



**Nahverkehrsplan für den übrigen
ÖPNV des Landkreises Oder-Spree
Fortschreibung 2012 bis 2016**

Gliederung

	<u>Seite</u>	
1	Rechtliche Grundlagen, Zweck und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes	1
2	ÖPNV-Durchführung sowie Angebots- und Nachfrageanalyse	3
3	Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV	11
4	Angebots- und Maßnahmenplan - Teil I Leitlinien und Grundsätze	12
5	Angebots- und Maßnahmenplan - Teil II	19
6	Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement	26
7	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2016	30
8	Organisation und Leistungsvereinbarung	31
9	Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des üÖPNV	34
10	Investitionsförderung	39

Anlagen

- 1 Linienübersicht und Zuordnung zu Linienbündeln
 - 2 Leistungsübersicht
 - 3 Anbindungsanalyse nach dem Bedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot
 - 4 Abwägungsprotokoll zum Beteiligungsentwurf
 - 5 Richtwerte für die Ausstattung von Haltestellen
 - 6 Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des üÖPNV
 - 7 Bedarfsanmeldung für Investitionen im üÖPNV des Landkreises Oder-Spree
-

Auftraggeber:

Landkreis Oder-Spree, Der Landrat
Rudolf-Breitscheid-Straße 7, 15848 Beeskow

Verantwortlich: Herr Rainer Hellmich

Auftragnehmer:

PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner PartG
Warschauer Straße 59a, 10243 Berlin

Verantwortlich: Herr Dr. Ralf Günzel



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 der seit 1. Januar 2007 gültigen Fassung.¹ Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV) bezeichnete straßengebundenen ÖPNV 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 als Aufgabenträger zu realisieren. Als integrierten Bestandteil des üÖPNV und ebenso freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe haben die Landkreise und kreisfreien Städte die Schülerbeförderung nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes² als deren Träger zu organisieren.

Der Nahverkehrsplan ist die durch den Kreistag legitimierte Vorgabe des Entwicklungsrahmens für den übrigen ÖPNV im Landkreis Oder-Spree im Zeitraum bis 2016. Seine Aufstellung erfolgt unter veränderten und sich verändernden rechtlichen Rahmenbedingungen, die in folgenden Punkten zu umreißen sind:

- a) Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße am 03.12.2009 mit signifikanten beihilfe- und vergaberechtlichen Vorgaben, ohne dass bisher eine Anpassung des bundesdeutschen Personenbeförderungsrechtes (PBefG) erfolgt ist.
- b) Die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes³ (PBefG) ist seit 2 Jahren in der Bearbeitung. Ein bereits durch das Bundeskabinett beschlossener Entwurf des zuständigen Bundesministeriums wurde durch den Bundesrat nicht beschlossen. Derzeit ist ein Ergebnis nicht absehbar, so dass weiterhin primärrechtlich geltende europäische Vergabevorschriften teilweise den im Verwaltungsrecht anzusiedelnden nationalen genehmigungsrechtlichen Regelungen zuwiderlaufen.
- c) Den Bundesländern fließen nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.⁴ Im Jahr 2014 erfolgt eine Revision der Mittelaufteilung nach dem RegG, deren Ergebnis noch offen ist. Bis dahin werden die Regionalisierungsmittel um jährlich +1,5 % dynamisiert an die Länder ausgereicht.
- d) Das Entflechtungsgesetz⁵ 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 vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. In Regie des Bundes verbleiben komplexe Maßnahmen mit einem Umfang von mehr als 50 Mio. €. ⁶ Eine Revision dieser Mittel erfolgt 2013. Nach bisheriger Regelung erfolgt ab 2014 jährlich eine Abschmelzung des Gesamtvolumens um 15 %. Das GVFG-Bundesprogramm hat noch eine Laufzeit bis 2019. Im Land Brandenburg haben Kabinett und Landtag die weitere Zweckbindung dieser Mittel für den ÖPNV beschlossen, was nicht in allen Bundesländern der Fall ist.

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 Brandenburgisches Schulgesetz (BrBSchulG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 02.08.2002, zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 07.07.2009, GVBl. I/09, S. 262, 269

³ Gesetzentwurf der Bundesregierung vom 12.08.2011 zur Änderung personenbeförderungsrechtlicher Vorschriften, Bundesrats-Drucksache 462/11, Artikel 1, Änderung des Personenbeförderungsgesetzes.

⁴ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz- RegG), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12.12.2007 (BGBl. I, S. 2871); § 1; § 2

⁵ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006

⁶ Entflechtungsgesetz, §§ 5 Absatz 3, 6 Absatz 1, 10



- e) Die in das PBefG eingeführte Rückholklausel nach § 64a PBefG 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 wendet diese Regelung seit 2008 an.
- f) Die Umsetzung der unter c) bis e) genannten Veränderungen erfolgte im Land Brandenburg durch Novellierungen des ÖPNVG und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV) 2005 und 2007⁷, deren Regelungen 2012 auslaufen sollten.
- g) Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg hat erklärt, im Jahre 2012 das ÖPNVG BB und die ÖPNV-FV fortzuschreiben, zum 01.01.2013 in Kraft zu setzen und dabei unter anderem auf die Ergebnisse eines Gutachtens zur Evaluierung des üÖPNV und der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg⁸ zurückzugreifen. Nach Verlautbarungen des zuständigen Landesministeriums⁹ ist daraus für die Aufgabenträger bis einschl. 2014 nicht mit finanziellen Einschränkungen der Landeszuwendungen für den ÖPNV, sondern im Gegenteil mit einer zusätzlichen Förderung für leitungsgebundene ÖPNV-Systeme (die es allerdings anderes geregelt auch bisher schon und in größerem Umfang gab), zu rechnen. Nach aktuellem Informationsstand¹⁰ erfolgen genannte Novellierungen erst zum 01.01.2014, so dass davon auszugehen ist, dass die geltenden Regelungen noch in 2013 Bestand haben. Ab 2015 ist die Bereitstellung von Landesmitteln zur Förderung des üÖPNV von den Zuführungen nach Revision der Regionalisierungsmittel abhängig. Einen Ausgleich des Landes für zu erwartende Minderzuführungen des Bundes wird es voraussichtlich nicht geben.

Die Nahverkehrspläne¹¹ für den üÖPNV müssen besonders folgende Inhalte 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 und den kommenden Anforderungen Rechnung tragend bleibt der Grundaufbau des Nahverkehrsplanes erhalten, jedoch werden Ergänzungen vorgenommen und neue Schwerpunkte gesetzt:

⁷ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, zuletzt geändert durch die 2. Änderungsverordnung vom 31.08.2007, GVBl II, S. 307

⁸ Evaluierung des übrigen Öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg. KCW Berlin/Nahverkehrsberatung Südwest Heidelberg im Auftrag des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, 14.02.2012

⁹ Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg. Informationsveranstaltung mit den Aufgabenträgern des übrigen ÖPNV. Potsdam, 19.03.2012 sowie VBB-Regionalkonferenzen 2012

¹⁰ Schreiben des MIL (Egbert Neumann) an die Landräte, Oberbürgermeister usw. im Land Brandenburg: Rechtliche Umsetzung der Evaluierung des üÖPNV in Brandenburg, Potsdam, 24.08.2012

¹¹ 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 Lärminderungsplanung ab. Darüber hinaus sollen die Angaben nach § 7 Abs. 4 Nr. 1 bis 5 ÖPNVG BB enthalten sein.



1. Es erfolgt ergänzend eine Erfolgskontrolle durchgeführter oder nachwirkender Maßnahmen aus vorherigen Planungsperioden.
2. Im Sinne einer integrierten Angebotsplanung spielen Aspekte der Hierarchisierung der Angebotsstruktur, der Abstimmung und Verknüpfung der Angebote sowie generell die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Angebotsgestaltung eine erhöhte Rolle.
3. Die veränderten Modalitäten in der Zuweisung von Landesmitteln und des Nachweises ihrer Verwendung erlegen dem kommunalen Aufgabenträger eine höhere Verantwortung auf.
4. Die sich aus der Bestellung und Finanzierung der üÖPNV-Leistungen ergebenden Regie- und Kontrollfunktionen und deren organisatorische Absicherung durch den Aufgabenträger. Dazu gehört die auch künftige Gewährleistung der Finanzierbarkeit bestellter Leistungen.
5. Vorbereitung einer rechtssicheren und rechtskonformen, wettbewerblich orientierten Neuvergabe der Leistungen auf der Grundlagen der VO (EG) 1370/07 und des Brandenburgischen Vergabegesetzes¹² in Verbindung mit einer Neuerteilung der Liniengenehmigungen auf der Grundlage eines (novellierten) PBefG.

