandteil des üÖPNV ist die dem Landkreis obliegende Schülerbeförderung nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes.

Der Nahverkehrsplan ist die durch den Kreistag legitimierte Vorgabe des Entwicklungsrahmens für den übrigen ÖPNV im Landkreis Oder-Spree im Zeitraum bis 2011. Seine Aufstellung erfolgt unter veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen, deren Ausformung im Rahmen der EU noch nicht abgeschlossen ist. Die wichtigsten bereits eingetretenen und noch zu erwartenden Änderungen sind in folgenden Punkten zu umreißen:

a) Als Teil der Konsolidierung des Bundeshaushaltes wurden die den Ländern nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes zufließenden Mittel gekürzt.[2] Daraus ergab sich für das Land Brandenburg die Notwendigkeit einer veränderten Mittelverwendung (u. a. Kürzung der Mittelzuweisung an die Aufgabenträger des üÖPNV).

b) Das Entflechtungsgesetz[3] regelt nach § 3 Absatz 2 im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese sind für investive Zwecke im bisherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. In Regie des Bundes verbleiben komplexe Maßnahmen mit einem Umfang von mehr als 50 Mio. €.[4]

c) Die neu in das PBefG eingeführte Rückholklausel[5] erlaubt es den Ländern, die bundesrechtliche Regelung des Ausgleichsanspruchs für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG durch landesrechtliche Regelungen zu ersetzen. Das Land Brandenburg bereitet die Wahrnehmung dieses Rechts ab 2008 vor.

d) Die Umsetzung der unter a) bis c) genannten Veränderungen erfolgten im Land Brandenburg durch Novellierungen des ÖPNVG und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFV) zum 01.01. 2005 und nochmals zu Beginn dieses Jahres.

e) Von den Gremien der EU wurde der Vorschlag für eine Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße als Nachfolgeverordnung der VO 1191/69 verabschiedet. Sie sieht die marktwirtschaftlich orientierte Gestaltung des ÖPNV vor, die Möglichkeiten zur Einflussnahme durch die Aufgabenträger sichert.

---

[1] Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26.Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18.Dezember 2006 (GVBl. I/06 [Nr. 18], S. 187; berichtigt GVBl.I/07, S. 35)

[2] Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz), geändert durch Artikel 13 Haushaltbegleitgesetz 2006; nach einer aus dem Landkreistag Brandenburg vorliegenden Information ist allerdings beabsichtigt, diese Kürzung ab 2008 zu mildern.

[3] Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006

[4] Entflechtungsgesetz, §§ 5 Absatz 3, 6 Absatz 1, 10

[5] § 64a PBefG

Gemäß § 10 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg zur Finanzierung von Verkehrsleistungen, gesetzlichen Ausgleichszahlungen (für die Beförderung von Fahrgästen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a des Personenbeförderungsgesetzes [PBefG] sowie zur Fahrgelderstattung für die Beförderung von Schwerbehinderten nach § 148 des Sozialgesetzbuches [SGB]) und zur Förderung von ÖPNV-Investitionen Mittel aus den unter a) und b) genannten Quellen und aus dem eigenen Haushalt zur Verfügung.

Ein Anteil der Zuweisungen nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG BB von mindestens 22 % ist von den kommunalen Aufgabenträgern für die investive Förderung des ÖPNV[6] nach einem festgelegten Vorhabenkatalog einzusetzen, darüber sind besondere Nachweise zu führen.[7]

Die Nahverkehrspläne[8] für den üÖPNV müssen besonders folgende Erfordernisse berücksichtigen:

- Bestand und zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens
- Bestand und Vorstellungen des Aufgabenträgers zur Netzentwicklung sowie die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen
- die verkehrsgerechte Zuordnung und Anbindung der Schulen
- die Raumordnung und Bauleitplanung
- die möglichst weitreichende Barrierefreiheit im Interesse behinderter und anderer in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen und die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste
- Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten sowie das Finanzierungskonzept.

Der Entwicklung der letzten Jahre Rechnung tragend bleibt somit zwar der Grundaufbau des Nahverkehrsplanes erhalten, muss für die Fortschreibung aber ergänzt oder umgewichtet werden:

1. Die veränderten Modalitäten in der Zuweisung von Landesmitteln und des Nachweises ihrer Verwendung erlegen dem kommunalen Aufgabenträger eine höhere Verantwortung auf.
2. Die sich aus der Bestellung und Finanzierung der üÖPNV-Leistungen ergebenden Regie- und Kontrollfunktionen für den Aufgabenträger sind organisatorisch abzusichern.
3. In den Planungszeitraum fällt die Aufgabe des Landkreises LOS, maßgeblich an der rechtssicheren und rechtskonformen, wettbewerblich orientierten Neuvergabe der Liniengenehmigungen (und damit des Leistungsangebotes) mitzuarbeiten. Hierbei sind die bis dahin verbindliche entsprechenden EU-Verordnung sowie das veränderte Genehmigungsverfahren im Land Brandenburg zu berücksichtigen.
4. Die durch die marktwirtschaftlich orientierte Direktvergabe von ÖPNV-Leistungen verschärfte Wettbewerbssituation der Unternehmen bedingt die streng vertrauliche Behandlung aller betriebswirtschaftlich relevanten Daten einschließlich der Haushaltzuwendungen. Die konkrete Höhe dieser Zahlungen darf nur Bestandteil der Vertragsverhandlungen sein und demgemäß auch nur in die Vertragsunterlagen übernommen werden. Damit wird den Interessen sowohl der Unternehmen als auch des Aufgabenträgers selbst Rechnung getragen.

---

[6] Die investive ÖPNV-Förderung in Regie des Landes wird auf Großvorhaben des Neubaus, des Ausbaus oder der Grunderneuerung von Infrastrukturanlagen des schienen- oder leitungsgebundenen ÖPNV sowie auf Investitionsprojekte von besonderer Landesbedeutung beschränkt.

[7] vgl. ÖPNVFV, § 1 Absatz 2 sowie Anlage

[8] Erfordernisse, Ziele und Mindestinhalte der kommunalen Nahverkehrspläne leiten sich aus § 8 ÖPNVG BB mit Bezugnahme auf § 7 Absatz 3 sowie den Belangen der Luftreinhalte- und Lärmminderungsplanung [neu] ab. Darüber hinaus sollen die Angaben nach § 7 Abs. 4 Nr. 1 bis 5 ÖPNVG BB enthalten sein.

2 ÖPNV-Durchführung sowie Angebots- und Nachfrageanalyse

2.1 Der Landkreis Oder-Spree liegt im Osten des Landes Brandenburg. Als einer der flächenmäßig größten Landkreise in Brandenburg umfasst er ein Territorium von 2 242 km² und erstreckt sich von Nord nach Süd über ca. 55 km sowie in seiner Ost-West-Achse über ca. 76 km zwischen der Metropole Berlin und dem Oberzentrum Frankfurt (Oder).

Nach dem derzeitigen Stand der Gemeindegebietsreform gliedert sich der Landkreis Oder-Spree in 6 Ämter sowie 12 amtsfreie Städte bzw. Gemeinden, wo per 30.06.06 190.027 Einwohner lebten. Von den 38 Gemeinden des Landkreises besitzen 7 das Stadtrecht.

Die Wirtschaftsstruktur des Landkreises Oder-Spree wird geprägt durch Zentren der Eisen- und Stahlindustrie am Standort Eisenhüttenstadt, Maschinen- und Anlagenindustrie sowie Chemieindustrie am Standort Fürstenwalde und Holzverarbeitungsindustrie am Standort Beeskow. Das Handels- und Logistikzentrum Freienbrink besitzt für das Verkehrsgewerbe eine überregionale Bedeutung. Vor allem in verkehrsgünstigen Lagen (u. a. in Spreenhagen, Müllrose, Storkow, Erkner und Jacobsdorf) sind Gewerbegebiete entstanden, wo sich zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen der verschiedenen Branchen angesiedelt haben. Da der Landkreis Oder-Spree zu den wald- und wasserreichsten Landkreisen Brandenburgs zählt und auch viele historische und kulturelle Kleinode bietet, hat sich auch der Tourismus zu einem beachtlichen Wirtschaftsfaktor im gesamten Landkreis Oder-Spree entwickelt.

2.2 Die vorhandene inner- und außerörtliche Verkehrsinfrastruktur bietet die Voraussetzungen für die ÖPNV-Durchführung, die durch weitere Bedingungen geprägt wird:

- Erhebliche und weiter zunehmende Dichteunterschiede (bei Einwohnern, Pendlern, Verkehrsaufkommen) zwischen den unmittelbar an Berlin angrenzenden Teilgebieten des engeren Verflechtungsraumes Berlin-Brandenburg (EVR) um Schöneiche, Woltersdorf, Erkner, Grünheide, Spreenhagen, Fürstenwalde und den übrigen - insbesondere im nördlichen und südlichen Teil des Kreisgebietes - gelegenen Räumen.
- Tendenziell rückläufige Bevölkerungsentwicklung in Form sinkender Kinderzahlen und des wachsenden Anteils der Einwohner über 65 Jahren an der Gesamteinwohnerzahl, wobei der erwartete stark veränderte Altersaufbau der Bevölkerung teilweise gravierende räumlich unterschiedliche Auswirkungen besitzt.
- Dominanz der Ost-West- gegenüber der Nord-Süd-Ausdehnung mit relativ ausgeprägten nahverkehrsräumlichen Beziehungen aus Randlagen zu den in Mittellage des Kreises lokalisierten Mittelzentren Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde und Beeskow.
- Naturräume mit hohem Erholungs- und Tourismuswert in nahezu allen Teilgebieten des Landkreises, insbesondere die Gebiete mit bedeutsamen Funktionen für Tourismus und Naherholung (u. a. Storkower Seengebiet, Scharmützelsee, Schlaubetal).

Die skizzierten Entwicklungen (u. a. Bevölkerungsentwicklung, Dichteunterschiede und Siedlungsstruktur) haben differenzierte Auswirkungen auf die ÖPNV-Gestaltung. Damit der ÖPNV auch künftig einen Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge und dem Erhalt von Entwicklungschancen in allen Teilräumen des Kreises leistet, kommt es zunehmend darauf an, Angebotformen und -umfang so mit der Beförderungsnachfrage abzustimmen, dass auch künftig die Angebotsfinanzierung gewährleistet werden kann (vgl. Anlage 1)

2.3 Im Landkreis Oder-Spree wird SPNV gegenwärtig auf 4 Kursbuchstrecken angeboten. Die Leistungen werden durch die Bahnunternehmen DB Regio mit den Produkten RegionalExpress (RE) und Regional-Bahn (RB) sowie die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG / OE36) erbracht. Für

den nordwestlichen Teil des Kreisgebietes erfüllt die S-Bahnlinie S3 Erschließungs- und Anbindungsfunktionen (vgl. auch Abbildung 2-1).
Tabelle 2-1 enthält das Verzeichnis der Kursbuchstrecken und der SPNV-Produkte (verkehrlichen Liniennummern) nach dem Fahrplanstand ab 10.12.2006. Für die Verkehrstage Mo.-Fr. wurde das Fahrplanangebot in der Grundstruktur ausgewiesen.

Tabelle 2-1 Kursbuchstrecken und SPNV-Produkte im Landkreis Oder-Spree

KBS	Verlauf	Bahnprodukte / Bemerkungen / Takt
201	Magdeburg - Berlin - Frankfurt/O. - Eisenhüttenstadt[9]	RE1, ca. 20 Tagesstunden im Std.-Takt, zwischen Brandenburg Hbf. und Frankfurt/O. über ca. 16 Std. Verdichtung auf ½-Std.-Takt, Bedienung der Zugangsstellen auf den Abschnitten Erkner - Fürstenwalde bzw. Fürstenwalde - Frankfurt/O. wechselweise im Std.-Takt.
211	Cottbus - Eisenhüttenstadt - Frankfurt (Oder)	RE11 / Stundentakt (ca. 19 Tagesstunden) ab Frankfurt (Oder) RE1 Frankfurt (Oder) - Berlin - Magdeburg
209.35	Fürstenwalde - Bad Saarow-Pieskow - Beeskow	RB35 im Std.-Takt über ca. 17 Tagesstunden zwischen Fürstenwalde und Bad Saarow-Pieskow / zwischen Fürstenwalde u. Beeskow SV (Ersatzverkehr mit Bussen) im 2-Std.-Takt über 14 Tagesstunden.
209.36	Berlin-Schöneweide - Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (Oder)	OE36, ca. 17 Tagesstunden im Std.-Takt, in Tagesrandlagen differenziertes Angebot zwischen Frankfurt (Oder) und Beeskow bzw. Beeskow und Berlin

Innerhalb des Landkreises Oder-Spree beträgt das Streckennetz (abzüglich der Strecken in Frankfurt/O. und dem Ersatzverkehr mit Bussen nach Beeskow) ca. 152 km.

Aus der SPNV-Gestaltung resultieren für den Landkreis Oder-Spree folgende Bedingungen:

a) Der Landkreis Oder-Spree wird auch künftig von der herausgehobenen Bedeutung der Kursbuchstrecken 201 und 211 für den Verkehrsraum Berlin-Brandenburg profitieren. Laut Bahnkonzept 2009[10] sind diese durch das Kreisgebiet führenden Bahnstrecken der Planungskategorie A zuzuordnen. Das bedeutet, dass diese Strecken eine maßgebende Bedeutung für den Gesamtraum Berlin-Brandenburg besitzen, was einen besonderen Stellenwert bezüglich Mittelbereitstellung, Streckenausbau, Qualitätsverbesserung usw. begründet.
Die Integration des Landkreises in das überregionale Bahnnetz wird mittels der Zugprodukte RE1 und 11 sowie OE36 durch die Verbindungen nach Berlin, zu den Landeshauptstädten Potsdam und Magdeburg sowie allen Oberzentren des Landes Brandenburg hergestellt.

b) Das nach dem Bahnkonzept 2009 vorgesehene Leistungsangebot im Taktverkehr wird bereits gegenwärtig realisiert. Dagegen bestehen gegenüber den konzipierten Reisezeiten gegenwärtig noch Defizite.
Obwohl im Zuge der Streckensanierungen die Reisegeschwindigkeiten im RE-Verkehr weiter

[9] In Tagesrandlagen Weiterführung auf der KBS 211 bis Cottbus, durch die Überlagerung von RE1 und RE11 wird auch der Abschnitt Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt im ½-Std.-Takt bedient.

[10] Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg, Bahnkonzept 2009, Seite 15

erhöht werden konnten, wird eine durchgängige Reisegeschwindigkeit von 90 km/h jedoch noch nicht erreicht. Im RE1-Verkehr beträgt die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit zwischen Berlin, Ostbf. und Frankfurt (Oder) 81,2 km/h, die jedoch in Abhängigkeit von der im Wechsel durchgeführten Bedienung der Zugangsstellen zwischen Erkner und Fürstenwalde bzw. Fürstenwalde und Frankfurt (Oder) stark differiert. Dennoch konnte durch die in den genannten Abschnitten wechselweise Bedienung der Zugangsstellen auf der SPNV-Hauptachse des Kreises ein akzeptabler Kompromiss zwischen Reisezeitanforderungen und Anbindungsqualität gefunden werden.
Zwischen Frankfurt (Oder) und Guben beträgt die durchschnittliche Reisezeit 68,6 km/h.

c) Die Netzstruktur entspricht mit der Anbindung alle Mittelzentren wichtigen verkehrlichen Anforderungen des Landkreises. Durch den Verlauf der Bahnstrecken (KBS 201 bzw. 209.36 vorwiegend in Ost-West-Richtung in Mittellage des Kreises / KBS 211 in östlicher Randlage in Nord-Süd-Richtung) wird somit eine auf die Siedlungsschwerpunkte gerichtete Erschließung durch den Bahnverkehr gewährleistet. Alle im Kreisgebiet lokalisierten 30 Zugangsstellen zum SPNV werden während der Haupt- und Normalverkehrszeit an Werktagen in einem 30- bzw. 60-Minuten-Takt bedient.

Zugleich belegen die durch die Bahninfrastruktur und Fahrplangestaltung bedingten Qualitätsmerkmale des SPNV-Angebots aus.der Sicht des Landkreises Prüfungs- bzw. Veränderungsbedarf zu folgenden Problemstellungen:

KBS 209.35:

Der Ausbauzustand der Strecke hat zur Folge, dass nur der Abschnitt Fürstenwalde - Bad Saarow im Bahnverkehr durch die RB35 befahren wird. Die Relation zwischen Fürstenwalde und Beeskow wird an Werk- und Wochenendtagen im Ersatzverkehr mit Bussen als Schnellbus bedient.

