

**Aufgaben- und Zielstellung des
Nahverkehrsplanes Landkreis Oder-Spree
für den übrigen ÖPNV für den Planungszeitraum 2012 – 2016**

Mit dem dritten Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 18.12.2006 können die Landkreise als Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV Nahverkehrspläne für den übrigen ÖPNV (§ 8 ÖPNVG Bbg.) aufstellen. Grundlage dafür sind die Aussagen und Prämissen des Landesnahverkehrsplanes nach § 7 des ÖPNVG Brandenburg. Der Landkreis Oder-Spree stellt diesen Nahverkehrsplan auf, um für den Planungszeitraum eine Richtungsvorgabe im konsumtiven sowie investiven Bereich des ÖPNV zu definieren und damit Planungssicherheit zu erreichen.

Wesentliches Element der Aufgabenstellung ist die Integration der verschiedenen Interessenlagen von

- Verkehrskunden und deren Interessenvertretern
(Quantitativ und qualitatives ÖPNV-Angebot)
- Landkreis Oder-Spree, den Städten, Ämtern, Gemeinden des Landkreises Oder Spree, den angrenzenden Landkreisen, der Stadt Frankfurt/Oder und der Hauptstadt Berlin
(dito und unter dem Aspekt der Begrenzung des Zuschussbedarfes)
- Verkehrsunternehmen
(Möglichkeit der Offerte eines Angebotes nach Kundenwünschen, unter Sicherung hoher betriebswirtschaftlicher Effizienz; Inanspruchnahme fairer Wettbewerbsbedingungen auf dem regionalen Verkehrsmarkt)
- Land
(Beitrag zur Schaffung vergleichbarer Mobilitätsvoraussetzungen in allen Landesteilen bei maximalem Anteil eigenwirtschaftlicher ÖPNV-Angebote, minimalem Finanzbedarf und Wahrung der Grundfunktion des SPNV)

bei der künftigen Gestaltung des ÖPNV.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplanes für den übrigen ÖPNV des Landkreises Oder-Spree für den Zeitraum 2007 – 2011 wurde eine wichtige Grundlage geschaffen. Dort wurden die wichtigsten konzeptionellen Vorstellungen zur Angebots- und Nachfrageentwicklung, zur verkehrs- und betriebswirtschaftlichen Entwicklung der Unternehmen und zur sich daraus ergebenden finanziellen Haushaltsbelastung festgestellt.

Aufbauend auf dieser Planung soll die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum bis 2016 als Planinstrument dienen und für den nachfolgenden Planungszeitraum eine Orientierung setzen.

Die Nahverkehrsplanung hat die Regionalplanung der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland – Spree zu beachten.

Der ÖPNV ist auf das Zentrale-Orte-System auszurichten. Der öffentliche Verkehr ist so zu gestalten, dass Gemeinden und Orte des Versorgungsbereiches den zentralen Ort und insbesondere den Versorgungskern angemessen erreichen können. Der ÖPNV hat die Aufgabe, die Mittelzentren und Mittelzentren in Funktionsteilung sowie deren Verflechtungsbereiche bedarfs- und funktionsgerecht mit einem möglichst geringen Zeitaufwand und in angemessener Bedienung in einem integrierten Netz miteinander und untereinander zu verbinden.

1. Als zumutbare Entfernung bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Erreichbarkeit der Metropole Berlin aus den Oberzentren und Mittelzentren wird ein Zeitaufwand von 90 min angesehen.
2. Als zumutbare Entfernung bei der Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel für die Erreichbarkeit zwischen benachbarten Mittelzentren (Beeskow, Eisenhüttenstadt Fürstenwalde/Spree) wird ein Zeitaufwand von 60 min angesehen.

Insbesondere durch die Aufgabenverantwortung des Verkehrsverbundes Berlin/Brandenburg ist dieser in verkehrsorganisatorischen Belangen mit einzubeziehen.

Die grundlegenden verkehrspolitischen Zielstellungen und der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises Oder-Spree leiten sich – unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Landkreises – im Wesentlichen aus § 2 des ÖPNVG des Landes Brandenburg ab und lauten:

1. Eine ausreichende ÖPNV-Versorgung ist als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge sicherzustellen. Der Landkreis Oder-Spree ist Aufgabenträger für den ÖPNV mit Bussen und Straßenbahnen (übriger ÖPNV – üÖPNV – im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg).
2. Der öffentliche Personennahverkehr soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. Er soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs soll der motorisierte Individualverkehr, insbesondere in und zwischen Verdichtungsräumen zurückgeführt, zumindest aber ein weiterer Anstieg verhindert werden.
3. ÖPNV-relevante Wohnungsbau- und Gewerbestandorte sowie Ziele des Fremdenverkehrs, Freizeit- und Gesundheitseinrichtungen sind ausreichend und bei neuen Potentialen rechtzeitig mit öffentlichen Verkehrsmitteln auf möglichst kurzem Wege anzubinden.