2 ÖPNV-Durchführung sowie Angebots- und Nachfrageanalyse

2.1 Verkehrsgeografische Lage, Verwaltungs- und Wirtschaftsstruktur

Der Landkreis Oder-Spree liegt im Osten des Landes Brandenburg. Als einer der flächenmäßig größten Landkreise in Brandenburg umfasst er ein Territorium von 2.243 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) bzw. der Grenze zur Republik Polen.

Nach dem derzeitigen Stand der Verwaltungsstruktur gliedert sich der Landkreis Oder-Spree in 6 Ämter sowie 12 amtsfreie Städte bzw. Gemeinden, in denen per 31.12.2010 183.859 Einwohner lebten. Das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 82 Einw./km². 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 (GVZ Berlin Ost) besitzt für das Verkehrsgewerbe eine überregionale Bedeutung. Vor allem in verkehrsgünstigen Lagen (u. a. in Fürstenwalde, 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 Kreisgebiet entwickelt.

2.2 Verkehrsinfrastruktur und weitere verkehrsrelevante Strukturmerkmale (Vgl. Karten 1 und 2)

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

- Erhebliche und weiter zunehmende Dichteunterschiede (bei Einwohnern, Schülern, Erwerbstätigen, Pendlern, Verkehrsaufkommen) zwischen den unmittelbar an Berlin angrenzenden Teilgebieten des ehemaligen Engeren Verflechtungsraumes Brandenburg-Berlin (EVR), heute

¹² Brandenburgisches Gesetz über Mindestanforderungen für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen (Brandenburgisches Vergabegesetz - BbgVergG) vom 21.09.2011. GVBl. I/2011, Nr. 19. Potsdam, 21.09.2011



Entwicklungsraum Berliner Umland, im Bereich Schöneiche, Woltersdorf, Erkner, Grünheide, Spreenhagen, Fürstenwalde und andererseits den übrigen - insbesondere im nördlichen und südlichen Teil des Kreisgebietes gelegenen - Räumen.

- Tendenziell rückläufige Gesamteinwohnerzahlen, stark zurückgegangene und nur mittelfristig stabile Zahl der Einwohner im Vorerwerbsalter sowie ein zunehmender Anteil der Einwohner im Nacherwerbsalter prägen die künftigen Anforderungen und die künftige Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen, wobei der erwartete stark veränderte Altersaufbau der Bevölkerung teilweise gravierend räumlich differenziert ist und wirkt.
- 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, Scharmützelseegebiet, Schlaubetal).

2.3 Netz und Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Im Landkreis Oder-Spree wird SPNV gegenwärtig auf 4 Kursbuchstrecken angeboten. Die Leistungen werden durch die Bahnunternehmen DB Regio mit dem Produkt RegionalExpress (RE) sowie die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH (ODEG / OE35 und OE36) erbracht. Für den nordwestlichen Teil des Kreisgebietes erfüllt die S-Bahnlinie 3 der S-Bahn Berlin GmbH die Anbindungsfunktion in Richtung Berlin (vgl. auch Karten 3 und 4).

Tabelle 1 enthält das Verzeichnis der Kursbuchstrecken und der SPNV-Produkte (verkehrlichen Liniennummern) nach dem Fahrplanstand seit 11.12.2011. Für die Verkehrstage Mo-Fr wurde das Fahrplanangebot in der Grundstruktur ausgewiesen.

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

KBS	Verlauf	Bahnprodukte / Bemerkungen / Takt
201	Magdeburg - Berlin - Frankfurt/O. - Eisenhüttenstadt ¹³	RE1, ca. 20 Tagesstunden im Std.-Takt, zwischen Berlin und Frankfurt (oder) über ca. 16 Std. Verdichtung auf ½-Std.-Takt, Bedienung der Zugangsstellen auf den Abschnitten Erkner - Fürstenwalde bzw. Fürstenwalde - Frankfurt (Oder) 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, Klinikum	OE35 im Std.-Takt über ca. 17 Tagesstunden / zwischen Fürstenwalde und Beeskow X403 (Ersatzverkehr mit Bussen) im 2-Std.-Takt über 14 Tagesstunden
209.36	Berlin-Lichtenberg - Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (Oder)	OE36, ca. 18 Tagesstunden im Std.-Takt. Berlin-Lichtenberg ab Dezember 2011

Innerhalb des Landkreises Oder-Spree beträgt das Streckennetz (abzüglich der Strecken in Frankfurt/O. und ohne den Ersatzverkehr mit Bussen nach Beeskow) ca. 153 km.

¹³ 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.



Aus der SPNV-Gestaltung resultieren für den Landkreis Oder-Spree gegenwärtig 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. Die Integration des Landkreises in das überregionale Bahnnetz wird mittels der Zugprodukte RE1 und RE11 sowie OE36 durch die Verbindungen nach Berlin, zu den Landeshauptstädten Potsdam und Magdeburg sowie allen Oberzentren des Landes Brandenburg hergestellt.
- b) Auf allen SPNV-Strecken im Landkreis werden gegenwärtig Stundentakte mit ausreichender Betriebszeit angeboten. Infolge durchgeführter Ausbaumaßnahmen konnten Verkürzungen der Reisezeiten erreicht werden, was die Attraktivität der Angebote deutlich verbessert hat. Zusätzlich konnte auch durch die wechselweise Bedienung der Zugangsstellen auf den einzelnen Abschnitten der SPNV-Hauptachse des Kreises ein akzeptabler Kompromiss zwischen Reisezeitanforderungen und Anbindungsqualität gefunden werden.
- c) Die Netzstruktur entspricht mit der Anbindung aller Mittelzentren und mit wenigen Ausnahmen auch aller Verkehrsrelevanten Orte der Nahbereichsebene 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.

KBS 209.35:

Die Gesamtstrecke wird Fürstenwalde - Beeskow wird nur noch im Abschnitt Fürstenwalde - Bad Saarow im Bahnverkehr betrieben. Zwischen Bad Pieskow-Süd und Beeskow steht die Strecke inzwischen nicht mehr für den Bahnbetrieb zur Verfügung. Im Oktober 2011 wurde der Teilabschnitt nach Bad Saarow, Klinikum mit der zugehörigen Zugangsstelle in Betrieb genommen.

Die Relation zwischen Fürstenwalde und Beeskow wird gegenwärtig an Werk- und Wochenendtagen im Ersatzverkehr mit Bussen als Schnellbus bedient. Die bestehende Verwaltungsvorschrift¹⁴ über eine Kofinanzierung dieser Leistung aus Landesmitteln läuft zum 08.12.2012 aus. Das Auslaufen wurde seitens des MIL bestätigt.

KBS 209.36:

Die OE36 verkehrt seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 nicht mehr ab/nach Berlin-Schöneweide, sondern zwischen Berlin-Lichtenberg - Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (Oder) an allen Tagen im Stundentakt. Die mit der Einführung des Taktverkehrs erreichte Angebotsqualität konnte nach Abschluss umfangreicher Streckenbaumaßnahmen und der Sicherung von Bahnübergängen auch durch eine Verkürzung der Reisezeiten um bis zu 17 min untersetzt werden. Dies erhöht die Attraktivität dieses Angebots ebenso, wie der neue, zentraler gelegene Zielbahnhof Berlin-Lichtenberg. Die Zugangsstellen Kummersdorf b. Storkow, Hubertushöhe, Buckow b. Beeskow, Oegeln, Schneeberg und Helensee werden als Bedarfshalte bedient.

Aufgrund von Bauarbeiten verkehren die Züge gegenwärtig nicht bis Frankfurt (Oder), Hbf, sondern nur bis Neubereshinchen. Für die restliche Strecke ist ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

¹⁴ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung für die Zuwendung von Mitteln für die Durchführung von Busersatzverkehren im Zuge von abbestellten SPNV-Leistungen (VVBEV) vom 14.02.2007 in der Fassung der Ersten Änderung per Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft vom 08.11.2011



2.4 Netz und Angebot im übrigen Öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV)

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. Karte 3 und Anlage 1).

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 42 Linien im Stadtbus- und Regionalbusverkehr. Davon werden durch die Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS) 8 Stadtlinien und 29 Regionalbuslinien betrieben. 6 weitere Regionalbuslinien kreisfremder Unternehmen (Busverkehrs Märkisch-Oderland, Berliner Verkehrsbetriebe, Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald) 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, 2000 und 2006 das Leistungsangebot im Regionalbusverkehr der BOS weiter nachfrageorientiert strukturiert.