KBS 209.36:

Die OE36 verkehrt zwischen Berlin-Schöneweide - Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (Oder) an Werktagen im Stundentakt. Die mit der Einführung des Taktverkehrs erreichte Angebotsqualität ist allerdings mit Reisezeiten von 2:23 Stunden in Richtung Frankfurt (Oder) bzw. 2:35 in der Gegenrichtung verbunden. Daraus ergeben sich auf der 103 km langen Strecke Reisegeschwindigkeiten von 43,3 bzw. 39,9 km/h.

2.4 Der Landkreis Oder-Spree verfügt über ein dichtes üÖPNV-Netz, welches allerdings im südlichen und nördlichen Teil des Kreisgebietes entsprechend der Siedlungsstruktur deutlich grobmaschiger ist (vgl. Abbildung 2-2 und Anlage 2).

Neben den beiden Tramlinien der Schöneicher-Rüdersdorfer-Straßenbahn GmbH (SRS / Linie 88) bzw. der Woltersdorfer Straßenbahn GmbH (WS / Linie 87) verkehren im Kreisgebiet nach dem gegenwärtigen Fahrplan insgesamt 44 Linien im Stadtbus- und Regionalbusverkehr. Davon werden durch die Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS) 10 Stadtlinien und 28 Regionalbuslinien betrieben. 6 weitere Regionalbuslinien kreisfremder Unternehmen übernehmen vor allem in Randlagen des Kreises Bedienfunktionen.

Während sich das Leistungsangebot auf den beiden Tramlinien in den zurückliegenden Jahren nicht wesentlich verändert hat, wurde gegenüber den Vergleichsjahren 1996 bzw. 2000 das Leistungsangebot im Regionalbusverkehr der BOS weiter nachfrageorientiert strukturiert.

Tabelle 2-2 Fahrplanstruktur im Regionalverkehr (ohne einstrahlende Linien anderer Verkehrsunternehmen)

Jahr	Anzahl der Linien im Regionalverkehr	Anzahl der betriebenen Linien nach Verkehrstagen		
		Mo.-Fr. / Werktage	Mo.-Fr./ nur Schultage	Wochenendtage
1996	30	27	3	16
2000	28	26	2	9
2006	28	22	6[11]	8[12]

Zunächst belegt die Tabelle 2-2, dass sich der Linienbestand des Regionalverkehrs in den zurückliegenden 10 Jahren nur geringfügig geändert hat. Demgegenüber sind aber insbesondere in der Bedienung nach Verkehrstagen 2006 Veränderungen gegenüber dem Vergleichszeitraum vollzogen worden. Während z. B. im Jahre 2000 an den Werktagen (Mo.-Fr.) 26 Linien betrieben wurden, sind es nach dem gegenwärtigen Fahrplan nur noch 22. Im Umkehrschluss hat sich die Anzahl der Linien von 2 auf 6 erhöht, die nur noch Mo.-Fr. an Schultagen bedient werden. Damit hat sich der territoriale Bereich vergrößert, der nur im Schülerverkehr bedient wird.

Auch in der Reduzierung des Leistungsangebotes an Wochenendtagen widerspiegeln sich Veränderungen. Während 1996 noch 16 Linien an Sonnabenden und Sonntagen betrieben wurden, waren es in den Jahren 2000 und 2006 nur noch 9 bzw. 8, was fast eine Halbierung des Leistungsangebots dieses Segmentes belegt.

Die Abbildungen 2-3 bis 2-6 zeigen das Fahrtenangebot auf den einzelnen Netzabschnitten nach Tagesarten (Werk- und Schultag, Werk- und Ferientag sowie Samstag und Sonntag).
Aus den Darstellungen wird die exponierte Stellung des Berliner Umlandes im Verkehrsgebiet Schöneiche - Erkner - Grünheide offensichtlich, wo auch die Unterschiede im Fahrtenangebot zwischen den Tagesarten relativ gering sind.

Trotz des geringeren Fahrtenangebotes an Werk- und Ferientagen ist die Erreichbarkeit der Zentren für die Mehrzahl der Gemeinden noch gewährleistet, wobei in süd- und nördlichen Randlagen des Kreises nur ein Mindestangebot bereitgestellt wird. Einige Teilräume des Kreises werden aber bereits an Ferientagen vom Regionalbusverkehr nicht mehr bedient. Das betrifft insbesondere Gemeinden und Ortsteile im Einzugsbereich des Amtes Brieskow-Finkenheerd (u. a. die Gemeinden Groß Lindow und Vogelsang) und im Raum Storkow, die durch die nur an Schultagen betriebenen Linie 406 und 407 angebunden werden.

Wiederum mit Ausnahme des Berliner Umlandes beschränkt sich das zum Teil nur während der Saison bereitgestellte Regionalbusangebot an Wochenendtagen nur noch auf die Anbindung von Standorten mit bedeutsamen Funktionen für Tourismus und Naherholung (u. a. Storkower Seengebiet, Scharmützelsee, Schwielochsee, Schlaubetal). Das hat zur Folge, dass für die überwiegende Mehrzahl der Gemeinden im Kreisgebiet ohne Bahnanschluss kein Regionalverkehrsangebot bereitgestellt wird und für den Freizeit-, Besucher- und Versorgungsverkehr (an Samstagen) ausschließlich der motorisierte Individualverkehr genutzt werden muss.

[11] Darin eingeschlossen sind die Linien 445 und 448 mit je 1 Fahrt pro Richtung an 2 Tagen/Woche und die Linie 447 mit 1 Fahrt pro Richtung an 1 Tag/Woche.

[12] Während der Saison vom 01.05 bis 30.9 verkehren zusätzlich die Linien A400 und 430.

2.5 Das Leistungsangebot im übrigen ÖPNV auf Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree wurde 2006 - entsprechend der nachfolgenden Zuordnung von ca. 7,895 Mio. Fahrgästen genutzt.

Tabelle 2-3 Beförderungsfälle nach Unternehmen 2006

Beförderungsfälle	Buslinienverkehr (BOS)		Straßenbahnen		zusammen
	Regional-linien	Stadtli-nien	WS	SRS[13]	
Beförderungsfälle, gesamt (in 1.000)	5.417	995	538	945	7.895
darunter auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs	4.010	235	100	205	4.550
Anteil des Ausbildungsverkehrs (in %)	74,0	23,6	18,6	21,7	57,6

Tabelle 2-3 belegt, dass - wie in allen Landkreisen Brandenburgs - Schüler bzw. Auszubildende das Hauptpotenzial der Nutzer generell, insbesondere jedoch im Regionalbusverkehr, bilden. Der Anteil des Schülerverkehrs ist damit jedoch im Landkreis LOS niedriger als in den meisten anderen brandenburgischen Landkreisen.

Bezogen auf die Einwohnerzahl des Landkreises LOS liegt die Benutzungshäufigkeit des üÖPNV unter Einschluss der Schülerbeförderung bei 41,5 Fahrten pro Einwohner und Jahr, dagegen aus dem Nutzerkreis außerhalb der Schüler mit ca. 3,53 Mio. Beförderungsfällen bei 18,6 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Diese Benutzungshäufigkeit liegt über dem Mittelwert der in ihrer Einwohnerdichte vergleichbaren Landkreise Brandenburgs. Der Grund hierfür liegt sowohl in der Lage des Landkreises LOS (Anteil am engeren Verflechtungsraum) als auch im Zu- und Abbringerverkehr zum dichten SPNV-Angebot in wichtigen Bedarfsrelationen.

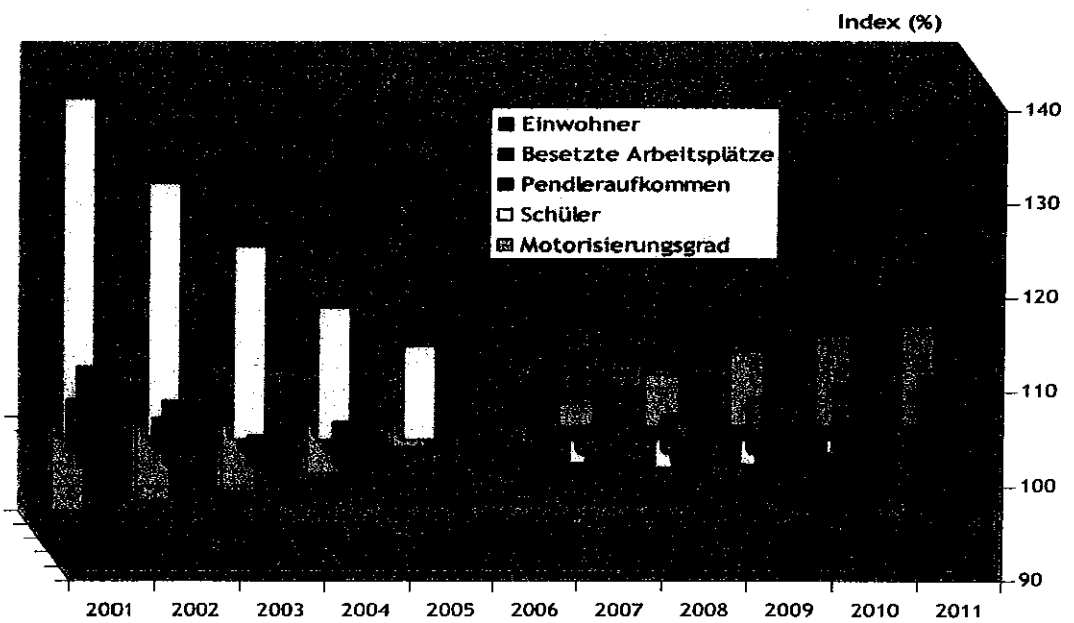
Die Abbildungen 2-7 bis 2-9 verdeutlichen die Netzbelegung. Dabei wird die weitgehende Übereinstimmung zwischen dem Fahrtenangebot (Netzstruktur) und der Anzahl der beförderten Personen offensichtlich. Andererseits ist zu konstatieren, dass dort, wo kein Angebot besteht, auch keine Nachfrage registriert werden kann (vgl. z. B. Angebot und Nachfrage an Wochenendtagen oder die Nachfrage im Amt Brieskow-Finkenheerd an Schultagen und das fehlende Angebot an Ferientagen). Dieser Sachverhalt ist in der Maßnahmenplanung zu berücksichtigen.

[13] ohne Fahrgäste innerhalb von Berlin und der Gemeinde Rüdersdorf (Schätzung PROZIV nach Daten aus 2005)

3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

3.1 Die Prognose der verkehrsrelevanten Strukturdaten verdeutlicht, dass sich die auf die Leistungsinanspruchnahme im ÖPNV erhöhend und reduzierend wirkenden Einflüsse weitgehend kompensieren:

Strukturgröße (Pers. bzw. Pkw/1000 Ew.)	2006	2011	%
Einwohner (Ew)	189.670	187.500	98,9
Arbeitsplätze	48.300	50.500	104,6
Pendleraufkommen	71.625	77.250	107,9
Schüler	21.373	21.400	100,1
Motorisierungsgrad	594	659	110,9



3.2 Behinderungen des MIV in Teilbereichen infolge weiter zunehmender Straßenverkehrsdichte, Parkraumverknappung und -verteuerung, zunehmende Nutzungskosten im MIV, andererseits die Nutzervorteile durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise beeinflussen das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote. Diese Tendenz ist durch die Angebots- und Tarifgestaltung nach Möglichkeit zu unterstützen.

4 Angebots- und Maßnahmenplan - Teil I

4.1 Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Oder-Spree besteht auch künftig in der weiteren Aufrechterhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Das schließt ein:

A) Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen sowie in seiner Rolle als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) auch zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärmminderung) und zur Verkehrssicherheit zu leisten.

B) Der zentralen Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung - auch bei noch anstehenden Veränderungen in der Schullandschaft - in der Netz- und Fahrplangestaltung Priorität.

C) Neue oder wachsende Potenzialstandorte - Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Fremdenverkehrs, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage angepasst anzubinden.

D) Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Ausnahmen sind nur zulässig für Taktverkehre im Straßenbahn- und Stadtverkehr sowie auf Hauptverkehrsachsen.

E) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage. Eine großflächige Einstellung des konventionellen Linienverkehrsangebots soll aber nicht erfolgen.

F) Der Landkreis tritt in den Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.

G) Die Leistungsvergabe seitens des Aufgabenträgers ist mit weiteren Qualitätsverbesserungen bei der Angebotsgestaltung und Leistungsdurchführung zu verbinden. Schwerpunkte bilden die Ausschöpfung verkehrlicher Optimierungsmöglichkeiten, Angebotsverknüpfungen und die Vervollkommnung des Qualitäts- und Störungsmanagements der Verkehrsunternehmen.

H) Zunehmend sind die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und generell von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität bei der Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen.

4.2 Der Bedienungsstandard[14] beinhaltet die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie von Bedienungsvorgaben mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn + Bus + alternative Angebote) zum nächst erreichbaren zentralen Ort. Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl bzw. die Zahl der Arbeitsplätze oder Tagesbesucher bei solitären Standorten. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und die Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden generell nur für die Verkehrstage Montag bis Freitag gegeben.

[14] Die Vorgabe eines Mindestbedienungsstandards dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen.

Zur Erreichbarkeit zentraler Orte mit dem SPNV/üÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß der folgenden Tabelle angestrebt. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort (Fahrtenpaare) mit einer dazwischen liegenden, dem überwiegenden Reisezweck entsprechenden Aufenthaltsdauer. Für Fahrten, die überwiegend dem allgemeinen Beförderungsbedarf (Einkauf-, Arzt- und Behördenbesuch usw.) dienen, beträgt diese ca.

- 3 Stunden im Nahbereichszentrum
- 4 Stunden im Mittel- und Oberzentrum

Vorrangig durch Berufs- oder Ausbildungspendler genutzte Fahrten im üÖPNV sind quantitativ und in ihrer zeitlichen Lage an deren Bedürfnisse anzupassen, die Aufenthaltsdauer ist grundsätzlich mit 9 Stunden anzusetzen.

Tabelle 4-1 Vorgaben für die Erreichbarkeit zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Orientierungswerte für die Erreichbarkeit zentraler Orte, Montag bis Freitag (Fahrtenpaare)			Bemerkungen
	Nahbereichs-zentrum	Mittelzentrum Oberzentrum	darunter für Berufsverkehr	
6.000 und darüber	(selbst NBZ)	5 bis 6	2 bis 3	
3.000 bis unter 6.000	(selbst NBZ)	3 bis 4	1 bis 2	
1.000 bis unter 3.000	4 bis 6	2	1 (bei Bedarf)	
500 bis unter 1.000	3	2	1 (bei Bedarf)	außerhalb Schulperiode
200 bis unter 500	2	1	-	unter Einbeziehung
100 bis unter 200	1	1	-	alternativer Bedienung

4.3 Da das Land Brandenburg als Aufgabenträger des SPNV fungiert, hat der Kreis nur mittelbaren Einfluss auf künftige SPNV-Vorhaben. In Anlehnung an das Bahnkonzept 2009 schließt das dennoch ein, dass der Landkreis als Aufgabenträger des üÖPNV an der Gestaltung des Gesamtsystems des ÖPNV (SPNV und üÖPNV) verantwortlich mitwirkt. In diesem Zusammenhang sind folgende Aufgaben von besonderer Bedeutung:

- In Einzugsbereichen von SPNV-Strecken mit parallelem (ggf. konkurrierendem) Busverkehrsangeboten sollten integrierte Bahn-Bus-Konzepte erarbeitet und im Zusammenwirken von Bahn, Aufgabenträger des üÖPNV und Busverkehrsunternehmen umgesetzt werden. Prüfungsbedarf besteht in diesem Zusammenhang insbesondere auf der Relation Müllrose - Frankfurt (Oder).
- Die Verknüpfung der Angebote im SPNV und üÖPNV sollte vor allem mittels gesicherter Anschlussbeziehungen weiter verbessert werden, was neben Qualitätsverbesserungen für die ÖPNV-Nutzer in der Regel auch betriebswirtschaftliche Effekte bewirkt.

- RB35: Da die Wiederinbetriebnahme der RB35 auf der Gesamtstrecke Fürstenwalde - Beeskow vor allem aus finanziellen Erwägungen zumindest bis 2011 durch das Brandenburger Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) ausgesetzt wurde, erfolgte durch den Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg (VBB)[15] eine Vorprüfung, ob stattdessen eine Streckenverlängerung bis Bad Saarow Süd verkehrlich sinnvoll ist. Die Varianten beinhalten eine Verlängerung bis Bad Saarow Süd mit und ohne Halt in Höhe Klinikum bzw. eine Verlängerung nur bis Klinikum. Neben der Streckenlänge unterscheiden sich die Varianten insbesondere bezüglich der Investitionskosten, der möglichen Nachfragepotenziale[16] und der betrieblichen Fahrplanstabilität im Bahnverkehr. Vor allem aus Gründen der Gewährleistung der betrieblichen Stabilität und der Herstellung zuverlässiger Anschlüsse zum RE1 befürwortet der Gutachter vorerst nur die Streckenverlängerung bis Klinikum.
  Nach Auffassung des Gutachters wäre darüber hinaus auch die Einrichtung eines Haltes in Petersdorf (Höhe Badeanstalt) zu prüfen.
  Ersatzverkehr mit Bussen: Bei Beibehaltung des Leistungsumfanges von 7 Fahrten pro Richtung an Werktagen sollte auf der Grundlage der durchgeführten Verkehrserhebungen entschieden werden, ob die gegenwärtige Fahrplanlage (gleichmäßige Verteilung im 2-Std.-Takt über die Bedienzeit) beibehalten werden soll oder ob mit einer Angebotskonzentration auf die Hauptverkehrszeit eine bessere Übereinstimmung mit der Nachfrage erreicht werden kann.