4. Das Leistungsangebot des öffentlichen Personennahverkehrs ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten. In verkehrlich hoch belasteten Gebieten kann auch ein über die Nachfrage hinausgehendes Leistungsangebot vorgesehen werden. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet werden. Ausnahmen im Sinne von angebotsorientierter Bedienung sind zulässig für Städte und Verdichtungsräume (Bus und Straßenbahn).
5. An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (Park- und Ride-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden. Ein frühzeitiger Übergang auf den öffentlichen Personennahverkehr soll durch Verkehrsleit- und Informationssysteme sowie andere geeignete Maßnahmen unterstützt werden.
6. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen.
7. In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienungsformen des öffentlichen Personennahverkehrs genutzt werden. Eine großflächige Einstellung des Linienverkehrs soll nicht erfolgen.
8. Die Entwicklung der Beförderungstarife erfolgt im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB).
9. Angesichts der wirtschaftlichen Situation der öffentlichen Haushalte (Bund, Land, Kreis, Kommunen) und im Hinblick auf die mit dem EU-Recht im Zusammenhang stehenden Wettbewerbsbedingungen ist der Aufwand für die Durchführung des ÖPNV ausgehend vom gegenwärtigen Kostenniveau im Planungszeitraum zu reduzieren.
Der Aufwanddeckungsgrad im ÖPNV soll durch Kostensenkung und durch Ertragszuwächse so erhöht werden, dass auch unter den Bedingungen abgesenkter Zahlungen des Landes, gestiegener Kosten der Verbundfinanzierung und weiter rückläufiger Zahlungen aus Bundesmitteln keine Aufstockung der Ausgleichszahlungen des Landkreises erforderlich wird.

Zur zahlenmäßigen Konkretisierung der verkehrspolitischen Zielstellungen ist ein quantitativer Bedienungsstandard (Leistungsumfang) als anzustrebendes Gestaltungsziel im Planungszeitraum unter Heranziehung der im Landkreis Oder-Spree abgeschlossenen Verkehrsverträge sowie deren Fortschreibung mit den Verkehrsunternehmen neu zu formulieren.

Zu folgenden Schwerpunkten sind Bewertungen und Empfehlungen auch unter der Maßgabe der Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung 2012-2017 sowie des demografischen Wandels zu geben:

1. Bewertung der Schülerbeförderungsleistungen unter dem Gesichtspunkt der Schulentwicklungsplanung 2012-2017
2. Empfehlungen der durch den demografischen Wandel (u. a. deutlicher Anstieg von älteren Senioren und Behinderten) sich verändernde Beförderungsbedarfe
3. Empfehlungen für die Ausrichtung der SPNV - Schnellbuslinien (X403) zwischen Fürstenwalde und Beeskow ab 2013
4. Empfehlungen zur Funktionsstärkung der Regionalbahnverbindung zwischen Königs Wusterhausen – Storkow – Beeskow - Frankfurt (Oder) und deren Verknüpfung mit Berlin und dem zukünftigen Flughafen BER
5. Empfehlungen für die Gestaltung der Stadtlinienverkehre in den Städten Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt in Hinsicht Quantität sowie SPNV-Verknüpfung
6. Vorschläge für alternative Bedienungsformen im Rahmen der Genehmigungen nach § 42 PbefG der im Landkreis Oder-Spree ansässigen Busunternehmen; der Einsatz von alternativen Bedienungsformen ist zu prüfen, wenn zu Zeiten geringer Nachfrage ein Linienbetrieb nach wirtschaftlichen Kriterien nicht mehr zu vertreten ist
7. Bewertung der saisonalen Verkehre in Ausrichtung auf Tourismusangebote im Landkreis Oder-Spree (Tourismusbuslinien im Schlaubetal und Scharmützelsee)
8. Verknüpfung von Bus- und Bahnangeboten bei den SPNV-Schnittstellen

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes soll inhaltlich wie folgt dargestellt werden:

1. Verkehrspolitische Zielstellungen und finanzieller Handlungsrahmen des Landkreises Oder-Spree
2. Ausgangssituation
(allgemeine Bedingungen, Angebot und Nachfrage im ÖPNV)
3. Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV
4. Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2016
5. Angebotsgestaltung
6. Organisation, Leistungsbestellung und Marketing
7. Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen der ÖPNV-Unternehmen, Leistungsbestellung und -finanzierung
8. Investitionsbedarf und Investitionsfinanzierung