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

Jahr	Anzahl der Linien im Regionalverkehr	Anzahl der betriebenen Linien nach Verkehrstagen		
		an Schul- und Ferientagen	nur an Schultagen	an Wochenendtagen
1996	30	27	3	16
2000	28	26	2	9
2006	28	22	6 ¹⁵	10
2012	29 ¹⁶	26	4	12

Zunächst belegt die Tabelle 2, dass sich der Linienbestand des Regionalverkehrs in den zurückliegenden 15 Jahren nur geringfügig verändert hat. Demgegenüber sind aber insbesondere in der Bedienung nach Verkehrstagen Veränderungen ablesbar, die zunächst eine verstärkte Konzentration auf das Werktags- und insbesondere das Schultagsangebot mit immer weniger Angeboten an Wochenenden und Ferientagen zeigten. Immer weitere Teile des Kreisgebietes wurden nur noch an Schultagen bedient.

Die Karten 5 bis 8 sowie Anlage 2 zeigen das Fahrtenangebot auf den einzelnen Netzabschnitten nach Tagesarten (Schultag, Ferientag sowie Samstag und Sonn- und Feiertag).

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 gering sind.

Der Gesamtumfang der angebotenen Leistungen im üÖPNV aller beteiligten Verkehrsunternehmen auf dem Gebiet des Landkreises Oder-Spree betrug im Kalenderjahr 2011 4,83 Mio. Fahrplan-km (einschl. 0,33 Mio. Zug-km Tram) und konnte damit bereits langfristig stabil gehalten werden. An

¹⁵ 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.

¹⁶ Ohne Linie 444 (Leistungen per Dez. 2011 in andere Linien integriert) und mit saisonaler Ausflugslinie A400



Schultagen werden durchschnittlich 1.449 Fahrten angeboten. An Ferientagen sind es 1.172 (81 %), an Samstagen 508 (35 %) und an Sonn- und Feiertagen 483 (33 %). Vorstehende Anteile der Angebote an Nichtschultagen sind vergleichsweise hoch, entsprechen aber einem generellen Trend in den meisten Teilen des Landes Brandenburg.

Der Leistungsanteil in den beiden Stadtverkehren (je 4 Linien in Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt) beträgt 0,725 Mio. Fahrplan-km, das entspricht ca. 15 % des Gesamtangebotes im Landkreis bzw. 17 % des Leistungsanteils der BOS im Landkreis. 2006 betrug dieser Anteil noch über 30 %. Die Verteilung zwischen beiden Städten ist durch schrittweisen Abbau vergleichsweise Überdimensionierung in Eisenhüttenstadt zunehmend angeglichen worden. Das Fahrtenangebot in den Stadtverkehren wird in den **Karten 9 bis 16** nach Tagesarten dargestellt.

Im Bereich des Schlaubetals besteht saisonal an Wochenendtagen ein touristisch geprägtes Fahrtenangebot (Linie A400), welches gut angenommen wird. Im Scharmützelseegebiet wird die touristische Funktionalität durch mehrere „reguläre“ Buslinien wahrgenommen.

Das Angebot im übrigen ÖPNV im Landkreis Oder-Spree beinhaltet bisher kaum bedarfsabhängige Bedienelemente, wenn dabei nur ganze Fahrten angerechnet werden.

Das spezifische Angebot im üÖPNV beträgt somit 26,5 Fahrplan-km pro Einw. und Jahr und liegt relativ deutlich um 22 % unter dem Durchschnittswert strukturell vergleichbarer Räume (34,0 Fahrplan-km/Einw. und Jahr). Im flächenbezogenen Vergleich erreicht das Angebot mit 2.154 Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr ebenfalls nicht den Vergleichswert, der bei 2.850 Fahrplan-km pro km² und Jahr anzusiedeln ist. Bei einer Bewertung dieser spezifischen Kenngrößen sind die Angebote der S-Bahn und des Regionalverkehrs der Bahn zu beachten, die fast alle verkehrlichen Hauptachsen im Landkreis bedienen und dort keine parallelen Busverkehrsangebote erfordern.

Im Ortsteil Leißnitz der Gemeinde Friedland verkehrt außerdem eine Fahrrad- und Personenfähre über die Spree.

2.5 Einhaltung von Mindestbedienungsstandards

Der gemäß **Tabelle 6** präzierte quantitative Mindestbedienungsstandard für die Erreichbarkeit Zentraler Orte der insgesamt 133 abgegrenzten Siedlungseinheiten (SE)¹⁷ wird durch das gegenwärtige ÖPNV-Angebot nicht flächendeckend erfüllt. Defizite treten insbesondere an Ferientagen in der Verbindung mit einem Oberzentrum/Metropole (32 % der SE) und mit einem Verkehrsrelevanten Ort (VRO)¹⁸ auf der Nahbereichsebene (26 % der SE) auf, während bei den Verbindungen mit einem Mittelzentrum aufgrund der günstigen räumlichen Verteilung der MZ bei wesentlich weniger (14 %) der SE Defizite festzustellen sind. An Schultagen ist das Ergebnis deutlich besser, jedoch treten auch hier Defizite zutage (12 % der SE mit einem VRO; 3 % mit einem MZ; 23 % mit einem OZ).

Die räumlichen Schwerpunkte der Nichteinhaltung der Vorgaben liegen - wie bei allen Flächenkreisen - in den Randgebieten und zwar insbesondere im nördlichen Teilgebiet Amt Steinhöfel, im Raum Storkow (Mark) und in nahezu dem gesamten südlichen Teilraum von Storkow bis zum

¹⁷ Die Verwaltungseinheit Gemeinde ist i.d.R. für verkehrliche Untersuchungen zu grob. Die gewählte Abgrenzung „Siedlungseinheit“ stimmt häufig mit Orts- oder Gemeindeteilen überein. Sie bilden räumliche Einheiten, meist abgeschlossene Siedlungsbereiche oder Gewerbegebiete, mit eigenständigen Anbindungserfordernissen.

¹⁸ Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg 2009 (LEP B-B) sieht keine Festlegung Zentraler Orte auf der Nahbereichsebene vor. Als Hilfsmittel für die Nahverkehrsgestaltung werden ersatzweise die Verkehrsrelevanten Orte (VRO) der Nahbereichsebene verwendet, die die Regionale Planungsstelle im Ergebnis der Analyse des Integrierten Verkehrskonzeptes Oderland-Spree festgelegt hat, ergänzt um die Orte Friedland und Briesen, verwendet.



Schlaubetal und in das Amt Neuzelle hinein südlich der OE 36 und der B 246. Die noch 2006 festgestellten Defizite bei Siedlungseinheiten im Amt Brieskow-Finkenheerd sind dagegen nur noch für die SE Vogelsang erkennbar.

Die Einzelauswertung wird in Anlage 3 aufgelistet und genau bezeichnet sowie in den Karten 25 - 30 veranschaulicht.

2.6 Verknüpfung zwischen den Verkehrssystemen

Laut Auswertung in Tabelle 3 ist inzwischen bereits ein sehr hoher Grad an verknüpften Verbindungen zwischen den Systemen an den kategorisierten Verknüpfungspunkten, einschl. der vorzusehenden zusätzlichen Verknüpfungspunkte Bad Saarow und Wendisch Rietz, erreicht. Im Durchschnitt sind an den Bahn/Bus-Verknüpfungspunkten 67,4 % aller Fahrten verknüpft, an den Bus/Bus-Verknüpfungspunkten 49,2 %. Besonders hohe Werte werden durchgängig in Fürstenwalde und Erkner erreicht. Die gegenwärtig und zwischenzeitlich eingeschränkte Bahn/Bus-Verknüpfung in Beeskow ist auf die verkürzten Fahrzeiten der OE36 zurückzuführen. Die Verknüpfungen mit dem RE1 sind im Analysezeitraum teilweise durch baustellenbedingte provisorische Fahrplananlagen beeinflusst. Diese Situation wird erst zum Fahrplanwechsel Dezember 2012 beendet sein.