- Die OE36 verkehrt zwischen Berlin-Schöneweide - Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (Oder) an Werktagen im Stundentakt. Der Ausbauzustand der eingleisigen Strecke und die Taktfolge erfordern Begegnungs- bzw. Kreuzungshalte, woraus gegenwärtig unattraktiven Reisegeschwindigkeiten resultieren.
  Die vorgesehene Streckenertüchtigung auf eine Geschwindigkeit von 80 km/h ist in diesem Zusammenhang positiv zu bewerten. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit wirkt sich jedoch auf die Verkürzung der Reisezeiten nur dann durchgängig aus, wenn gleichzeitig in den Zugleitbetrieb investiert wird, um die Wartezeiten durch Kreuzungshalte zu reduzieren. Im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten sollte der Landkreis auf diese Maßnahmenkopplung Einfluss nehmen.

  Spätestens mit der Fertigstellung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) sollte auch eine veränderte Verkehrsführung der OE36 vorgesehen werden, indem möglicherweise statt nach Berlin-Schöneweide von Königs Wusterhausen aus direkt nach Schönefeld gefahren wird. Ob die OE36 dann in Schönefeld endet oder z. B. bis Berlin Haupt- oder Ostbahnhof durchgebunden wird, sollte im Rahmen des Gesamtbahnkonzeptes entschieden werden. Für die SPNV-Nutzer aus LOS sind mit der vorgeschlagenen Verkehrsführung mehrheitlich aber Vorteile zu erwarten.

4.4 In den Mittelzentren Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde werden Stadtverkehre betrieben, die bezüglich der Gestaltung des Liniennetzes und dem bereitgestellten Leistungsangebot auf die städtischen Nachfrageschwerpunkte ausgerichtet sind.
Für die ÖPNV-Durchführung bestehen im Vergleich der beiden Städte jedoch erhebliche Unterschiede, die insbesondere aus der Stadtstruktur und dem Bahnhofsstandort resultieren.

[15] VBB, Prüfung einer Verlängerung der RB35 Fürstenwalde - Bad Saarow bis Pieskow (Bad Saarow Süd), Berlin, 08.12.2006.

[16] Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass für die Einwohner der Stadt Fürstenwalde das Klinikum in Bad Saarow als nächst gelegener Krankenhausstandort fungiert.

Trotz der vorhandenen stadtstrukturellen Unterschiede können damit jedoch die bestehenden Anteilsdifferenzen am gegenwärtig und künftig verfügbaren Gesamtleistungsvolumen nicht gerechtfertigt werden. Aus diesem Grunde wird empfohlen, dass sich beide Stadtverkehre bei der Umsetzung der nachfolgend aufgeführten Gestaltungsanforderungen in der Nutzung des Gesamtleistungsvolumens annähern. Die diesbezügliche Größenordnung sollte ca. 400 Tsd. Fplkm in Eisenhüttenstadt und ca. 370 Tsd. Fplkm in Fürstenwalde betragen.

Für den Stadtverkehr in Eisenhüttenstadt wird empfohlen, in Abstimmung mit dem Stadtumbau folgende Gestaltungsanforderungen zu berücksichtigen:

- Anbindung des Bahnhofs im 20 min. Takt (ggf. außerhalb der Hauptverkehrszeit im ½-Stunden-Takt mit Ausrichtung auf die Verknüpfung von und nach Frankfurt/Oder).
- Bedienung der wichtigsten Nachfrageschwerpunkte im Stadtgebiet bei gleichzeitiger Reduzierung der Linienanzahl, die dann jedoch mindestens im ½-Stunden-Takt betrieben werden sollen. Als Kriterium der Netzgestaltung sollte dabei gewährleistet sein, dass die Haltestellenanordnungen im Stadtzentrum und im Umfeld der Schulen Einzugsbereiche im Radius von maximal 300 m abdecken.

Für die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs Fürstenwalde besteht die Zielstellung vor allem darin, die Anbindung des Stadtteiles Nord (einschließlich der dort lokalisierten Nachfrageschwerpunkte) durch die Eröffnung einer weiteren Linie (bzw. eines Linienabschnittes) zu verbessern und in die Linienführung auf der Relation Bahnhof - Stadtzentrum - Einkaufzentrum Nord die Bahnbrücke in der Johann-Sebastian-Bach-Straße einzubeziehen. Dementsprechend ist der Bau der erforderlichen Haltestellen vorzusehen.

Eine partielle Veränderung der Linienführung der Linie 2 und der Bau einer Wendeanlage im Bereich des Einkaufzentrums auf den südlichen Linien komplettieren die Maßnahmen in Fürstenwalde.

4.5 Im nordwestlichsten Teil des Kreisgebietes werden von der SRS und der WS zwei Landstraßenbahnen betrieben. Neben der innerörtlichen Erschließung besteht die Hauptfunktion beider Straßenbahnen darin, die Verbindungen für Einwohner, Schüler und Besucher der Gemeinden Woltersdorf und Schöneiche zum Berliner S-Bahnnetz an den S-Bahnhöfen Rahnsdorf bzw. Friedrichshagen herzustellen. Dementsprechend sind die Taktzeiten beider Tramlinien mit den Taktzeiten der S-Bahn S 3 abgestimmt. In Tagesrandlagen bzw. an Wochenendtagen wird die Fahrplangestaltung nachfrageorientiert „ausgedünnt" und im Spätverkehr beispielsweise vom 20 min. Takt zu einem Stundentakt gewechselt. Die vorliegenden Fahrgastzahlen belegen, dass beide Straßenbahnen konstant nachgefragt werden.

Wegen der hohen Betriebs- und Investitionskosten wurde das Betreiben der SRS mehrfach in Frage gestellt. Die Grundaussage aller bisherigen Untersuchungen beinhaltet, dass in Abwägung aller Vorzüge und Nachteile der Erhalt der Straßenbahn favorisiert wurde. Aus diesem Grunde sollte der weitere Betrieb der Straßenbahn im Planungszeitraum des Nahverkehrsplanes und darüber hinaus beibehalten werden.

5 Angebots- und Maßnahmenplan - Teil II

5.1 Das bestehende Regionalbusnetz bildet das Grundgerüst des Angebots im Planungszeitraum. Dabei ist die vorhandene Angebotsstruktur in 3 Ebenen konsequent weiter fortzuführen:

a) Bedingt durch den Rückgang der Schülerzahlen wurden im zurückliegenden Planungszeitraum erhebliche Veränderungen in der Schullandschaft vollzogen. Die darauf ausgerichtete Schüler-

beförderung ist in ihrer Grundsubstanz zu erhalten[17]. Neue Anforderungen sind im Zusammenhang mit dem zu erwartenden Aufbau weiterer Schulen in freier Trägerschaft zu berücksichtigen (u. a. seit 2006/07 Freie Grundschule „Dr. P. Rahn und Partner" in Fürstenwalde und das Melanchthon-Gymnasium in Grünheide).

b) Konzentration des konventionellen Linienbetriebes vorrangig in aufkommensstarken ÖPNV-Achsen (soweit dort nicht ein SPNV-Angebot vorliegt) oder Teilnetzen.
Bevorzugt sind dabei Direkt- oder Expressverbindungen mit stabilen Takten, attraktiven Reisezeiten und Integration mit dem SPNV-Angebot anzuwenden, die den Anforderungen der Hauptverkehrsströme (einschließlich konzentrierter Pendlerströme) gerecht werden.

c) Ergänzung dieses konventionellen Linienverkehrsangebotes durch adäquate alternative Bedienungsangebote zur Sicherstellung eines flächendeckenden Grundangebotes über den Schülerverkehr hinaus.

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen dient der Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt zugleich die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV, um konkurrierende Parallelverkehre zu vermeiden.
Die in der Kategorisierung festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im üÖPNV bilden die Achsen des (konventionellen) Buslinienverkehrs.

Die Kategorisierung verwendet das bestehende SPNV- und Busliniennetz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen entspricht im Busliniennetz nicht in jedem Fall den exakten Linienverläufen, die zusätzlich die Erfordernisse der Schülerbeförderung und eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen (vgl. Abbildungen 2-1 und 4-1).

5.2 Aus der Analyse des gegenwärtigen Angebots und der Fahrgastnachfrage leiten sich die nachfolgenden konzeptionellen Veränderungsmaßnahmen im Regionalbusverkehr ab:

(1) Angebotsanpassung nach Angebots-/Nachfrageanalyse

Auf der Grundlage von Zähldaten zur Fahrgastbelegung und ergänzender Potenzialuntersuchungen sind die Angebotsdichte sowie die Fahrplanlagen durch die BOS (Betreiberunternehmen) ständig zu überprüfen und in der Angebotsgestaltung fahrplanwirksam umzusetzen. Das betrifft grundsätzlich alle Linien, insbesondere aber die mit einem bedeutenden Fahrtenangebot außerhalb der Schülerbeförderung. Schwach genutzte Fahrten sind nach Maßgabe der betriebstechnologischen Notwendigkeit und der betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit durch bedarfsgesteuerte Angebote zu ersetzen oder zu streichen. Andererseits sollte gewährleistet sein, dass auch an Ferientagen ein Fahrtenmindestangebot entsprechend dem Bedienungsstandard bereitgestellt wird (u. a. betrifft das Gemeinden und Ortsteile des Amtes Brieskow-Finkenheerd bzw. Ortsteile der Gemeinde Rietz-Neuendorf / vgl. auch Abbildung 2-4).

Auch an Wochenendtagen wurde das Angebot inzwischen soweit eingeschränkt, dass selbst Einwohner aus den Mittelzentren die im Landkreis vorhandenen Gebiete mit besonderer Bedeutung für Naherholung und Tourismus nicht mehr mit dem üÖPNV erreichen. In diesem Sinne sollte als

[17] Der qualitative und quantitative Rahmen für die Schülerbeförderung ist in der Satzung des Landkreises Oder-Spree über die Schülerbeförderung vom 01.01.2004 geregelt. Im § 2 der Satzung ist festgelegt, welche maximalen zeitlichen Belastungen für Schülerinnen und Schüler der einzelnen Jahrgangsstufen nicht dauerhaft überschritten werden dürfen.

erste Maßnahme untersucht werden, ob (zumindest während der Saison) der Betrieb auf der Linie 400 an Wochenendtagen wieder aufgenommen und in Beeskow mit der Linie 430 verknüpft werden kann.

(2) *Zunehmende Berücksichtigung der Angebotsinteressen besonderer Personengruppen*

Zur verstärkten Gewinnung der wachsenden Personengruppe behinderter oder anderweitig mobilitätseingeschränkter Menschen als ÖPNV-Nutzer und deren Mobilitätssicherung dient die zielgerichtete Gestaltung barrierefreier Verkehrsangebote und auf den konkreten Bedarf ausgerichteter Angebote auf der Grundlage einer Analyse der vorrangigen Quellen und Ziele. Dabei besteht das Ziel darin, nachgefragte Reiseketten zu gestalten und zu kommunizieren (siehe besonders auch bei Fahrgastinformation).

5.3 Der Einsatz bedarfsgesteuerter alternativer Bedienungsformen wird im Landkreis LOS gegenwärtig nicht praktiziert.
Im Zuge der Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind bedarfsgesteuerte Angebote im Planungszeitraum einzuführen. Dabei sollen, von Anschluss- oder Abruf-Linienfahrten als den einfachsten Formen über Anruf-Sammeltaxis bis hin zu Rufbussen im Flächenbetrieb mit hohen Freiheitsgraden die jeweils am besten geeigneten, für den Nutzer aber frei zugänglichen Formen zur Anwendung kommen.
Die funktionale Ausrichtung sollte dabei vorrangig auf Tagesrandlagen zur Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich, auf der Wochenendbedienung und der Bedienung an Ferientagen, Zubringerleistungen zu den Taktlinien sowie auf ergänzenden Bedienungen im Fremdenverkehrs- und Freizeitbereich liegen.
Neben dem Raum Neuzelle wird aus dem Vergleich von Angebot und Nachfrage eingeschätzt, dass weitere Räume im gesamten südlichen Bereich des Landkreises, im Amt Brieskow-Finkenheerd bzw. der Gemeinde Rietz-Neuendorf für alternative Betriebsformen geeignet sind. Aus diesem Grunde sollte geprüft werden, ob außerhalb der Schülerbeförderung zu bestimmten Zeiten entsprechend der oben genannten Empfehlungen alternative Betriebsformen in diesen Räumen eingeführt werden sollten, um auf diese Weise die Einhaltung des Bedienungsstands zu gewährleisten.

5.4 Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum. Folgende Verknüpfungspunkte sind für den ÖPNV maßgebend (vgl. auch Abbildung 4-1):

Tabelle 4-4 Kategorisierte Verknüpfungspunkte

Hauptverknüpfungspunkte	Weitere wichtige Verknüpfungspunkte
ZOB Erkner	Bf. Storkow
ZOB/Bf. Fürstenwalde	Bf. Neuzelle
Bf. Beeskow	Bf. Fangschleuse
ZOB/Bf. Eisenhüttenstadt	Bf. Briesen / Jacobsdorf in Funktionsteilung (abhängig von der Fahrplanlage Bus/Bahn)

Die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte besteht in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen des Regionalverkehrs in der tageszeitlich wechselnden Lastrichtung.
Die Umsteigezeiten sollen sich an der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen, einer Zeitreserve von 5 min für Fahrplanabweichungen und einer zusätzlichen Wartezeit von nicht mehr als 10 min orientieren. Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen für den Umstieg von 10 bis max. 15 min.

5.5 Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Im VBB-Gebiet werden die Haltestellen nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV und Busbahnhöfe mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag)

B - Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe)

C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen wurden vom VBB im Rahmen der „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg" Richtwerte entspr. Anlage 3 erarbeitet.

Die Richtwerte erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort). Diese liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden, Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltmittel für investive Maßnahmen möglich. Der Landkreis Oder-Spree wird bei der Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken.

6 Qualitative Angebotsentwicklung

Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest:

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Diese beiden Kriterien sind wegen der Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage (Akzeptanz des Angebots durch die ÖPNV-Nutzer) auch vorrangige qualitative Gegenstände der statistischen Nachweispflichten gegenüber dem Aufgabenträger.

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Leistung gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 3 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Halte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten nach Lastrichtungen vor.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Haltestellen gelten gemeinhin als die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und des lokalen ÖPNV.

Die Ausstattung der Haltestellen umfasst als vorgegebene Grundausstattung Haltestellenmast und -schild nach den Vorschriften der BOKraft und des StVG (mit Bezeichnung, Liniennummern, Verkehrsunternehmen) sowie Fahrplaninformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben.

Bei Haltestellenneu- oder -umbaumaßnahmen ist auf zunehmende Barrierefreiheit zu achten. Das soll geschehen durch Einhaltung der Haltekantenhöhen, abgesenkte Zugänge, Blindenleitstreifen.

D) Personaleinsatz

Die Qualifikation und das Auftreten der Mitarbeiter sind wesentliche Voraussetzungen für die Erfüllung der personellen Anforderungen und für die Vermittlung von Qualität, Sicherheit und Service.

Die grundlegenden fachliche Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung - FeV) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Die ÖPNV-Betreiber sorgen dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung erfüllt:

- Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- Kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- Gepflegtes äußeres Erscheinungsbild
- Genaue Uhrzeitbestimmung.

E) Fahrzeugeinsatz

Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVZO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind (mindestens Einhaltung der im Beschaffungsjahr geltenden EU-Abgasnormen) und dass die Anforderungen älterer und mobilitätseingeschränkter Personen zunehmend berücksichtigt werden. Weitere Ausstattungs- und Qualitätsmerkmale bei Linienbussen bestehen in:

- Alle eingesetzten sind in einem einwandfreien Reinigungszustand zu halten. Zu Dienstbeginn sind sie besenrein und Sauber zum Einsatz zu bringen.
- Der Innenraum muss so gestaltet sein, dass ausreichend Platz für die Mitnahme von Rollstühlen und Kinderwagen vorhanden ist.