Tabelle 3 Realisierte Verknüpfungen

Hauptverknüpfungspunkte	Anteil der realisierten Verknüpfungen	
	Bahn/Bus	Bus/Bus
Fürstenwalde	87,4 %	70,9 %
Eisenhüttenstadt	80,8 %	17,8 %
Beeskow	45,5 %	40,2 %
Erkner	99,7 %	88,3 %
Weitere Verknüpfungspunkte	Bahn/Bus	Bus/Bus
Fangschleuse	74,0 %	-
Storkow	60,5 %	29,6 %
Neuzelle	30,9 %	50,5 %
Bad Saarow [neu]	84,6 %	61,1 %
Wendisch Rietz [neu]	62,3 %	-
Briesen	39,5 %	-
Jacobsdorf	55,6 %	-
Insgesamt / Durchschnitt	67,4 %	49,2 %

Quelle:
Auswertung PROZIV

Die Auswertung der quantitativen Angebotsverknüpfung ist durch Angaben zu qualitativen Merkmalen und insbesondere zur realisierten Umsteigernachfrage zu untersetzen. Untersuchungen des VBB weisen für Eisenhüttenstadt, Storkow und Fürstenwalde eine bereits hohe, für Erkner eine mittlere und für Wendisch Rietz, Fangschleuse, Neuzelle und Beeskow eine eher geringe Umsteigernachfrage Bahn/Bus aus. Nähere Ausführungen enthält der Erläuterungsbericht zur Beschlussvorlage.



2.7 ÖPNV-Nachfrage

Das Angebot im SPNV wurde 2011 an Werktagen von knapp 21.000 Reisenden (Ein- und Aussteiger) genutzt. Davon entfallen etwas mehr als 4.000 Reisende auf die S-Bahn, 13.500 Reisende auf die beiden RE-Linien und 3.200 Reisende auf die Regionalbahnlinien (noch ohne den Haltepunkt Bad Saarow, Klinikum). Das Aufkommen an Wochenendtagen liegt in einer Höhe von etwa 60 % des Aufkommens Mo-Fr, darunter bei beiden Regionalbahnlinien über 70 %.

Das Leistungsangebot im übrigen ÖPNV auf Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree wurde 2010 und hochgerechnet auf das Jahr 2011 - entsprechend der nachfolgenden Zuordnung von ca. 7,075 Mio. Fahrgästen genutzt.

Tabelle 4 Beförderungsfälle nach Unternehmen 2011

Beförderungsfälle (in 1.000)	Buslinienverkehr (BOS)		Straßenbahnen		zusammen
	Regionallinien	Stadtlinien	WS	SRS ¹⁹	
Beförderungsfälle, gesamt	3.870	1.595	700	910	7.075
darunter auf Fahrausweise des Ausbildungsverkehrs	2.562	814	132	302	3.810
Anteil des Ausbildungsverkehrs (in %)	66,2	51,0	18,9	33,2	53,8

Tabelle 4 zeigt, dass die Nachfrage im üÖPNV bei erheblichen Strukturverschiebungen insgesamt gegenüber 2006 um -14,0 % und damit deutlich zurückgegangen ist, darunter im Busverkehr um -14,8 %. Die Tabelle belegt weiterhin, dass - wie in allen Landkreisen Brandenburgs - Schüler bzw. Auszubildende das Hauptpotenzial der Nutzer generell, insbesondere jedoch im Regionalbusverkehr, bilden. Der Anteil des Schülerverkehrs lag im Landkreis Oder-Spree in den letzten Jahren immer niedriger als in den meisten anderen brandenburgischen Landkreisen, weil die Stadtverkehre ein vergleichsweise hohes Gewicht haben. Während der zurückliegenden Planungsperiode ist dieser Anteil noch weiter auf 53,8 % insgesamt, 55,0 % bei den Busverkehren und 66,2 % im Busregionalverkehr zurückgegangen. Bei den beiden Landstraßenbahnen ist das Aufkommen im Schülerverkehr jeweils um etwa ein Drittel angestiegen. Allerdings hat sich das Schülerverkehrsaufkommen jetzt stabilisiert. Prägnant ist der deutliche Anstieg des Gesamtaufkommens bei den Stadtverkehren (+60 %) und durch Angebotsverdichtung bei der Woltersdorfer Straßenbahn (+30 %), bei andererseits deutlichem Aufkommensverlust bei den Busregionalverkehren um -28,5 %. Bei allen genannten Tendenzen ist der Schülerverkehr umfassend beteiligt.

Bezogen auf die Einwohnerzahl des Landkreises LOS liegt die Nutzungshäufigkeit des üÖPNV unter Einschluss der Schülerbeförderung bei 38,8 Fahrten pro Einwohner und Jahr, dagegen aus dem Nutzerkreis außerhalb der Schüler mit ca. 3,265 Mio. Beförderungsfällen bei 17,9 Fahrten pro Einwohner und Jahr. Diese Benutzungshäufigkeit liegt trotz des eingetretenen Rückganges immer noch über dem Mittelwert der in ihrer Einwohnerdichte vergleichbaren Landkreise Brandenburgs und anderer Bundesländer, der bei 34,0 Fahrten je Einw. und Jahr anzusetzen ist. Die Gründe hierfür liegen sowohl in der Lage des Landkreises LOS (Anteil am engeren Verflechtungsraum) als auch im Zu- und Abbringerverkehr zum dichten SPNV-Angebot in wichtigen Bedarfsrelationen sowie in der Bedeutung der Stadtverkehre.

¹⁹ ohne Fahrgäste innerhalb von Berlin und der Gemeinde Rüdersdorf



Die Karten 22 bis 24 verdeutlichen die Netzbelegung²⁰. Dabei wird die weitgehende Übereinstimmung zwischen dem Fahrtenangebot (Netzstruktur) und der Anzahl der beförderten Personen offensichtlich. Andererseits ist zu konstatieren, dass dort, wo kein oder nur ein geringes Angebot besteht, auch keine Nachfrage registriert werden kann.

2.8 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf - Erfolgskontrolle zur Durchführung des Nahverkehrsplanes 2007 - 2011

Zunächst ist die erhebliche Bedeutung des SPNV-Angebotes festzustellen, welches im Landkreis Oder-Spree durch Bedienung der meisten Hauptverkehrsachsen erheblich zur Erfüllung von Verbindungsfunktionen und in beschränktem Umfang auch zur Erfüllung von Erschließungsfunktionen beiträgt.

In der Summe aus SPNV- und üÖPNV-Angeboten ist folgende Einschätzung zu treffen:

- Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet.
- Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger vorgefunden. Explizit für den Korridor Müllrose - Frankfurt (Oder) wird ein „Aufbrechen“ der Linien 442 und 443 in FF-Markendorf gutachterlich erneut als nachteilig bestätigt.²¹
- Das die Kreisgrenzen überschreitende Angebot im üÖPNV ist - anders als in den meisten Landkreisen Brandenburgs - weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit Berlin, Frankfurt (Oder), Märkisch-Oderland und Dahme-Spreewald.
- Angebotsvolumen und Angebotsstrukturen in den Stadtverkehren sind im Wesentlichen anforderungsgerecht angepasst worden und können gegenwärtig als angemessen beurteilt werden. Lediglich beim Wochenendangebot in Eisenhüttenstadt werden einerseits in begrenztem Umfang Erschließungsdefizite, andererseits auf dem befahrenen Netz eine vergleichsweise sehr hohe Angebotsdichte sichtbar.
- Das Angebotssystem im Berlin nahen Raum (Raum Erkner) wird vom Verkehrskunden als unübersichtlich und nicht optimal gestaltet empfunden.
- Die Kategorisierung des Streckennetzes ist angebotsplanerisch umgesetzt und hat sich insgesamt bewährt. Überprüfende und Anpassungsmaßnahmen dienen der Vervollkommnung und Abrundung.
- Unter Berücksichtigung erschwerter Verknüpfungsbedingungen durch Baustellenfahrpläne des RE1 ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfung zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht, allerdings bestehen zumindest an einigen Verknüpfungspunkten, insbesondere in Beeskow, noch Reserven.
- Der vorgegebene quantitative Mindestbedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird an Schultagen weitgehend eingehalten. Trotz der festgestellten Angebotsverbesserungen treten an Ferientagen Defizite in der Verbindung mit Nahbereichs- und Oberzentren mit Handlungsbedarf auf. Die Vorgaben für den Schülerverkehr werden vollständig, d. h. mit nur unbedeutenden punktuellen Ausnahmen in Einzelfällen, eingehalten. Die Anwendung der Vorgaben hat sich insgesamt bewährt und sollte lediglich präzisiert werden.
- Vorgaben für Bedienungsstandards in Stadtverkehren bestehen bisher nur insoweit, dass für die Bedienung in Mittelzentren Angebote in festen Fahrplankontakten vorzusehen sind. Diese Vorgaben sind ggf. zu präzisieren.

²⁰ Die Daten können aus datenschutzrechtlichen Gründen nicht in den konkreten Zahlenwerten und nur ohne maßstabserläuternde Legende dargestellt werden.