- Die Bestuhlungsvariante (Sitz- und Stehplatzanzahl) muss dem jeweiligen Einsatzzweck angemessen sein. Insbesondere im Stadtverkehr sind überwiegend Niederflurfahrzeuge mit technischen Einstiegshilfen (z. B. Rampen) einzusetzen.
- Die Fahrzeuge müssen mit elektronischen Fahrscheindruckern und Entwertern sowie mit betriebsinternem Funk oder einem Mobilfunksystem zur ständigen Verbindung mit der Einsatzleitung ausgestattet sein. Rechnergestützte Leitsysteme zur Anschlusssicherung sind schrittweise umzusetzen.

  Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots wird angestrebt, das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 12 Jahre bzw. 600 Tkm Laufleistung zu begrenzen. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge an der jährlichen Fahrplanleistung wird eng begrenzt und in Verkehrsverträgen mit den Betreiberunternehmen geregelt, ebenso wie die Nachweispflichten gegenüber dem Aufgabenträger.
  Alle eingesetzten Fahrzeuge sind optisch so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet für den Fahrgast erkennbar ist. Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich und mindestens in der Frontpartie des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.

  Das Platzangebot ist entsprechend den VDV-Empfehlungen zur ÖPNV-Erschließung und zum ÖPNV-Angebot (Entwurf, Heft April 1996) so zu bemessen, dass ein Besetzungsgrad von 80 % des zulässigen Wertes nach StVZO, Anlage XIII, als Mittelwert über 15 Minuten planmäßiger Fahrzeit nicht überschritten wird.

F) Fahrgastinformation

Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation angestrebt. Die ÖPNV-Unternehmen im Landkreis Oder-Spree wirken daran konstruktiv mit.

Die Unternehmen sind verpflichtet, entsprechend abgestimmter Vorgaben im Rahmen des VBB für Fahrplan- und Tarifaushänge rechtzeitig, vollständig und qualitätsgerecht zu sorgen und damit eine anforderungsgerechte Informationsbereitstellung für den Kunden zu gewährleisten. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Unternehmen ebenfalls rechtzeitig und anforderungsgerecht die entsprechenden Grunddaten bereitzustellen.

Im Rahmen der RBL-Nutzung sind weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.

Darüber hinaus haben die Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So sollte neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine verbale Haltestellenansage vorgesehen werden, die insbesondere für Menschen mit Funktionseinschränkungen eine wichtige Orientierungshilfe bildet.

Die Bemühungen um zunehmende Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrplanaushänge (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe) entsprechend VBB-Standards.

G) Vertrieb und Kundenservice, Sauberkeit

Eine möglichst vielfältige Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs, nach Möglichkeit in Kombination mit einer Kundenberatung, ist ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Fahrer zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Fahrer ist das gesamte Fahrscheinsortiment im Bartarif, das Zeitkartensortiment und die Anschlussfahrscheine zu verkaufen. Unternehmenseigene Verkaufsstellen

müssen über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Ein wesentliches Element der Kundenbetreuung ist ein funktionierendes Störungs-Management. In Abhängigkeit von den technischen und personellen Möglichkeiten sind die bereits vorhandenen Abläufe und Mechanismen weiter zu vervollkommnen.

Sauberkeit in Fahrzeugen, an Haltestellen und in Serviceeinrichtungen gehört zum äußeren Erscheinungsbild des ÖPNV und ist Image prägend. Deshalb ist auf Sauberkeit großer Wert zu legen und eine anforderungsgerechte Reinigung der entsprechenden Objekte im auch bisher schon üblichen Maße zu gewährleisten.

7 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2011

7.1 Aufgrund der Wirkung der Rahmenbedingungen der Nachfrageentwicklung und der Ziele der Angebotsgestaltung wird für den Planungszeitraum per Saldo von einer leichten Zunahme der Fahrgastnachfrage um 4,8 % (Tageswerte 2011 zu 2006).

Nachfrage erhöhend wirken die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die bereits einsetzenden moderaten Zuwächse bei Erwerbstätigkeit und Beschäftigung und daraus folgendem Anstieg des Pendleraufkommens um etwa 8 % sowie die ab 2009 wieder leicht ansteigenden Schülerzahlen. Ebenfalls positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem Verbundtarif, bei teilweiser Gegenwirkung durch vorgesehene Tariferhöhungen und ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur wieder verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Nachfrage begrenzend wirken sich der leichte Rückgang der Einwohnerzahlen und am Anfang des Planungszeitraumes auch die noch leicht rückläufigen Schülerzahlen aus. Wichtigen Einfluss übt ebenso die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen pro Pkw aus. Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und auch gelegentlicher Wege.

7.2 Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage wird räumlich noch stärker differenziert sein, als in den zurückliegenden Planungszeiträumen. In den Teilbereichen innerhalb des engeren Verflechtungsraumes überwiegen aufgrund von Zuzügen und günstigerer wirtschaftlicher Entwicklung die positiv gerichteten Einflüsse. Davon profitieren besonders auch die beiden Landstraßenbahnen. Im mittleren und östlichen Kreisgebiet stagniert das Aufkommen für den Regionalverkehr, ebenso im Stadtverkehr Fürstenwalde, während das Fahrgastaufkommen im Stadtverkehr Eisenhüttenstadt eher noch leicht weiter rückläufig sein wird.

Insgesamt wird sich das Fahrgastaufkommen im Regionalverkehr etwas günstiger entwickeln als im Stadtverkehr. Der Anteil der Stadtverkehre am Gesamtverkehr geht von 11,4 % auf 10,7 % zurück, während der des Regionalverkehrs mit 73,8 gegenüber 73,7 % nahezu konstant bleibt. Das Gewicht der Straßenbahnen am Fahrgastaufkommen nimmt von 15,0 auf 15,5 % zu.

Hinsichtlich der Bezugsbasis Tagesaufkommen bleibt das Verhältnis von Schülerverkehr zu sonstigem Verkehr insgesamt mit 63 % : 37 % unverändert.

Einzelwerte und Strukturen sind den Anlagen 4 und 5 zu entnehmen.

8 Organisation und Leistungsvereinbarung

8.1 Der Landkreis Oder-Spree ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, der eine Schnittstellenfunktion zwischen Politik und Verkehrsunternehmen übernimmt. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger und der ÖPNV-Unternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien des VBB zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört besonders die Durchsetzung der Vorteile aus der verkehrsträgerübergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Rahmen des VBB. Mitglieder der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft sind die Verkehrsunternehmen, die Träger der Liniengenehmigungen nach den §§ 42 und 43 PBefG sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage von Kooperationsverträgen.

Seit dem Jahr 2001 wurden in mehreren Schritten erhebliche unternehmensrechtliche Veränderungen durch die Veräußerung kommunaler Anteile an den Verkehrsgesellschaften Busverkehr Oder-Spree GmbH, Eisenhüttenstädter Personennahverkehr GmbH und Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH wirksam. Durch Verschmelzung beider Busverkehrsgesellschaften zur Busverkehr Oder-Spree GmbH entstand im Jahr 2005 eine leistungsfähige Unternehmenseinheit, die die Bedienung des gesamten Kreisgebietes abdeckt.

8.2 Durch die Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG) jeweils zum 01.01. der Jahre 2005 und 2007 sowie der vertraglichen Leistungsvereinbarungen in der Folge der Veräußerung von Geschäftsanteilen an den Verkehrsunternehmen, ist die Aufgabenträgerfunktion des Landkreises Oder-Spree für den üÖPNV deutlich aufgewertet worden. Insgesamt ist ein erheblich größeres Finanzvolumen durch die Aufgabenträger zu verwalten und effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises einzusetzen. Dabei müssen auch wichtige Aufgaben einer regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben sowie Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.

Als Aufgabenträger für den gesamten übrigen ÖPNV in seinem Kreisgebiet ist der Landkreis zunehmend vor die Aufgabe gestellt, das ÖPNV-Management entsprechend seiner aufgewerteten Aufgabenträgerfunktion neu zu ordnen. Er muss dabei die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowohl national als auch in der EU hinsichtlich der marktkonformen Leistungsvergabe berücksichtigen. Aus den genannten Gründen haben der Organisationsaufwand und die Verantwortung des Aufgabenträgers für die Lösung von Regieaufgaben erheblich zugenommen. Aus der Analyse der Aufgabenprofile und unter Berücksichtigung der unternehmensstrukturellen Situation im Landkreis formiert der Landkreis Oder-Spree die Funktion des ÖPNV-Beauftragten als Lokale Regieeinheit ÖPNV (ohne zusätzliche Personalkapazität), die als Besteller für ÖPNV-Leistungen fungiert. Eine funktionale Trennung der Besteller- und Erstelleraufgaben für den ÖPNV ist damit gewährleistet (vgl. Anlage 6).

8.3 Die gegenwärtige Handhabung von Leistungsvergaben im ÖPNV lässt eine Leistungsausschreibung ebenso zu, wie eine Vergabe durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß EU-Verordnung 1191/69 nach Prüfung der Marktsituation. Eine Neufassung der Europäischen Kommission für eine „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße" wurde am 10.05.2006 durch das EU-Parlament beschlossen. Nach formaler Rückbestätigung durch den EU-Verkehrsministerrat im Juli 2007 ist das Gesetzgebungsverfahren abgeschlossen. Die neue Verordnung bestätigt die vergabe- und beihilferechtliche Zulässigkeit der vorgenannten Verfahrensweise in vollem Umfang und bestätigt zudem die Zulässigkeit so genannter Inhouse-Vergaben.

Aufgrund der unternehmensrechtlichen Konstellation im Landkreis Oder-Spree wäre die Anwendung dieser Vergabeformen nur unter Ausnutzung der vorgesehenen 10-jährigen Übergangsfrist möglich. Andererseits wird mit einer Aufhebung der bisherigen Vergabepraxis mit Ausschließlichkeitsrechten bei Liniengenehmigungen zumindest vorerst nicht gerechnet. Damit stehen Direktvergabe und Konzessionierungsverfahren weiterhin in einem rechtlichen Widerspruch, da künftig konkurrierende Genehmigungsanträge die Regel sein werden und die Genehmigungsbehörde im Land Brandenburg daraufhin unter Mitwirkung des Aufgabenträgers einen Genehmigungswettbewerb durchführen wird.
Nach Auslaufen der Liniengenehmigungen und der darauf angepassten Verkehrsverträge vergibt der Aufgabenträger die Leistungen im üÖPNV nach § 42 PBefG im Ergebnis des Verfahrens der Neukonzessionierung aller Linien.

In Vorbereitung des Verfahrens der Neuvergabe der Liniengenehmigungen führt der Aufgabenträger eine Zusammenfassung aller Buslinien im Landkreis Oder-Spree zu einem Linienbündel „Oder-Spree-Bus" durch. Die Zuordnung der Linien zum Linienbündel „Oder-Spree-Bus" ist Anlage 2 zu entnehmen. Mit diesem Nahverkehrsplan wird ein entsprechender Bündelungsbeschluss gefasst. Die Linien der Landstraßenbahnen leben in hohem Maße von ihrer jeweils eigenständigen Funktionalität und sollen daher keiner Bündelung unterliegen.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Die Festlegung der Linienbündelung muss im Nahverkehrsplan bestimmt sein.

Die Linienbündelung im Landkreis LOS erfolgte nach planerischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien. Damit werden sowohl für den Aufgabenträger als auch den künftigen Betreiber optimale Voraussetzungen der Leistungsabwicklung geschaffen.

9 Aufkommen und Verwendung von Haushaltmitteln für den üÖPNV

9.1 Entsprechend dem hohen Anteil am betrieblichen Aufwand ist die Entwicklung der Personalkosten ein entscheidender Faktor der betriebswirtschaftlichen Rentabilität und der Wettbewerbsfähigkeit bei der Leistungsvergabe nach marktwirtschaftlichen Kriterien. Die Leistungsträger des üÖPNV im Landkreis Oder-Spree haben sich durch tarifvertragliche Regelungen eine kostendämpfende und dabei sozialverträgliche Basis für die Entwicklung des Personalaufwandes verschafft, mit deren weiterer Anwendung im Planungszeitraum zu rechnen ist. Allerdings werden sich die daraus entspringenden Potenziale zur Kostendämpfung allmählich erschöpfen, und mittelfristig ist mit einem verstärkten Druck auf einen teilweisen Ausgleich der anhaltenden Realeinkommensverluste durch Anpassungen der Vergütungstarife zu rechnen.

Ein bedeutender, aber schwer zu quantifizierender Faktor der Aufwandsentwicklung ist die anhaltende Preissteigerung für Dieselkraftstoff und für Elektroenergie (Straßenbahnbetriebe). Im Rahmen des Neuabschlusses von Verkehrsverträgen bzw. vereinbarter Anpassungsklauseln können sich daraus Ausgleichsforderungen an den Aufgabenträger ergeben.

Für die Busverkehr Oder-Spree- GmbH besteht ein Kostendämpfungspotenzial in der ab 2008 vereinbarten Reduzierung des Leistungsangebotes auf 95,6 % des Standes von 2007. Zusätzlich wird die weitere Ablösung konventioneller Linienverkehrsleistungen durch bedarfsabhängige alternative Bedienungsformen nach Maßgabe ihrer betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit vorgesehen.

9.2 Der dargestellte Anstieg des Fahrgastaufkommens um annähernd 5 % wird sich im Planungszeitraum ertragserhöhend auswirken. Damit verbunden sind aber zeitweilige Verschiebungen in den Anteilen der tariflichen Nutzergruppen zu Lasten der Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (insbesondere der Schülerbeförderung), die aber bis 2011 wieder den Ausgangsstand erreichen.

Die Fahrpreise nach dem VBB-Tarif werden sich bis zum Ende des Planungszeitraumes- nach Fahrausweisarten differenziert - voraussichtlich um 7 bis 10 % gegenüber dem zum 01.04.2007 erreichten Stand erhöhen. Die daraus für die ÖPNV-Unternehmen zu erwartenden Erlöszuwächse sind von der Gestaltung des Einnahmeaufteilungsvertrages zwischen den Partnerunternehmen des VBB-Tarifs abhängig. Die angewendete Aufteilungspraxis ist für Unternehmen mit einer geringen mittleren Beförderungsweite zunehmend ungünstig. Veränderungen bei Leistungsangebot und Fahrgastaufkommen werden nur mit erheblicher Verzögerung berücksichtigt. Gegenwärtig werden Verhandlungen zur Veränderung des Aufteilungsschlüssels und auch zur Gesamtmethodik geführt. Substanzielle Ergebnisse wurden für den Planungszeitraum nicht unterstellt. Wegen der verzögerten Einnahmeaufteilung (z. Zt. ist die Aufteilung erst bis zum Jahr 2003 geklärt) ist noch keine sichere Aussage hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die kreisansässigen ÖPNV-Unternehmen möglich.

Bereits in den letzten Jahren sind den ÖPNV-Unternehmen Ertragsausfälle durch rückläufige Ausgleichszahlungen für die Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG entstanden. Ab dem Jahr 2008 gehen auch die Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG in die zweckgebundene Gesamtzuweisung des Landes Brandenburg für die Förderung des üÖPNV ein. Eine weiterhin rückläufige Tendenz ist bei zeitweise stagnierendem Fahrgastaufkommen wegen der Erhöhung der Beförderungstarife zu erwarten, wenn auch die Bemessungsgrundlagen durch das Land Brandenburg weiterhin restriktiv gehandhabt werden.

9.3 Aus der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 18.12.2006 ergeben sich für das Aufkommen und die Verwendung der den kommunalen Aufgabenträgern zufließenden Mittel nach § 10 Absätze 2 bis 4 des Gesetzes vor allem folgende Veränderungen:

- Einbeziehung der bisherigen Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG, auf die bisher die ÖPNV Unternehmen einen direkten Zahlungsanspruch hatten (wirksam ab 2008)
- Verpflichtung zur Verwendung eines vorgegebenen Mindestanteils für investive Zwecke (durch die ÖPNV-Finanzierungsverordnung auf 22 % festgelegt).

Der für die Zuscheidung der bisherigen Mittel nach § 45a PBefG anzuwendende Schlüssel steht noch nicht endgültig fest, wodurch sich Unwägbarkeiten bei der Abschätzung der zur Verfügung des Aufgabenträgers stehenden Gesamtbeträge ergeben.

Die Höhe der Zuwendungen an die vom Landkreis Oder-Spree mit ÖPNV-Leistungen beauftragten Unternehmen für den Defizitausgleich ist unter Berücksichtigung der genannten Veränderungen in den Verkehrsverträgen anzupassen. Dabei wird die volle Nutzung der aufwands- und erlösseitigen Möglichkeiten zur Verringerung der Unternehmensfehlbeträge zu Grunde gelegt, so dass ein Mehrbedarf an Mitteln aus dem Kreishaushalt vermieden wird.