²¹ Verkehrliche Auswirkungen von Linienkürzungen in Frankfurt-Markendorf. SPV Spreeplan Verkehr GmbH im Auftrag des VBB, Ergebnispräsentation 25.02.2010



- Die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Bedienung sind in den letzten Jahren kaum genutzt worden. Hier liegen Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven, die im Planungszeitraum Schritt für Schritt zu erschließen sind.
- Die Qualität der Leistungsdurchführung ist insgesamt als gut einzuschätzen. Künftiger Handlungsbedarf ergibt sich nicht aus Mängeln, sondern aus zunehmenden Ansprüchen an vertaktete Angebote, Barrierefreiheit und Fahrgastinformation sowie Angebote im Freizeitverkehr.
- Die Leistungsvereinbarung und Finanzierung über Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge hat sich als Instrument bewährt, kann aber noch weiter verfeinert werden. Gleiches trifft zu für das Vertragsdurchführungscontrolling.
- Die Steuerung auf der Grundlage vertraglicher Vereinbarungen hat dazu beigetragen, dass das Angebotsvolumen erhalten, die Wirtschaftlichkeit des Betriebes trotz gegenläufiger Rahmenbedingungen verbessert und die Zuschüsse des Landkreises stabil gehalten werden konnten.

3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

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

Tabelle 5 Übersicht zur Strukturdatenentwicklung

Strukturgröße ²²					
[Pers. bzw. Pkw/1000 Ew.]	2006	2011	11/06	2016	16/11
Einwohner (Ew.)	189.185	182.180	96,3%	176.870	97,1%
Arbeitsplätze	48.300	50.487	104,5%	52.250	103,5%
Pendleraufkommen	71.625	78.547	109,7%	84.500	107,6%
Schüler + Azubi	22.243	19.523	87,8%	20.110	103,0%
Motorisierungsgrad ²³	594	628	105,7%	661	105,2%
Altersstrukturentwicklung					
[Pers.]	2008	2011	11/08	2016	16/11
0 ... 18 Jahre	25.840	24.820	96,3%	25.680	103,5%
Anteil an Gesamt	13,8%	13,6%		14,5%	
19 ... 64 Jahre	118.390	114.140	96,6%	105.170	92,1%
Anteil an Gesamt	63,5%	62,7%		59,5%	
65 Jahre und älter	42.310	43.260	102,2%	46.020	106,4%
Anteil an Gesamt	22,7%	23,7%		26,0%	

Zeitweilig stabilisierte Schülerzahlen führen zu zunehmendem Potenzial im Schülerverkehr. Die Schulstandortentwicklung (vgl. Karte 17) wird aufgrund ihrer Stabilität im Planungszeitraum noch nicht wieder potenzialerhöhend wirken. Allerdings kann es durch differenzierte Angebote von Schulen, Ganztagsbeschulung und Inklusion zu Veränderungen kommen.

²² Quellen:
 Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030. Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. LBV, Mai 2012; Detailextrapolation durch PROZIV auf der Grundlage: Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2009 bis 2030. LBV Brandenburg und Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2010;
 Beschäftigte und Pendler: Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg. Prognose PROZIV;
 Kfz-Bestände und Motorisierungsgrad: Kraftfahrtbundesamt, Flensburg.
 Schüler + Azubi: Kreisverwaltung LOS, Geschäftsbericht Schulverwaltungsamt. Vorausberechnung PROZIV.

²³ Änderung der statistischen Basis des KBA per 01.01.2008. Weitere Hinzurechnung der nicht mehr erfassten zeitweilig stillgelegten Fahrzeuge durch PROZIV.



Der demografische Wandel ist bisher nur in Form zurückgegangener Schülerzahlen wirksam geworden. Im Planungszeitraum setzen Strukturverschiebung auch bei den anderen Altersgruppen ein und beginnen auch in absoluten Werten durch Begrenzungen bei der Arbeitsplatz- und Pendlerentwicklung wirksam zu werden, nachdem diese in den zurückliegenden Jahren nahezu flächendeckend zunehmend war (vgl. **Karten 18 bis 21**). Wirklich drastische Veränderungen mit Potenzialeinbrüchen in der Folge werden aber erst im Zeitraum 2015 bis 2020 und stärker noch danach eintreten. Der Motorisierungsgrad steigt bei stagnierendem Pkw-Bestand weiter leicht an.

- 3.2 Kaum mehr zunehmende Behinderungen des MIV in Teilbereichen infolge der 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. Zunehmende Konkurrenz der Fahrradnutzung für MIV und ÖPNV, bei höherem Gewicht der Kombination aus Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung.

4 Angebots- und Maßnahmenplan - Teil I Leitlinien und Grundsätze

- 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. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten. Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:
- A) Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte und Verkehrsrelevanten Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken.
 - B) Bei der Erfüllung der wesentlichen Verbindungsfunktionen erfüllt das SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein.
 - C) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Es soll künftig aber wieder stärker auf eine attraktivere Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen hingewirkt werden.
 - D) Neue oder wachsende Potenzialstandorte - Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend anzubinden.
 - E) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch Reduzierung der durch den ÖPNV selbst verursachten Schadstoffemissionen einen wirksamen Beitrag zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann.
 - F) Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Das heißt, dass vorhandene Nachfrage erfüllt wird und gleichzeitig neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Insbesondere in den Stadtverkehren sowie auf Hauptverkehrsachsen sind Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung einzubeziehen.



- G) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Hauptachsen. Eine großflächige Einstellung des konventionellen Linienverkehrsangebots soll aber nicht erfolgen.
- H) Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise und zunehmend zu berücksichtigen.
- I) Der Landkreis bekennt sich zur Anwendung des VBB-Tarifs und setzt sich in den zuständigen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
- J) Der Aufgabenträger wirkt ständig in Richtung auf eine Verbesserung der Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes. Schwerpunkte bilden dabei das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling.

4.2 Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende Leitlinien definiert:

- A) Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wird der ÖPNV vom Landkreis Oder-Spree als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt. In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung das ÖPNV-Angebot sicher.
- B) Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Leistungsaufträge (ÖDA) für gebündelte Leistungen und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

4.3 Der Bedienungsstandard dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Tram, Bus, alternative Angebote) zum nächsterreichbaren Zentralen Ort. Allgemeine Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden generell nur für die Verkehrstage Mo - Fr gemacht.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung gesondert geregelt.

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte und Verkehrsrelevanter Orte der Nahbereichsebene mit dem SPNV/üÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß der folgenden Tabelle vorgegeben. Es be-



zieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort (Fahrtenpaare) mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer.

Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie bewertet, gleichgültig ob dieser innerhalb oder außerhalb des Kreisgebietes liegt oder ob eine Siedlungseinheit diesem Zentralen Ort raumordnerisch oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist.

Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet²⁴.

Tabelle 6 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)	
	Verkehrsrelevanter Ort der Nahbereichsebene (VRO)	Mittelzentrum (MZ) Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	selbst VRO	6
3.000 bis unter 6.000	selbst VRO	4
1.000 bis unter 3.000	6	3
500 bis unter 1.000	3	2
200 bis unter 500	2	2
100 bis unter 200	1	1

Reisezeitvorgabe (aus Fahrzeit sowie ggf. Umsteige- und Umsteigewartezeit):
Richtung VRO = 30 min; MZ = 60 min; OZ = 90 min.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Regional- und Stadtverkehr ist verbindlich einzuhalten. Lediglich die Reisezeitvorgabe an Ferientagen hat nur orientierenden Charakter. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die - mit vorgenannter Einschränkung - die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate alternative Angebote geschaffen werden.

Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger durch den Betreiber in geeigneter Weise (Erhebungsergebnisse mit ausreichender Stichprobe, schlüssige Aufwandskalkulation und Ertragserwartung) nachzuweisen.

²⁴ Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.



Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung

Es sind satzungsgemäß²⁵ differenzierte Reisezeiten nach Altersstufen in der Summe aus Fahr- und Umsteigezeiten von

Primarstufe	45 min
Sekundarstufe I	60 min
Sekundarstufe II	90 min

je Richtung verbindlich einzuhalten.

Beförderungsanspruch besteht nur beim Besuch der nach dem Lehr- und Stundenplan vorgesehenen Unterrichtsveranstaltungen. Dabei sind pro Schule eine Bedienung zum Unterrichtsbeginn und zwei Bedienungen zu abgestimmten Unterrichtsendzeiten vorzusehen. Bei Ganztagsbeschulung kann häufig Bedarf nach einer dritten Bedienung am Nachmittag gegeben sein. Für zwei Schulen an gleichen oder dicht beieinander liegenden Standorten können diese nach Einzelfallprüfung auf Notwendigkeit und Aufwand zu drei Bedienungen zusammengefasst werden.

Abweichungen der Reisezeitvorgaben zwischen allgemeinem Bedienungsstandard und satzungsgemäßen Vorgaben für die Schülerbeförderung resultieren aus den voreinander abweichenden Quelle-Ziel-Relationen.

4.4 Entwicklung des SPNV-Angebotes

Da das Land Brandenburg als Aufgabenträger des SPNV fungiert, hat der Kreis nur mittelbaren Einfluss auf die Entwicklung der Bedienungsangebote und der Infrastruktur. In Abstimmung zwischen Ministerium, VBB und Aufgabenträger sind in den letzten Jahren planungsrelevante Untersuchungen durchgeführt worden:

- OE36: Prüfung und Erarbeitung von Integrierten Bahn-Bus-Konzepten in Korridoren mit ggf. konkurrierenden Angeboten der Verkehrsträger, durchgeführt für den Korridor Beeskow - Frankfurt (Oder) im Bereich Müllrose - Frankfurt (Oder).
- OE36: Einrichtung eines zusätzlichen Haltepunktes Storkow-Küchensee. Die angegebene Empfehlung wurde bisher nicht umgesetzt, weil diese abhängig ist von der Zukunft des Bundeswehrstandortes (Kurmark-Kaserne) und der Realisierung einer Straßenanbindung des Haltepunktes ist. Ergänzend ist über den Haltepunkt Hubertushöhe abschließend zu entscheiden.
- OE35: Nach erfolgter Prüfung durch den Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg (VBB)²⁶ wurde eine Teilwiederinbetriebnahme der Strecke zwischen Bad Saarow und Bad Saarow, Klinikum mit Einrichtung eines neuen Haltepunktes realisiert und im Oktober 2011 in Betrieb genommen. Zusätzlich ist das Fahrtenangebot am Wochenende leicht verbessert worden. Das Amt Scharmützelsee strebt eine weitere Verlängerung bis Pieskow-Süd an. Der Landkreis unterstützt diese Bestrebung, soweit das Land Brandenburg erklärt, auf diesem Abschnitt Leistungen zu bestellen.

Ersatzverkehr mit Bussen: Alternativ zum Betrieb auf den Gesamtstrecke Fürstenwalde - Beeskow wurde mit 7 Fahrten je Richtung an Werktagen als Schnellbus über eine gesonderte

²⁵ Der qualitative und quantitative Rahmen für die Schülerbeförderung ist in der Satzung des Landkreises Oder-Spree über die Schülerbeförderung vom 08.05.2009 in der Fassung der 1. Änderung vom 24.03.2010 geregelt. In § 2 der Satzung ist festgelegt, welche maximalen zeitlichen Belastungen für Schülerinnen und Schüler der einzelnen Jahrgangsstufen nicht dauerhaft überschritten werden dürfen.

²⁶ VBB, Prüfung einer Verlängerung der RB35 Fürstenwalde - Bad Saarow bis Pieskow (Bad Saarow Süd), Berlin, 08.12.2006.



Linienführung ein Busersatzverkehr eingerichtet und bis 08.12.2012 durch das Land bezuschusst.

Der Landkreis Oder-Spree setzt sich weiterhin für eine komfortable SPNV-Verbindung mit dem Flughafen Berlin-Brandenburg (BER) spätestens mit dessen Inbetriebnahme ein. Über die OE36 ist im Rahmen eines Gesamtkonzeptes eine schnelle Anschlussverbindung in Königs Wusterhausen (RE7) Berlin-Ostkreuz (RB24neu) sowohl für Fluggäste als auch für Pendler einzurichten.

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.

Wesentliche Planungsgrundlage für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist der Landesnahverkehrsplan. Das Land Brandenburg schreibt diesen gerade für den Zeitraum 2013 bis 2017 fort. Das zuständige Fachministerium (MIL) hat die Landkreise und Kreisfreien Städte auf der Grundlage bestimmter Eckpunkte und dem Entwurf eines Bedienkonzeptes 2013 zur Beteiligung aufgefordert. Damit soll gewährleistet werden, dass der Landkreis als Aufgabenträger des üÖPNV an der Gestaltung des Gesamtsystems des ÖPNV (SPNV und üÖPNV) verantwortlich mitwirkt. Nach überwiegenden Verbesserungen der SPNV-Angebote in den zurückliegenden Jahren sind nach derzeitigem Informationsstand nachfolgende Veränderungen vorgesehen, die insgesamt bei Umsetzung einschränkend wirken würden:

Zielnetz 2013

- RE1: Reduzierung des Angebots im Abschnitt Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt um 8 (Mo-Fr) bzw. 9 (Sa, So) Zugfahrten in der Nebenverkehrszeit, Gestaltung einzelner Fahrten im Abschnitt Eisenhüttenstadt - Cottbus in der Hauptverkehrszeit in der Hauptverkehrszeit als Expresszüge (mit Halt voraussichtlich nur in Guben)
- RE11: Entfall zeitweilig eingerichteter Mehrleistungen im Abschnitt Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt (2 Züge Sa, So)
- OE36: Reduzierung des Angebots im Abschnitt Beeskow - Frankfurt (Oder) um 14 Zugfahrten Sa, So ganzjährig von 60-min- auf 120-min-Takt
- Infragestellung von 5 der gegenwärtig 30 Zugangsstellen zum SPNV im Landkreis mit der Begründung eines dauerhaften Reisendenaufkommens von weniger als 50 Personen pro Tag. Alle diese gefährdeten Zugangsstellen (Buckow, Grunow (NL), Hubertushöhe, Oegeln, Schneeberg (Mark)) liegen an der OE36
- X403: Zum 08.12.2012 Auslaufen der Landesförderung ohne Kompensation.

Zielnetze 2016 und Perspektivnetz

- Die genannten Veränderungen sind lediglich in Maßnahmengruppen (Ausbau Nordkorridor Brandenburg, Eröffnung Ostkreuz in Berlin, Umsetzung Prignitzkonzept, Aufbau Dresdner Bahn, Elektrifizierung Stettiner Bahn u. a.) angeführt, betreffen den Landkreis Oder-Spree nicht, nur mittelbar (z. B. Ostkreuz) oder lassen keine Rückschlüsse im Einzelnen zu.

Der Landkreis Oder-Spree positioniert sich in folgenden Punkten nachdrücklich kritisch zu den vorgesehenen Einschränkungen und verbleibenden Unklarheiten:

- a) Eine Angebotsreduzierung zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt widerspricht dem permanent ansteigenden Pendleraufkommen in dieser Relation, wie aktuell vorliegende Un-



tersuchungen nachweisen²⁷. Betroffen ist der Hauptpendlerkorridor der gesamten Planungsregion (mit Ausnahme der Berlinverflechtungen). Reduzierungen in qualitativ hochwertigen ÖPNV-Angeboten führen unweigerlich zu weiter zunehmender Straßenverkehrsbelastung mit allen bekannten negativen Folgewirkungen.

- b) Die Halbierung des Wochenendangebotes auf dem Ostabschnitt der OE36 soll erfolgen, nachdem es nach jahrelangen Bemühungen und unter erheblichem Mitteleinsatz gelungen ist, die Betriebsführung zu beschleunigen und die Nutzung durch Reisezeitverkürzung attraktiver zu machen. Die positiven Auswirkungen auf die Fahrgastnutzung können seit Dezember 2011 noch gar nicht voll wirksam sein, zumal die Strecke gerade an den Wochenenden eine erhebliche Bedeutung im touristischen Verkehr hat. Betroffen ist vor allem eine der wichtigsten Tourismusdestinationen des Landkreises, das Schlaubetal.
- c) Eine Auflassung einzelner schwach frequentierter Zugangsstellen ist generell im Bereich des Möglichen, jedoch nur dann sinnvoll, wenn mit einer solchen Maßnahme ein Positivsaldo aus Aufwandssenkung, Attraktivitätsgewinn durch Beschleunigung sowie Attraktivitätsverlust durch eingeschränkten Zugang - zusammengefasst in der Fahrgast- und Einnahmenbilanz - erreicht wird. Nach vorliegendem Ansatz ist dieser Saldo nur positiv bei Einschränkung der Auswahl. Im Falle der Reduzierung des Wochenendangebotes im Abschnitt Beeskow - Frankfurt (Oder) würde das Aufkommen an den jetzt schon gefährdeten Zugangsstellen Oegeln, Schneeberg (Mark) und Grunow (NL) voraussichtlich gegen Null tendieren.
- d) Das technische Realisierungskonzept der Flughafenanbindung BER kann keine Direktverbindung über die OE36 vorsehen, weil dieselbetriebene Züge nicht in den Tunnelbahnhof einfahren dürfen. Deshalb soll eine schnelle und komfortable Anschlussverbindung in Königs Wusterhausen mit dem RE7 und in Berlin-Ostkreuz mit der RB24 hergestellt werden. Eine solche Verbindung ist aus Sicht des Landkreises dringend erforderlich aufgrund des erwarteten Anstiegs des Aufkommens im Flugverkehr, noch weit mehr aber für eine Lenkung des stark zunehmenden Pendlerverkehrs auf den ÖPNV.
- e) Nach verbindlicher Mitteilung des Landes Brandenburg (MIL) über die Eistellung der Förderung der Buslinie X403 zum Dezember 2012 muss zeitnah über deren Weiterbetrieb oder Alternativen entschieden werden. Die Linie ist ein wesentliches Element des Angebotsystems im Landkreis, da sie eine Hauptverbindungsrelation bedient. Der Aufgabenträger entscheidet im Ergebnis einer gegenwärtig erfolgenden Prüfung der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit des aktuellen und alternativer Betriebskonzepte.