10 Investitionsförderung

Die Einhaltung der Landesvorgaben zur investiven Förderung des üÖPNV wird auf der Grundlage der bestehenden Förderrichtlinie des Landkreises gewährleistet. Ergänzende Regelungen zum Nachweis der Verwendung gegenüber der Landesbehörde nach den Bestimmungen der ÖPNV-Finanzierungsverordnung sind zu treffen.

Die Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in den Gemeinden und Städten des Landkreises und von Fahrzeugen des ÖPNV vom 22.02.2005 regelt das Verfahren von der Anmeldung, Erfassung und Prüfung der Zuwendungsvoraussetzungen bis hin zur Erteilung der Bewilligungsbescheide.

Nachfolgend aufgeführte Maßnahmen zur Förderung des übrigen ÖPNV können einen Zuschuss zur Finanzierung durch den Landkreis erhalten, sofern sie nicht durch andere Maßnahmen gefördert werden:

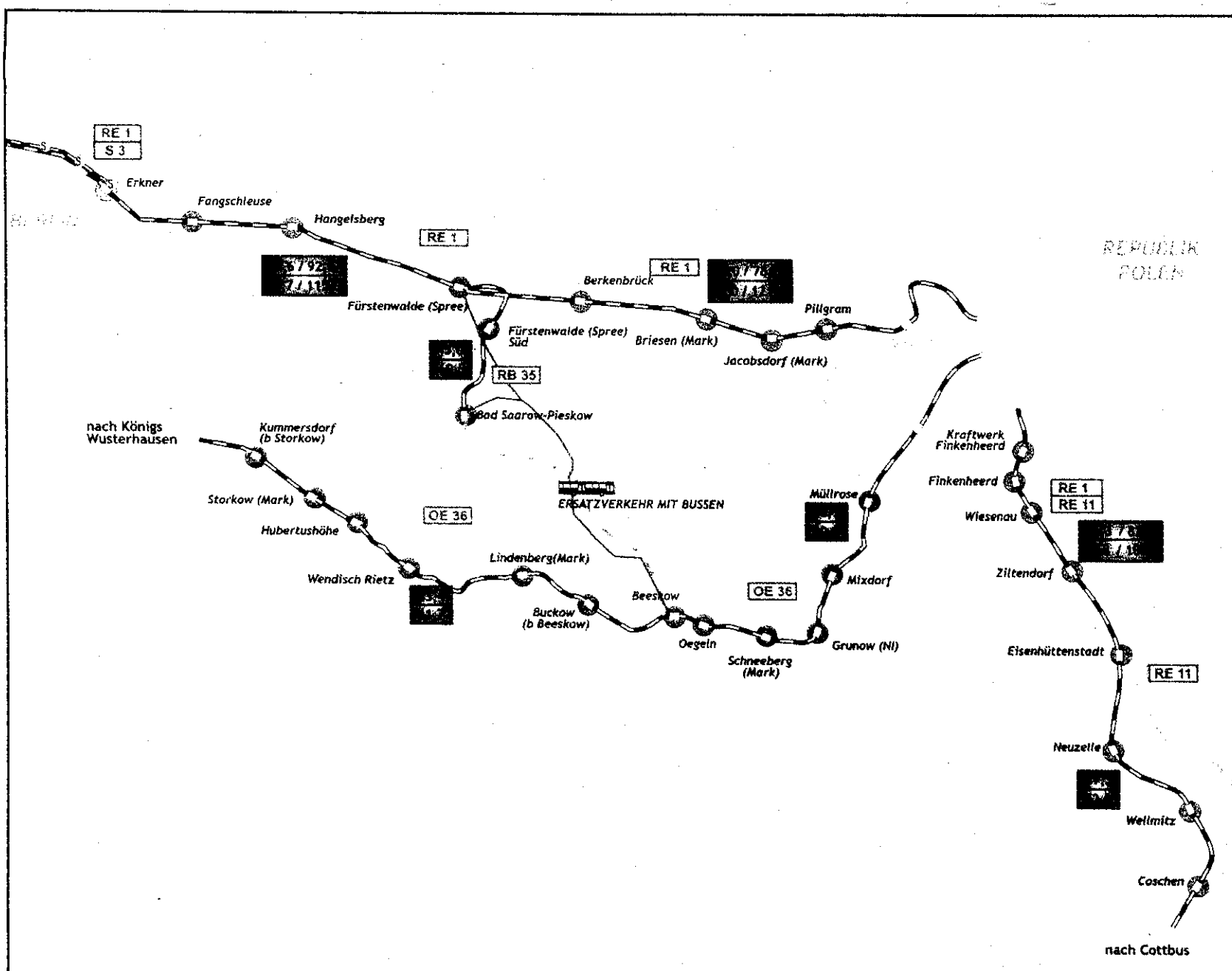
a) Bau/Ausbau von Umsteigeparkplätzen (Park+Ride- und Bike+Ride-Anlagen) als Umsteigeeinrichtungen vom Individualverkehr zum ÖPNV;

b) Bau/Ausbau von Haltestellen;

c) Neufahrzeuge gemäß § 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), soweit sie Verkehren nach § 42 PBefG dienen.

Die beigefügte Anlage 7 enthält eine Gesamtübersicht der Investitionen im üÖPNV des Landkreises Oder-Spree im Zeitraum 2007 bis 2011.

Abbildungen



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 -2011

Landkreis Oder-Spree

Reisegeschwindigkeiten und Zugangsstellen zum Schienenpersonenverkehr

- Strecke mit Bahnhof
- Strecke mit S-Bahnhof
- Zugangsstelle im Schienenpersonenverkehr

Kursbuchstrecke

RB 35 Nummer des Zugproduktes

Systemhalte

- RegionalExpress, RegionalBahn
- RegionalExpress
- RegionalBahn
- RegionalExpress, S-Bahn
- Schienenersatzverkehr RB 35

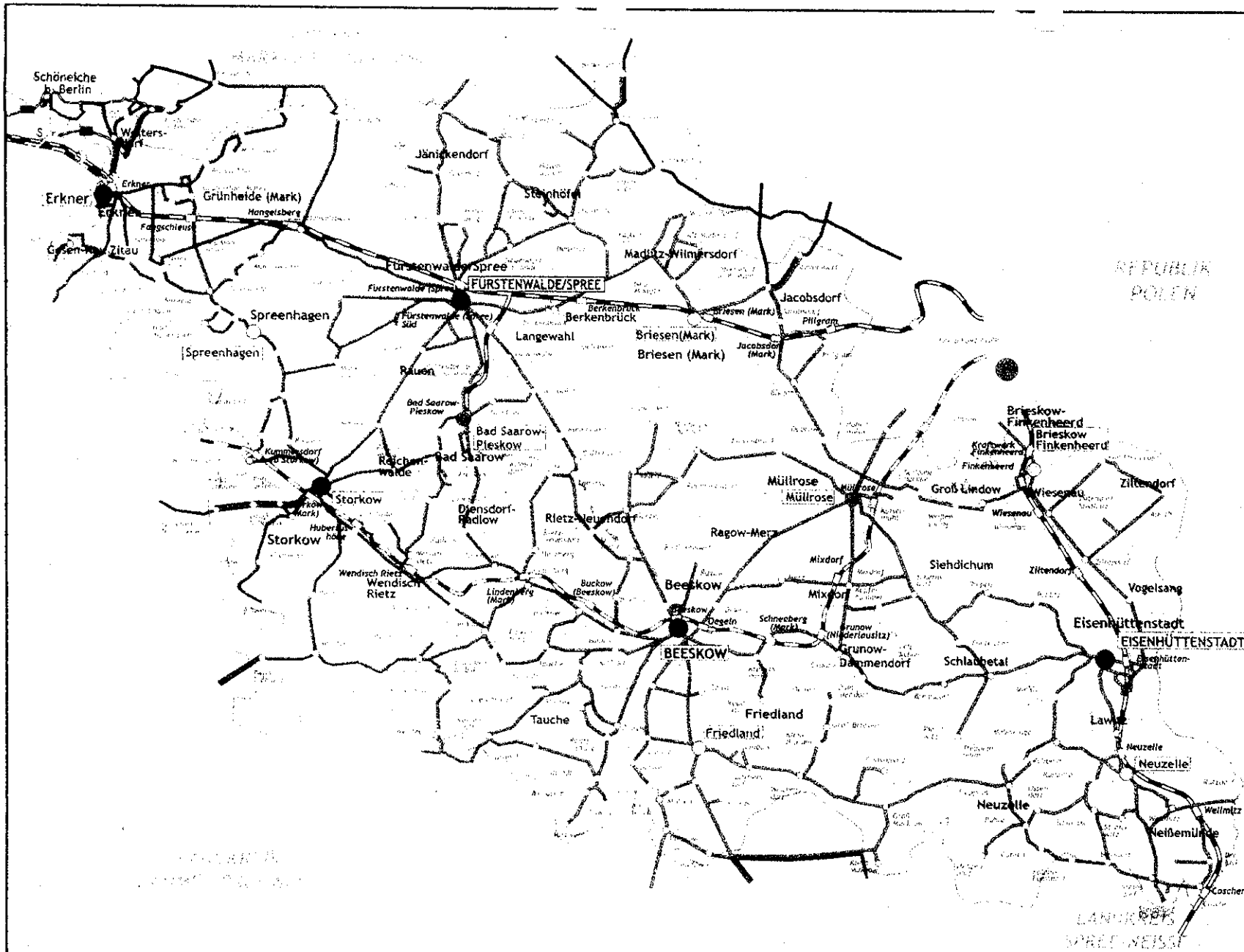
Reisegeschwindigkeiten

- durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf Streckenabschnitten
- *ohne Zwischenhalt*
- *2000/2001*
- *2006/2007*

Quelle: Fahrplan Regionalverkehr Berlin/ Brandenburg 2001/2002 bzw. 2006/2007

Abbildung 2-1

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 -2011

Landkreis Oder-Spree

ÖPNV-Liniennetz nach Unternehmen 2007

Busunternehmen

- Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)
- Busverkehr Märkisch - Oderland (BMO)
- Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
- Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS)

Quelle: Fahrplan 2007

Straßenbahn (-linien)

- Schöneicher Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS)
- Woltersdorfer Straßenbahn GmbH (WS)

Bahnnetz

- Deutsche Bahn AG
- S-Bahn Berlin GmbH
- Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG)
- Ersatzverkehr mit Bussen

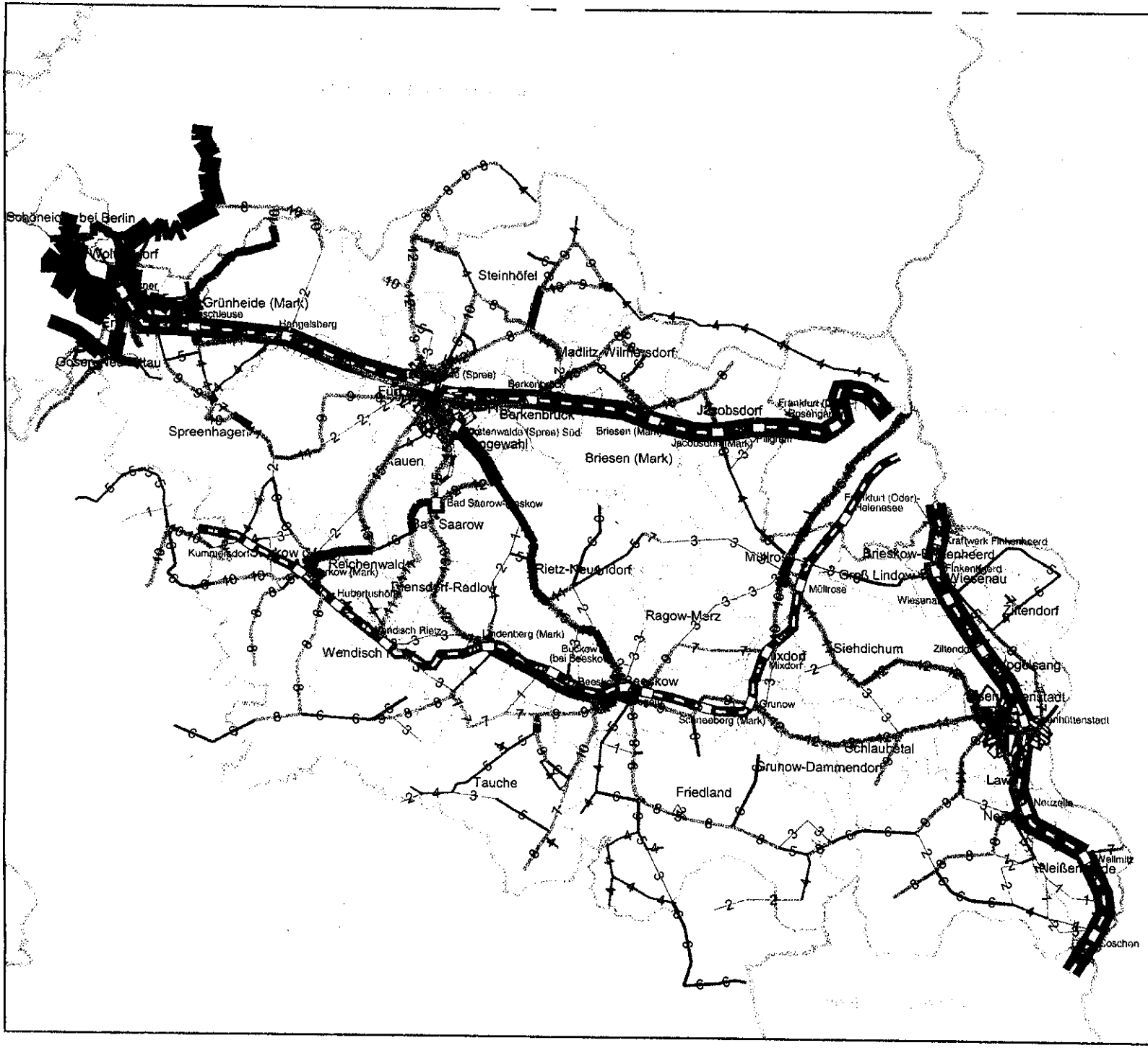
Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum mit Teilfunktionen eines Mittelzentrums
- Grundzentrum
- Kleinzentrum

Amtsgrenze bzw. Grenze einer amtsfreien Stadt/Gemeinde

Abbildung 2-2

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 - 2011

Landkreis Oder-Spree

Angebotshäufigkeit Bus und Bahn am Schultag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstecke mit Halt

Fahrten pro Tag und Richtung

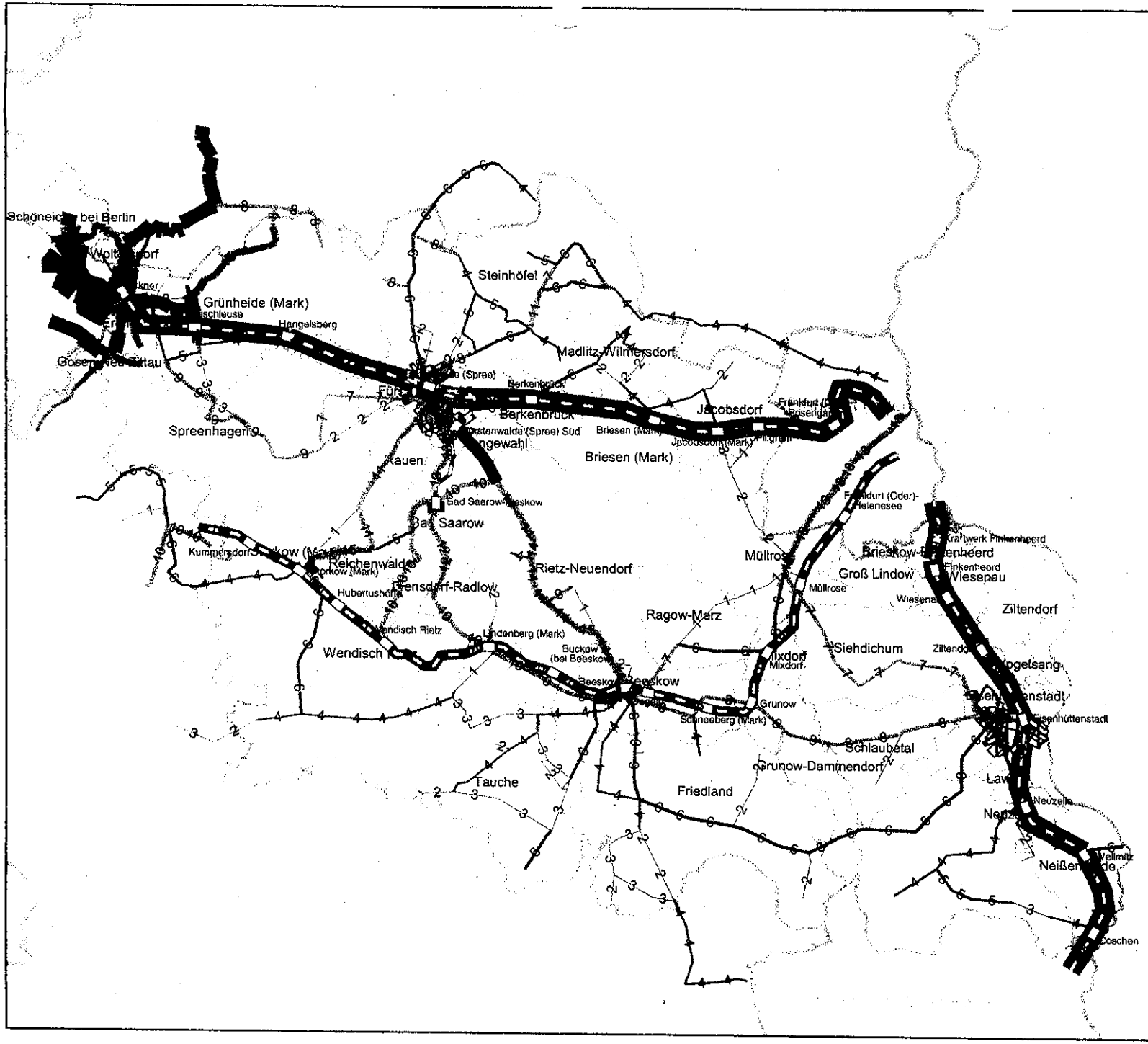
Regional-verkehr*	/	Stadtbus-verkehr	
	/		<= 3
	/		<= 6
	/		<= 10
	/		<= 15
	/		> 15