4.5 In den Mittelzentren Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde werden Stadtverkehre betrieben, die bezüglich der Gestaltung des Liniennetzes und dem bereitgestellten Leistungsangebot während der abgelaufenen Planungsperiode erheblich umgestaltet und an die stadtstrukturelle Entwicklung angepasst sowie auf die städtischen Nachfrageschwerpunkte ausgerichtet worden sind. Dabei wurden auch die Angebotsvolumina weitestgehend angepasst:

Im Stadtverkehr Fürstenwalde werden aktuell 388.900 Fahrplan-km erbracht, das entspricht 53,6 % der Stadtverkehrsleistungen im Landkreis. Auf den Stadtlinien Eisenhüttenstadt sind es 336.250 Fahrplan-km, das entspricht 46,4 %. An Wochenendtagen wird jeweils eine Linie betrieben. Das Fahrgastaufkommen ist ähnlich verteilt. Die Relation beträgt 59,3 % Fürstenwalde zu 40,7 % Eisenhüttenstadt, was für eine effiziente Zuordnung spricht.

²⁷ Vergleichende Analyse der Pendlerverflechtungen und der Arbeitsplatzverteilung in der Planungsregion Oderland-Spree. Fortschreibung mit den Daten 2011. PROZIV Verkehrs- & Regionalplaner im Auftrag der Euroregion Pro Europa Viadrina und der regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree



Für die ÖPNV-Durchführung werden im Vergleich der beiden Städte immer erhebliche Unterschiede, die insbesondere aus der vorhandenen Stadtstruktur und der Lage des Bahnhofes resultieren, bestehen bleiben. Außerdem ist der unabwendbaren Vorausschau Rechnung zu tragen, dass im Falle Eisenhüttenstadt weiterhin mit Einwohnerverlusten und deren Auswirkungen in der Stadtstrukturentwicklung und andererseits im Falle Fürstenwalde mit einer relativ stabilen Einwohnerentwicklung zu rechnen ist.

Die Umgestaltungsanforderungen des abgelaufenen Nahverkehrsplanes wurden erfüllt:

Eisenhüttenstadt

- Anbindung des Bahnhofs im 30 min. Takt mit Ausrichtung auf die Verknüpfung von und nach Frankfurt (Oder).
- Bedienung der wichtigsten Nachfrageschwerpunkte im Stadtgebiet im 30-min-Takt bei gleichzeitiger Reduzierung der Linienanzahl. Erschließung im Stadtzentrum und im Umfeld der Schulen mit Haltestelleneinzugsbereichen im Radius von maximal 300 m.

Fürstenwalde

- Verbesserung der Anbindung des Stadtteiles Nord durch Eröffnung einer weiteren Linie (bzw. eines Linienabschnittes) und Einbeziehung der Bahnbrücke in der Johann-Sebastian-Bach-Straße in die Linienführung auf der Relation Bahnhof - Stadtzentrum - Einkaufszentrum Nord.
- Eine partielle Veränderung der Linienführung der Linie 2 und der Bau einer Wendeanlage im Bereich des Einkaufszentrums auf den südlichen Linien.

Eine Entscheidung über die künftige Gestaltung der Linien 2 und 4 erfolgt im Ergebnis einer Auslastungsprüfung durch die BOS.

Gemessen an der Kenngröße Haltestellenabfahrten je 1000 Einwohner und Betriebstag entfallen an Schul- und Ferientagen auf Fürstenwalde 82 Abfahrten, auf Eisenhüttenstadt 76 Abfahrten. Bezieht man auch Abfahrten von Regionalbussen ein, verschiebt sich das Verhältnis weiter zugunsten von Fürstenwalde. Umgekehrt ist die Situation an Wochenendtagen. Sa, So, FT werden in Fürstenwalde 19 Abfahrten (bei Einbeziehung von Regionalbushaltes 26 Abfahrten) angeboten, in Eisenhüttenstadt zwischen 41 und 50 Abfahrten je 1000 Einwohner. In Anbetracht der generellen Vergleichsorientierung an arbeitsfreien Tagen ca. 50 % des Werktagsangebotes bzw. an Samstagen etwa 60 % und an Sonn- und Feiertagen etwa 40 % des Werktagsangebotes bereitstellen zu sollen, kann geschlossen werden, dass in Eisenhüttenstadt das Wochenendangebot überdimensioniert ist.

Konkreter Handlungsbedarf wird für den Planungszeitraum nur in Eisenhüttenstadt und lediglich in der Prüfung einer möglichen Anpassung der Angebotsdimensionierungen an Wochenendtagen gesehen. In Eisenhüttenstadt wird der Stadtverkehr an arbeitsfreien Tagen nicht durch Regionallinien unterstützt. Dadurch kommt es in Anbetracht der Ausdehnung des Stadtgebietes und der Bedienung durch nur eine Stadtlinie zu geringfügigen Erschließungsdefiziten im Bereich Beeskower Straße/Karl-Marx-Straße, deren Reduzierung zusätzlich zu prüfen ist.

Ein mittelfristig stabiles Stadtverkehrsangebot soll dazu beitragen, die Entwicklung von Fürstenwalde weiter zu begünstigen und die Entwicklung von Eisenhüttenstadt durch Vorhaltung eines attraktiven Mobilitätsangebotes zu stabilisieren. Dabei sind jedoch Nachfragewerte im Sinne einer Evaluierung der Angebote regelmäßig zu kontrollieren und ggf. Anpassungsmaßnahmen zu planen.

Zur Fixierung der quantitativen Angebotsstrukturen in den Stadtverkehren wird folgender Bedienungsstandard empfohlen:



Tabelle 7 Mindestbedienungsvorgaben für Stadtverkehre

	Fürstenwalde	Eisenhüttenstadt
Hauptverkehrszeit Mo-Fr	30-min-Grundtakt	30-min-Grundtakt
Nebenverkehrszeit Mo-Fr	30-min-Grundtakt	30-min-Grundtakt
Sa, So, FT	60-min-Grundtakt	60-min-Grundtakt

Festlegung der Verkehrszeiten

- HVZ = Hauptverkehrszeit = Mo - Fr 05:00 - 09:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr
 - NVZ = Nebenverkehrszeit = Mo - Fr 09:00 - 15:00 Uhr und 19:00 - 21:00 Uhr; Sa, So, FT 09:00 - 19:00 Uhr
- Mo - Fr heißt generell auch an Ferientagen, nicht an Wochenfeiertagen.

Ebenso wie beim Regionalverkehr erfolgte die Festlegung des vorstehenden Mindestbedienungsstandards anhand einer Vergleichseinordnung in eine größere Gruppe von Städten der gleichen Größenordnung, ähnlicher Stadtstruktur und mit vergleichbaren Bedienungssystemen (also z. B. ohne Straßenbahn). Auch dabei wurde ausgeschlossen, dass überzogene Festlegungen zu einer Überforderung der Leistungsfähigkeit des vorhandenen Systems führen.