* Regionalbusverkehr einschließlich Schienenersatzverkehr

Quelle: Fahrplan 2007

Abbildung 2 - 3

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 - 2011

Landkreis Oder-Spree

Angebotshäufigkeit Bus und Bahn am Ferientag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstecke mit Halt

Fahrten pro Tag und Richtung

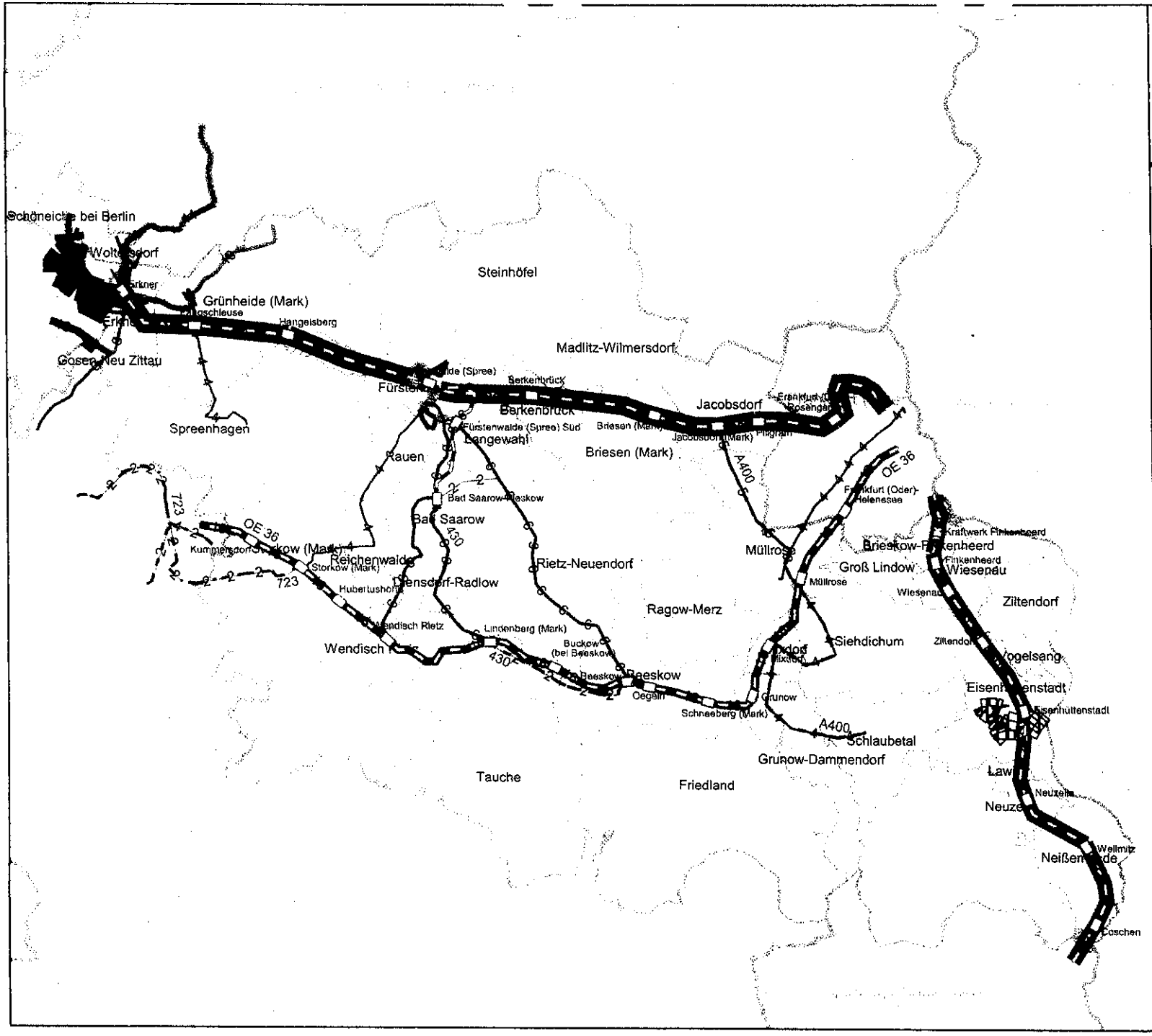
Regionalverkehr*	/	Stadtbusverkehr	
	/		<= 3
	/		<= 6
	/		<= 10
	/		<= 15
	/		> 15

* Regionalbusverkehr einschließlich Schienenersatzverkehr

Quelle: Fahrplan 2007

Abbildung 2 - 4

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 - 2011

Landkreis Oder-Spree

Angebotshäufigkeit Bus und Bahn am Samstag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstecke mit Halt

Fahrten pro Tag und Richtung

Regionalverkehr*	/ Stadtbusverkehr	
——	/ ----	<= 3
▬▬	/ ▭▭	<= 6
▬▬	/ ▭▭	<= 10
▬▬	/ ▭▭	<= 15
▬▬	/ ▭▭	> 15

* Regionalbusverkehr einschließlich Schienenersatzverkehr

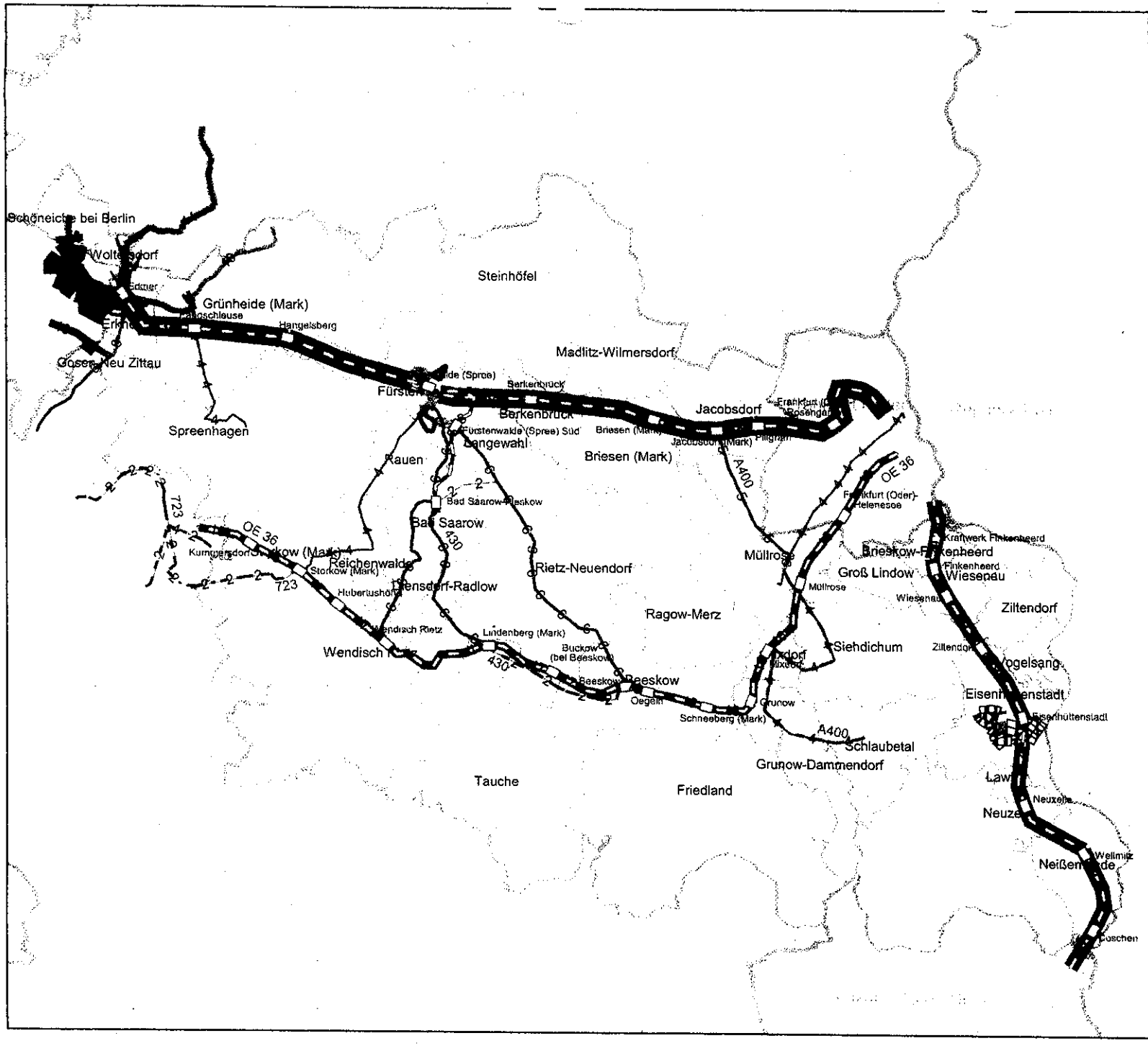
— — Saisonverkehr der Buslinien A400, 430 und 723 (vom 1. Mai bis 30. September)

OE 36 mit Saisonverkehr (vom 28. April bis 30. September)

Quelle: Fahrplan 2007

Abbildung 2 - 5

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 - 2011

Landkreis Oder-Spree

Angebotshäufigkeit Bus und Bahn am Sonntag

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- Bahnstecke mit Halt

Fahrten pro Tag und Richtung

Regionalverkehr*	/	Stadtbusverkehr	
	/		<= 3
	/		<= 6
	/		<= 10
	/		<= 15
	/		> 15

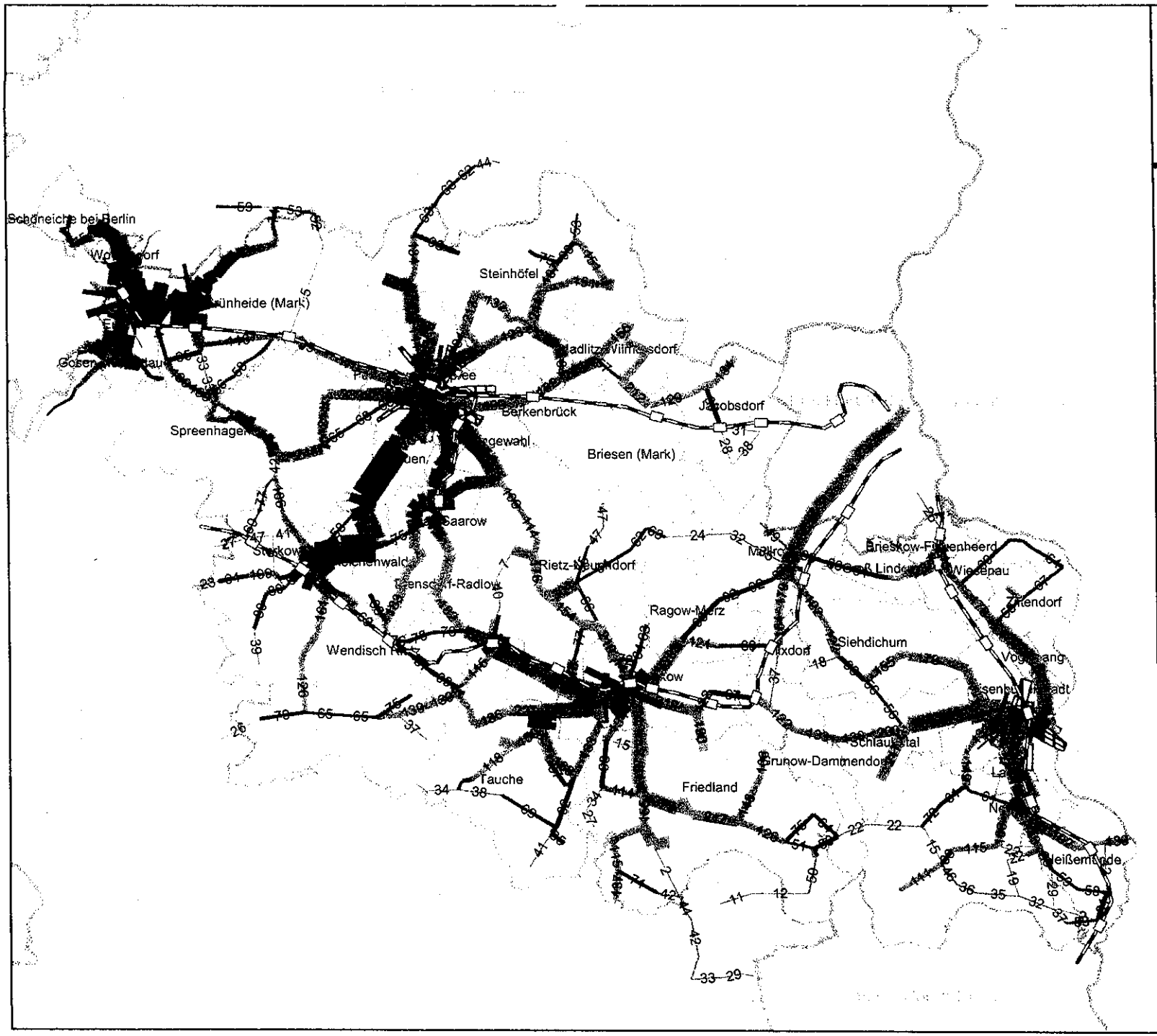
* Regionalbusverkehr einschließlich Schienenersatzverkehr

- Saisonverkehr der Buslinien A400, 430 und 723 (vom 1. Mai bis 30. September)
- OE 36 mit Saisonverkehr (vom 28. April bis 30. September)

Quelle: Fahrplan 2007

Abbildung 2 - 6

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 - 2011

Landkreis Oder-Spree

Netzbelegung Bus am Schultag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstecke mit Halt

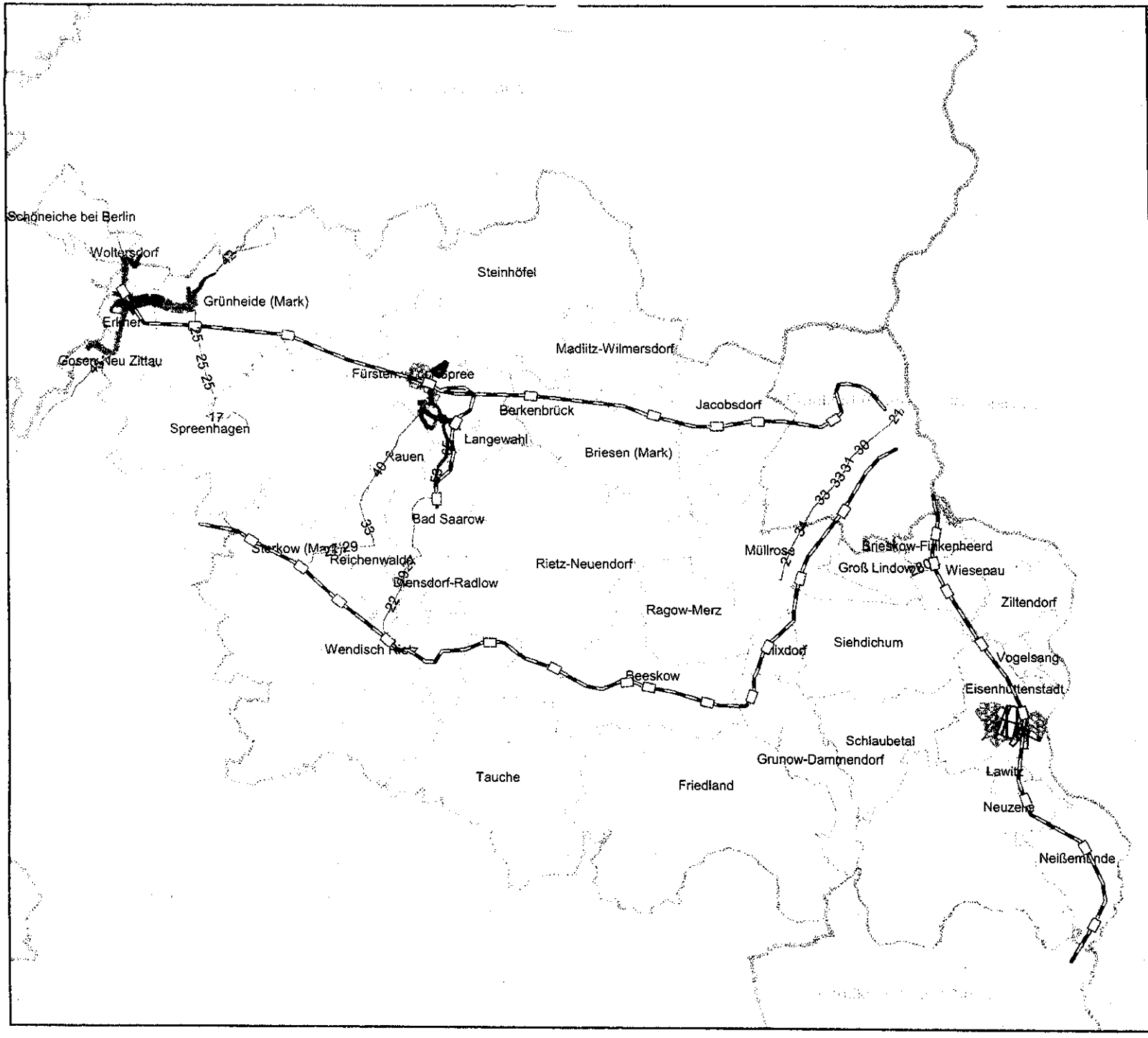
Beförderte Personen pro Tag und Querschnitt

Regionalbus-verkehr	/	Stadtbus-verkehr	
	/		<= 50
	/		<= 100
	/		<= 250
	/		<= 500
	/		> 500

Quelle: Erhebung 2005

Abbildung 2 - 7

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 - 2011

Landkreis Oder-Spree

Netzbelegung Bus am Samstag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstecke mit Halt

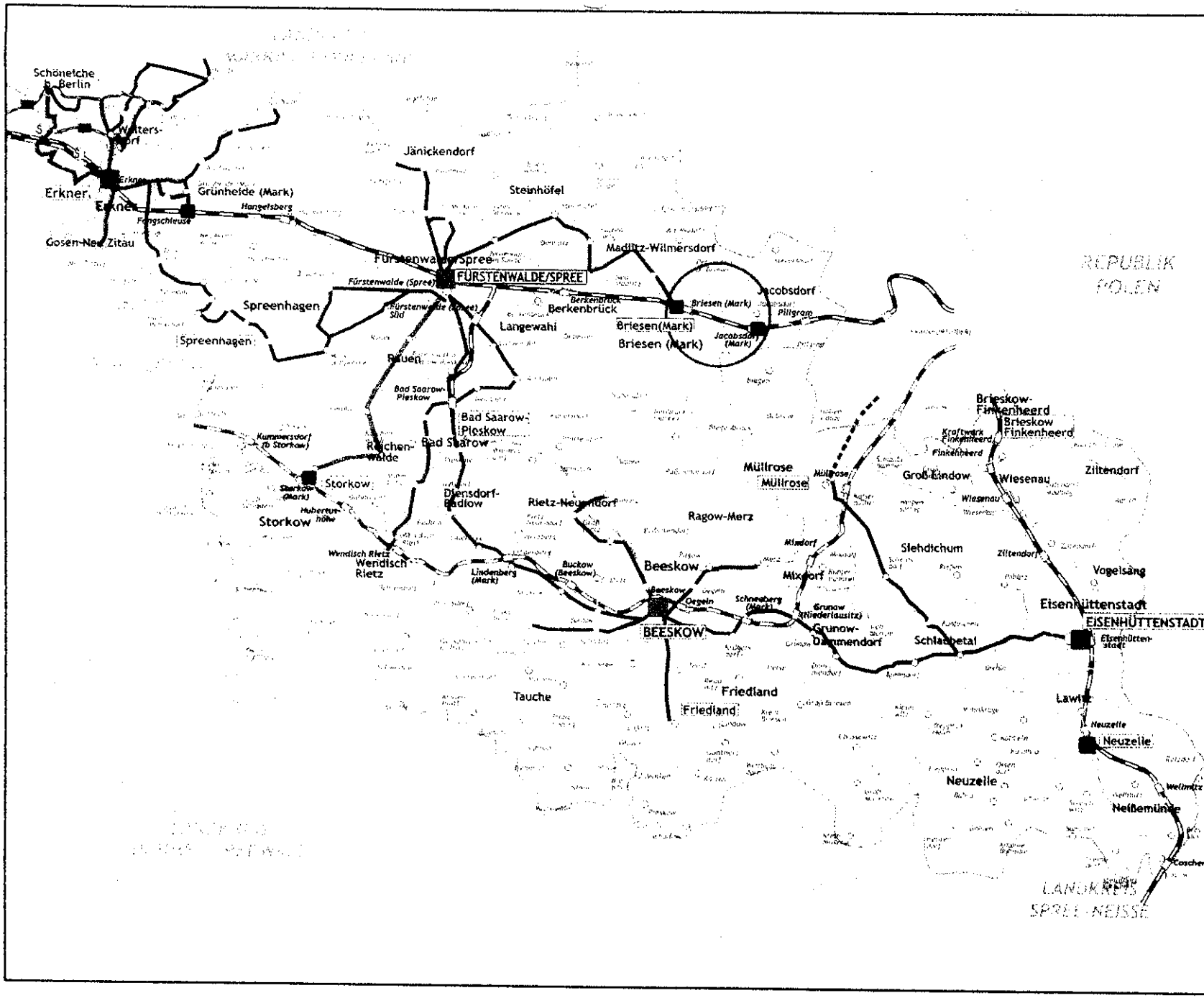
Beförderte Personen pro Tag und Querschnitt

Regionalbus-verkehr	/ Stadtbus-verkehr	
	/	<= 50
	/	<= 100
	/	<= 250
	/	<= 500
	/	> 500

Quelle: Erhebung 2005

Abbildung 2 - 8

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 -2011

Landkreis Oder-Spree

Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte

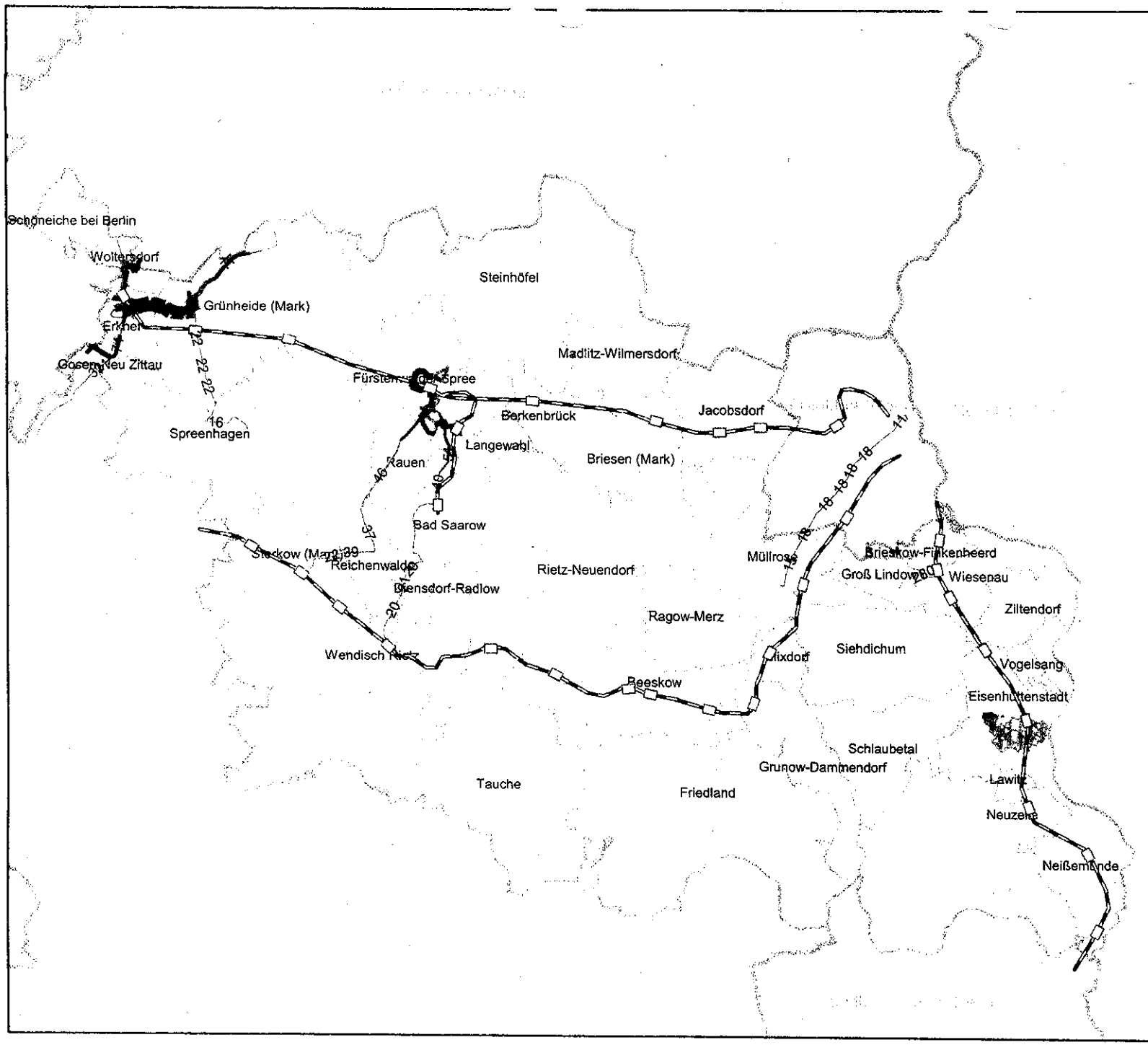
- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation
- Erschließungs- und Zubringerrelation (z.T. nur Schülerverkehrsrelation)
- in Abstimmung mit Bahnverkehr

Wichtige Verknüpfungspunkte

- Hauptverknüpfungspunkte *(mit Bedeutung für die regionale Erschließung)*
- weitere Verknüpfungspunkte *(mit Bedeutung für die lokale Erschließung und/oder die Erschließung von Einzelstandorten)*
- Verknüpfungspunkte in Funktionsteilung (jeweils günstigere Fahrplanlage)

Abbildung 4-1

PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner



Nahverkehrsplan Landkreis Oder-Spree 2007 - 2011

Landkreis Oder-Spree

Netzbelegung Bus am Sonntag

Kreisgrenze

Gemeindegrenze

Bahnstecke mit Halt

Beförderte Personen pro Tag und Querschnitt

Regionalbus-verkehr	/	Stadtbus-verkehr	
	/		<= 50
	/		<= 100
	/		<= 250
	/		<= 500
	/		> 500

Quelle: Erhebung 2005

Abbildung 2 - 9

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner

Anlagen

Anlage 1

Vorausschätzung der Einwohnerentwicklung im Landkreis LOS

1	Grünheide (Mark)	7.381	7.761	5,1%	7.775	7.830	7.880	8.050	8.020	8.000	3,1%	7.750	-0,1%
2	Amt Spreenhagen	7.931	8.152	2,8%	8.200	8.250	8.320	8.350	8.340	8.320	2,1%	8.000	-1,9%
3	Stadt Erkner	12.060	11.829	-1,9%	11.750	11.700	11.650	11.620	11.600	11.600	-1,9%	11.000	-7,0%
4	Schöneiche bei Berlin	11.397	12.004	5,3%	12.040	12.100	12.250	12.400	12.500	12.600	5,0%	12.750	6,2%
5	Woltersdorf	7.003	7.564	8,0%	7.590	7.630	7.800	7.880	7.950	8.040	6,3%	8.500	12,4%
6	Stadt Fürstenwalde/Spree	33.981	33.336	-1,9%	33.200	33.125	33.000	32.900	32.900	32.800	-1,6%	32.000	-4,0%
1...6	*ZwSum EVR*	*79.753*	*80.646*	*1,1%*	*80.555*	*80.635*	*80.900*	*81.200*	*81.310*	*81.360*	*0,9%*	*80.000*	*-0,8%*
7	Stadt Beeskow	8.865	8.432	-4,9%	8.390	8.330	8.280	8.250	8.230	8.220	-2,5%	7.600	-9,9%
8	Amt Brieskow-Finkenheerd	8.486	8.421	-0,8%	8.380	8.365	8.340	8.320	8.310	8.300	-1,4%	8.250	-2,0%
9	Stadt Eisenhüttenstadt	40.180	34.818	-13,3%	34.250	33.820	33.350	32.950	32.600	32.200	-7,5%	28.000	-19,6%
10	Stadt Friedland	3.398	3.397	0,0%	3.380	3.345	3.300	3.240	3.175	3.100	-8,7%	2.850	-16,1%
11	Amt Neuzelle	7.215	7.204	-0,2%	7.190	7.170	7.150	7.130	7.110	7.100	-1,4%	6.800	-5,6%
12	Amt Odervorland	6.081	6.095	0,2%	6.075	6.080	6.100	6.100	6.100	6.100	0,1%	6.000	-1,6%
13	Rietz-Neuendorf	4.582	4.482	-2,2%	4.440	4.410	4.380	4.355	4.330	4.320	-3,6%	4.050	-9,6%
14	Amt Scharmützelsee	8.458	8.699	2,8%	8.680	8.695	8.725	8.750	8.780	8.800	1,2%	8.600	-1,1%
15	Amt Schlaubetal	10.243	10.368	1,2%	10.350	10.380	10.400	10.410	10.420	10.420	0,5%	10.000	-3,5%
16	Steinhöfel	4.739	4.647	-1,9%	4.600	4.570	4.540	4.520	4.500	4.480	-3,6%	4.300	-7,5%
17	Stadt Storkow	9.452	9.476	0,3%	9.400	9.370	9.350	9.320	9.300	9.250	-2,4%	8.950	-5,6%
18	Tauche	4.218	4.043	-4,1%	3.980	3.950	3.915	3.885	3.865	3.850	-4,8%	3.600	-11,0%
7...18	*ZwSum ÄER*	*115.917*	*110.082*	*-5,0%*	*109.115*	*108.485*	*107.830*	*107.230*	*106.720*	*106.140*	*-3,6%*	*99.000*	*-10,1%*
1...18	Sum LOS	195.670	190.728	-2,5%	189.670	189.120	188.730	188.430	188.030	187.500	-1,7%	179.000	-6,1%

* Perspektivvorausschätzung der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree 2005 bis 2020

für alle Fälle ?

Anlage 2

Linienverzeichnis (Stand: April 2007)

Linien-Nr.	Linienverlauf	Verkehrstage				Kreis-grenze	Inhaber d. Linien-genehmi-gung
		Mo - Fr		Sa	So		
		ST	FT				
Stadtlinien Eisenhüttenstadt							
452	ZOB - Str. der Republik - Cottbuser Str. - Inselfriedhof - Friedrich-List-Str. - ZOB	x	x				BOS
453	ZOB - Diehloer Str. - Str. der Republik - Eisenbahnstr. - Friedensplatz - zurück über Gubener Str.	x	x				BOS
454	Bahnhof Vorplatz - Cottbuser Str. - Poststr. - Mittelschleuse	x	x				BOS
455	Bahnhof Glashüttenstr. - Lindenallee - Fr.-Engels-Str. - Schönfließ	x	x				BOS
456	ZOB - Schönfließ - Krankenhaus - Mittelschleuse - Karl-Marx-Str. - ZOB	x	x				BOS
457	Bahnhof Vorplatz - Cottbuser Str.- Poststr./Mittelschleuse - Fr.-Engels-Str. - Beeskower Str. - ZOB	x	x	x	x		BOS
458	Bahnhof Vorplatz - Cottbuser Str.- Poststr./Mittelschleuse - Lindenallee - EKO	x	x				BOS
Stadtlinien Fürstenwalde							
1 (411)	Platz der Solidarität - Paul-Frost-Ring - Grüner Grund - Bahnhof - Nord	x	x	x	x		BOS
2 (412)	Bahnhof - Gewerbe Ost - Bahnhof	x	x				BOS
3 (413)	Bahnhof - Platz der Solidarität	x	x				BOS
Regionallinien							
161	S Erkner - Schöneiche	x	x	x	x	BER	BVG
369	Müggelheim - Gosen, Eiche	x	x	x	x	BER	BVG
400	Beeskow - Grunow - Eisenhüttenstadt	x	x				BOS
A400	Ausflugslinie Schlaubetal (Saison v. 01.05. bis 30.09.)			x	x		BOS
401	Beeskow - Friedland - Eisenhüttenstadt	x	x			LDS	BOS
402	Beeskow - Friedland - Lieberose - Jamlitz	x	x			LDS	BOS
403	Fürstenwalde - Pfaffendorf - Wilmersdorf - Görzig - Beeskow	x	x				BOS
404	Beeskow - Tauche - Kossenblatt - Mittweide	x	x			LDS	BOS
405	Beeskow - Lindenberg - Ahrensdorf - Kehrigk - Wendisch Rietz - Storkow	x	x				BOS
406	Storkow - Kummersdorf - Wolzig	x				LDS	BOS
407	Storkow - Görsdorf - Kolberg - Schwerin	x				LDS	BOS
418	Hohenbinde - Erkner - Woltersdorf - Rüdersdorf, Kranken.	x	x	x	x	MOL	BOS
420	Erkner - Woltersdorf - Schöneiche	x	x	x	x		BOS
424	Erkner - Neu Zittau - Burig - Steinfurt - Gosen	x	x				BOS
428	Erkner - Gosen - Wernsdorf - Niederlehme, OT Ziegenhals	x	x	x	x		BOS
429	Erkner - Grünheide - Kagel - Kienbaum - Herzfelde	x	x	x	x	MOL	BOS
430	Fürstenwalde - Bad Saarow - Diensdorf-Radlow - Lindenberg - Beeskow Saison v. 01.05. bis 30.09.	x	x	x	x		BOS
431	Fürstenwalde - Alt Golm - Bad Saarow - Wendisch Rietz	x	x	x	x		BOS

Anlage 2

Linien-Nr.	Linienverlauf	Verkehrstage				Kreis-grenze	Inhaber d. Linien-genehmigung
		Mo - Fr		Sa	So		
		ST	FT				
432	Fürstenwalde - Trebus - Beerfelde - Müncheberg	x	x			MOL	BOS
433	Fürstenwalde - Hasenfelde - Heinersdorf - Arensdorf	x	x				BOS
434	Fürstenwalde - Berkenbrück - Wilmersdorf - Alt Madlitz - Briesen - Pillgram	x	x				BOS
435	Fürstenwalde - Rauen - Reichenwalde - Storkow	x	x	x	x		BOS
436	Fürstenwalde - Spreenhagen - Erkner	x	x	x	x		BOS
440	Eisenhüttenstadt - Neuzelle - Bahro - Steinsdorf	x	x				BOS
441	Eisenhüttenstadt - Neuzelle - Wellmitz - Ratzdorf - Breslack - Steinsdorf	x	x				BOS
442	Beeskow - Müllrose - Frankfurt (Oder)	x	x			FF/O.	BOS
443	Eisenhüttenstadt - Müllrose - Frankfurt (Oder) Abschnitt Müllrose - Frankfurt (Oder)	x	x	x	x	FF/O.	BOS
444	Eisenhüttenstadt - Diehlo - Treppeln	x					BOS
445	Müllrose - Groß Lindow - Brieskow-Finkenheerd - Lossow 2 Hinfahrten pro Woche auch in den Ferien	x	x			FF/O.	BOS
447	Müllrose - Biegenbrück - Neubrück - Dubrow - Jacobsdorf 1 Hin- und Rückfahrt pro Woche auch in den Ferien	x	x				BOS
448	Eisenhüttenstadt - Vogelsang - Ziltendorf - Wiesenau - Brieskow-Finkenheerd 2 Hin- und Rückfahrt pro Woche auch in den Ferien	x	x				BOS
723	Königs Wusterhausen - Bindow - Wolzig - Storkow	x	x	x	x	LDS	RVS
725	Linienabschnitt Groß Eichholz - Königs Wusterhausen	x	x			LDS	RVS
950	S Strausberg - S Erkner	x	x	x	x	MOL	BMO
979	Müncheberg - Frankfurt (Oder)	x	x			MOL	BMO

Erläuterungen:

Verkehrstage

ST	Schultag
FT	Ferientag
Sa	Samstag
So	Sonntag, Feiertag

Bedienung

x	Linie verkehrt an dem betreffenden Verkehrstag

Kreisgrenze Linie überschreitet die Grenze des Ldkr. LOS von/nach:

LDS	Landkreis Dahme-Spreewald
MOL	Landkreis Märkisch-Oderland
BER	Land Berlin
FF/O.	Frankfurt (Oder)

Inhaber der Liniengenehmigung

BOS	Busverkehr Oder-Spree GmbH
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH
BMO	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH

Die gelb markierten Linien sind Bestandteil des Angebotes im üÖPNV des Landkreises LOS, deren Liniengenehmigungen von „kreisfremden" Unternehmen gehalten werden. Aus diesem Grunde sind sie hier nachrichtlich aufgeführt.

Für das Verfahren der Neuvergabe der Liniengenehmigungen trifft der Landkreis LOS als Bestandteil der Beschlussfassung zu diesem Nahverkehrsplan einen Bündelungsbeschluss für das Linienbündel Oder-Spree-Bus mit folgenden Linien:

- 400 bis 407
- 411 bis 413 (Fürstenwalde)
- 418, 420 und 424
- 428 bis 436
- 440 bis 445, 447 und 448
- 452 bis 458 (Eisenhüttenstadt)

Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen

Ausstattungselement	VBB-Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	x	x	x	x	x
Haltestellenname	x	x	x	x	x
Verkehrsunternehmen					
VBB-Logo, Nummer der Tarifwabe; Hinweis auf VBB-Infotelefon	x	x	x	x	x
Fahrplaninformation					
Liniennummer	x	x	x	x	x
Fahrtziel	x	x	x	x	x
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	x	x			
Abfahrttafel			x	x	x
Tarifinformation	x	x	x		
Hinweis auf Kurzstreckentarif	x	x	x	x	
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne	x	x	x		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	x			
Fahrpläne des Regionalverkehrs	x	B			
Dynamische Fahrgastinformation	B	B			
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	x	B			
Entwerter, stationär	x	B			
Aufenthaltskomfort - *in Verantwortung der Gemeinde*					
Befestigte Wartefläche	x	x	x	x	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	x	x	x	x	
Wetterschutzeinrichtung	x	x	x	x	
Sitzgelegenheit	x	x	x		
Abfallbehälter	x	x	x	x	x

x - zutreffend für Haltestelle der jeweiligen Kategorie B - bei Bedarf vorzusehen

Anlage 4

Hauptstrukturdatenpotenziale und ihre Entwicklung bis 2011

Strukturgröße	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Einwohner	195.670	194.169	193.062	192.001	190.728	189.670	189.120	188.730	188.430	188.030	187.500
Index (2006 = 100)	103,2	102,4	101,8	101,2	100,6	100,0	99,7	99,5	99,3	99,1	98,9
Erwerbstätige	68.196	66.753	64.954	63.423	61.421	61.950	62.650	63.400	64.000	64.500	64.900
Index (2006 = 100)	110,1	107,8	104,8	102,4	99,1	100,0	101,1	102,3	103,3	104,1	104,8
Besetzte Arbeitsplätze	53.201	51.471	49.683	50.346	48.139	48.300	48.800	49.350	49.800	50.200	50.500
Index (2006 = 100)	110,1	106,6	102,9	104,2	99,7	100,0	101,0	102,2	103,1	103,9	104,6
Pendleraufkommen	75.360	73.900	72.223	72.307	70.832	71.625	72.950	74.300	75.500	76.550	77.250
Index (2006 = 100)	105,2	103,2	100,8	101,0	98,9	100,0	101,8	103,7	105,4	106,9	107,9
Schüler	29.145	27.213	25.754	24.379	23.516	21.373	20.850	20.750	20.800	21.050	21.400
Index (2006 = 100)	136,4	127,3	120,5	114,1	110,0	100,0	97,6	97,1	97,3	98,5	100,1
Schülerquote (%)	14,9	14,0	13,3	12,7	12,3	11,3	11,0	11,0	11,0	11,2	11,4
Motorisierungsgrad	541	547	553	564	581	594	608	626	641	651	659
Index (2006 = 100)	91,1	92,1	93,1	94,9	97,8	100,0	102,4	105,4	107,9	109,6	110,9

Anlage 5

Entwicklung des Fahrgastaufkommens im übrigen ÖPNV 2006 bis 2011

Aufkommen 2006	Nutzer Bereich	Gesamt	dav. Schüler	Anteil (%)	Sonstige	Anteil (%)
Beförd.-fälle	Regionalbus	26.163	19.940	76,2	6.223	23,8
je Werk-/Schultag	Stadtbus	3.993	1.133	28,4	2.860	71,6
	Tram	5.339	1.415	26,5	3.924	73,5
	Gesamt	**35.495**	**22.488**	**63,4**	**13.007**	**36,6**
absolute Veränderung		Gesamt	dav. Schüler		Sonstige	
(Bef.fälle)	Regionalbus	1.274	954		320	
	Stadtbus	-20	27		-47	
	Tram	438	106		332	
	Gesamt	**1.692**	1.087		605	
relative Veränderung		Gesamt	dav. Schüler		Sonstige	
(%)	Regionalbus	4,9	4,8		5,1	
	Stadtbus	-0,5	2,4		-1,6	
	Tram	8,2	7,5		8,5	
	Gesamt	**4,8**	**4,8**		**4,7**	
Aufkommen 2011	Nutzer Bereich	Gesamt	dav. Schüler	Anteil (%)	Sonstige	Anteil (%)
Beförd.-fälle	Regionalbus	27.437	20.894	76,2	6.543	23,8
je Werk-/Schultag	Stadtbus	3.973	1.160	29,2	2.813	70,8
	Tram	5.777	1.521	26,3	4.256	73,7
	Gesamt	**37.187**	**23.575**	**63,4**	**13.612**	**36,6**

Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnahme der Verantwortung für die Durchführung des üÖPNV

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Aufgabenträger (Landkreis)	• Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit • Gesellschafterfunktionen im VBB • Gesellschafterfunktionen bei den Verkehrsunternehmen • Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung • Beschlussfassung Nahverkehrsplan und Richtlinie zur Investitionsförderung Infrastruktur
Lokale Regieeinheit (LRE) *Siehe Erläuterungen unter Nr. 8 (Textteil).*	• Strategisches ÖPNV-Management, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers • Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle • Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen Liniengenehmigungsverfahrens, einschl. Linienbündelung • Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des übrigen ÖPNV im Landkreis • Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion) • Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung • Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur
Betreiber (konzessionierte Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)	Konzessionäre • Operatives ÖPNV-Management und betriebliche Planung • Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen • Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung • Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet • Lokales Marketing in Abstimmung mit dem VBB • Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgegoltenen Investitionsförderung für Fahrzeuge Subunternehmer • betriebliche Planung • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär • Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen

Bedarfsanmeldung für Investitionen im üÖPNV des Lankreises Oder-Spree 2007 bis 2011

Investitionsvorhaben Nr.	Bezeichnung	Zuwendungsempfänger Stadt/Gemeinde/Amt	Anzahl geplanter Objekte ges.	davon in den Jahren 07	08	09	10	11
1	*Kommunale ÖPNV Infrastruktur*							
1.1	Bahnhofsvorplatzgestaltung am Bh. Eisenhüttenstadt (einschl. P+R und B+R-Anlagen)	Eisenhüttenstadt	1			1		
1.2	Bf. Erkner, Bahnhofsumfeld (einschl. P+R und B+R-Anlagen)	Erkner					1	
1.3	Ausbau von Haltestellen	Erkner	10			6	4	
1.4	P+R-Anlage am Bf. Fürstenwalde (100 Stellplätze)	Fürstenwalde (Spree)	1				1	
1.5	Bau einer Buswendeanlage mit einseitiger Haltestelle (Einkaufszentrum Süd)	Fürstenwalde (Spree)	1		1			
1.6	Neubau von Haltestellen im Stadtteil Nord	Fürstenwalde (Spree)	2		2			
1.7	Ausbau von Bushaltestellen im Stadtgebiet	Fürstenwalde (Spree)	17		4	5	4	4
1.8	P+R und B+R-Anlage am Bf. Hangelsberg	Grünheide (Mark)	1		1			
1.9	Ausbau Bushaltestelle OT Spreeau	Grünheide (Mark)	1				1	
1.10	P+R und B+R-Anlage am Bf. Storkow	Storkow (Mark)	1				1	
1.11	Errichtung einer zentralen Bushaltestelle	Storkow (Mark)	1			1		
1.12	Umbau Endhaltestelle	Schöneiche bei Berlin	1			1		
1.13	B+R-Anlagen an Bus- und Tramhaltestellen	Schöneiche bei Berlin	8			2	3	3
1.14	Errichtung Buswendeschleife	Schöneiche bei Berlin	1		1			
1.15	Errichtung Buswendeschleifen in Schönfelde und Buchholz	Steinhöfel	2				1	1
1.16	Ausbau von Bushaltestellen in OT Schönfelde, Heinersdorf, Beerfelde und Buchholz	Steinhöfel	4				3	1
1.17	Ausbau von Bushaltestellen	Tauche	2		2			
1.18	B+R-Anlagen an Tramhaltestellen	Woltersdorf	6		6			
1.19	Ausbau von Bushaltestellen	Woltersdorf	7			7		
1.20	P+R und B+R-Anlage am Bf. Bad Saarow	Scharmützelsee	1	1				
1.21	Ausbau von Bushaltestellen	Scharmützelsee	4		1	1	1	1

Investitionsvorhaben Nr.	Bezeichnung	Zuwendungsempfänger Stadt/Gemeinde/Amt	Anzahl geplanter Objekte ges.	davon in den Jahren 07	08	09	10	11
1.22	Ausbau Bushaltestelle (Müllrose)	Schlaubetal	1			1		
1.23	Errichtung von P+R sowie B+R-Anlagen am Bahnhof Müllrose	Schlaubetal	1			1		
1.24	Ausbau von Bushaltestellen	Rietz-Neuendorf	4		1	1	1	1
1.25	Ausbau von Bushaltestellen	Spreenhagen	3		1	2		
1.26	Errichtung Wendestelle Rauen	Spreenhagen	1			1		
1.27	Neugestaltung des Bh. Neuzelle (einschl. P+R und B+R-Anlagen)	Neuzelle	1		1			
1.28	Ausbau Bushaltestelle	Neuzelle	1		1			
1.27	P+R und B+R-Anlage an den Bf. Berkenbrück und Pillgram	Odervorland	2			1	1	
1.28	Ausbau Bushaltestellen in Berkenbrück	Odervorland	2		2			
1.29	Ausbau Bushaltestellen (Pflasterung der Aufstellflächen)	Friedland	3		1	1		1
1.30	Errichtung Wendestelle Oelsen	Friedland	1				1	
1.31	Rekonstruktion Fähre Leißnitz, Bau der Zugänge	Friedland	1		1			
1.32	P+R und B+R-Anlage am Bf. Brieskow-Finkenheerd	Brieskow-Finkenheerd	1					1
Summe Vorhabengruppe 1			*94*	*1*	*26*	*32*	*23*	*12*
2	***Beschaffung von Linienbussen***							
2.1	Beschaffung von Linienbussen	Busverkehr Oder-Spree GmbH	24		6	6	6	6
2.2	Beschaffung von Linienbussen	Halbasch Reise	4		1	1	1	1
2.3	Beschaffung von Linienbussen	Personen- & Güterfuhrbetrieb Frank Schneider	4		1	1	1	1
Summe Vorhabengruppe 2			*32*		*8*	*8*	*8*	*8*
3	***Betriebsanlagen***							
3.1	Gleis ab Weiche 5 bis Baumschulenstraße	Woltersdorfer Straßenbahn GmbH	1	1				
3.2	Fließweiche Rahnsdorf		1				1	
3.3	Weiche 7		1					1
3.4	Bauabschnitte in MOL (nachrichtlich)	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH	6	2	2	2		
3.5	Erweiterung Dynamisches FIS		1		1			
3.6	Gleisanlage Schöneiche		2		2			
3.7	Baumaßnahmen in Berlin		2		1	1		
Summe Vorhabengruppe 3			*14*	*3*	*6*	*3*	*1*	*1*