- 4.6 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 bzw. Rüdersdorf im Landkreis MOL 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. Beide Bahnen verkehren Mo-Fr in HVZ und NVZ in einem 20-min-Grundtakt, WS in der Früh- und Nachmittagsspitze abschnittsweise auf einen 10-min-Takt verdichtet. Die SRS verkehrt an Wochenend- und Feiertagen in einem 30-min-Grundtakt, der lediglich in den Tagesrandlagen nachfrageorientiert auf einen 60-min-Takt reduziert ist. Bei der WS wird aufgrund der hohen Bedeutung für den Freizeitverkehr auch an Wochenenden, mit Ausnahme des Früh- und Spätverkehrs, ein 20-min-Takt angeboten. Eine erreichte wichtige qualitative Verbesserung des Angebotes stellt die Gewährleistung eines barrierefreien Zuganges durch Einsatz eines Niederflurteiles bei jeder zweiten Zugfahrt der SRS dar.

Aufgrund der hohen Betriebs- und Investitionskosten wurde das Betreiben der SRS in der Vergangenheit mehrfach in Frage gestellt. Im Ergebnis durchgeführter Wirtschaftlichkeits- und Machbarkeitsuntersuchungen und nach Abschluss eines langfristigen Vertrages zwischen Unternehmen, Aufgabenträgern und Gesellschaftern ist der Betrieb der Bahn bis Ende 2024 gesichert.

Angebotsverbesserungen haben bei der WS zu erheblichen Nachfragesteigerungen geführt. Die Erreichung ähnlicher Effekte bei der SRS ist als eine Untersuchungsoption zu betrachten.

5 Angebots- und Maßnahmenplan - Teil II

- 5.1 Das bestehende Regionalbusnetz bildet auch weiterhin das Grundgerüst des Angebots im Planungszeitraum. Dabei ist die vorhandene Angebotsstruktur in 3 Ebenen konsequent weiter umzugestalten:
- a) Bedingt durch den Rückgang der Schülerzahlen wurden in den zurückliegenden Jahren erhebliche Veränderungen in der Schullandschaft vollzogen und daraufhin eine Neustrukturierung der Schülerbeförderung auf der Grundlage gestaffelter Unterrichtszeiten durchgeführt. Basis der



qualitativen Angebotsgestaltung im Schülerverkehr ist die geltende Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis²⁸. Dabei ist gleichzeitig den Anforderungen der Schüler an Schulen in freier Trägerschaft Rechnung zu tragen, die im Landkreis einen außergewöhnlich hohen Anteil haben. Die Anforderungen aus der Schülerbeförderungssatzung werden gegenwärtig mit nur geringfügigen punktuellen Ausnahmen erfüllt. Die Schulentwicklungsplanung des Landkreises weist keine absehbaren Veränderungen aus, die sich prägnant auf die Gestaltung des Schülerverkehrs auswirken. Somit ergibt sich im Schülerverkehr derzeit und im Planungszeitraum absehbar kein Handlungsbedarf. Anpassungen werden sich allerdings laufend aus Ganztagsbeschulung, Anwahlverhalten und Inklusion ergeben.

- 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, soweit diese im Landkreis vorkommen.

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

Dieses bisher im Landkreis Oder-Spree kaum genutzte Instrument ist auf der Grundlage einer soliden analytischen Basis im Planungszeitraum in ausgeprägter Weise und unter Prüfung aller geeigneten technologischen Ausgestaltungsformen (Anruf-Linienfahrten, Linienfahrten im Korridorbetrieb, Anruf-Sammeltaxi, Rufbus im Flächenbetrieb mit oder ohne Haltestellenbindung usw.) mit konkreten Maßnahmen zur Anwendung zu bringen. Nähere Hinweise zur Maßnahmengestaltung siehe im Punkt 5.4.

- 5.2 Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen bleibt ein zentrales Gestaltungsinstrument zur 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.

Folgende Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr werden festgelegt:

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV
	Verbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV
Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz)	Relationen für die Stadt- und Stadt-Umland-Erschließung	üÖPNV
	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen	
	Schülerverkehrsrelationen	
	Rufbus-Korridore bzw. -Räume	

²⁸ Satzung des Landkreises Oder-Spree über die Schülerbeförderung vom 08.05.2009 in der Fassung der 1. Änderung vom 24.03.2010 geregelt.



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. Karte 31).

Das Hauptnetz dient der Verbindung zwischen Zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den Hauptverknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentralen Orten, insbesondere der Metropole Berlin und dem Oberzentrum Frankfurt (Oder).

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelation SPNV:
 - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
 - durchgehender Taktverkehr
 - 60-min-Takt (Mo - So)
- Hauptverbindungsrelation üÖPNV:
 - großräumige Verbindung zwischen Zentren ohne paralleles SPNV-Angebot
 - mindestens 12 Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen)
 - 60-min-Takt ist vorzusehen
 - Mindestangebot auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen
 - Schnellbus-Charakter ist anzustreben (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten, ggf. nicht alle Haltestellen zu bedienen)
 - Busse mit hochwertigem Fahrkomfort
- Verbindungsrelation SPNV: Kommt im Landkreis Oder-Spree nicht vor
- Verbindungsrelation üÖPNV:
 - Verbindung von und zu Zentren mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
 - den Hauptverbindungsrelationen nachgeordnete üÖPNV-Verbindungen zwischen den Nahbereichs- und Mittelzentren des Landkreises Oder-Spree sowie funktional und netzbedingt aufgeteilte Hauptverbindungsrelationen
 - Verbindungen zu Zentralen Orten in benachbarten Landkreisen, sofern nicht wegen ihres Fahrgastaufkommens als Hauptverbindungsrelationen zu bewerten
 - mindestens 8 Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen) bei bedarfsabhängiger Verdichtung
 - Mindestangebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen im Einzelfall bei hinreichender Nachfrageerwartung.

Die gegenwärtigen Angebotsumfänge in den Relationen des kategorisierten Netzes sind den Karten 5 und 6 für Schul- und Ferientage zu entnehmen. Die notwendige Anzahl von Bedienungen je Richtung kann im Einzelfall auch durch Addition von Linienwegen in der gleichen Relation entstehen.



Das Ergänzungsnetz dient der Flächenerschließung (einschließlich im Stadtverkehr und im Stadt-Umland-Bereich), als Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr.

Gliederung und Charakteristik:

- Relationen für die Stadt- und Stadt-Umland-Erschließung:
 - Erschließung von Stadtgebieten und Stadt-Umland-Bereichen außerhalb der durchgehenden Verbindungsrelationen
 - Erfüllung von Zubringerfunktionen, insbesondere zu den Verbindungsrelationen und den innerstädtischen Verknüpfungspunkten
 - Verbindung zwischen Zielorten der Kern-Rand-Wanderung größerer Städte und der Kernstadt, soweit diese Funktion nicht durch Hauptnetzverbindungen erfüllt wird
 - regelmäßige Fahrtmöglichkeit mit nachfrageabhängiger Häufigkeit und mit Integration von Elementen der Angebotsorientierung, Taktverkehr ist vorzusehen
 - Angebot Mo - Fr und mindestens auch an Samstagen
 - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung sinnvoll
- Flächenerschließungs- und Zubringerrelation:
 - Erfüllung nahräumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
 - Fahrtenangebot nachfrageabhängig, mindestens entsprechend der Mindestbedienungsstandards
 - geringe, aber regelmäßige Nachfrage auch außerhalb der Schülerverkehrszeiten vorhanden
 - Angebot an Ferientagen kann eingeschränkt sein
- Schülerverkehrsrelation:
 - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
 - Bedienungshäufigkeit entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehrs
 - damit in der Regel kein Angebot an Ferientagen.
- Rufbus-Korridore/Rufbus-Räume:
 - geeignete Räume und Relationen für RufBus-Bedienung.

Gegenüber der bisher geltenden Kategorisierung werden folgende Veränderungen vorgenommen:

- zusätzliche Aufnahme der Kategorie „Relationen für die Stadt- und Stadt-Umland-Erschließung“, zugeordnet im Verflechtungsraum Erkner/Berlin
- neue HVR im üÖPNV in der Direktverbindung Fürstenwalde - Beeskow

Alle weiteren Kategorisierungen haben sich bestätigt.

5.3 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung im konventionellen Buslinienverkehr

(1) Angebotsanpassung nach Angebots-/Nachfrageanalyse

Auf der Grundlage von Zähldaten zur Fahrgastbelegung und ergänzender Potenzialuntersuchungen sind die Angebotsdichte sowie die Fahrplanlagen durch das 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 Notwen-



digkeit und der betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit durch bedarfsgesteuerte Angebote zu ersetzen oder zu streichen. Andererseits sollte gewährleistet sein, dass auch an Ferientagen ein Fahrtenmindestangebot entsprechend dem Mindestbedienungsstandard bereitgestellt wird.

(2) Maßnahmen zur Einhaltung des Mindestbedienungsstandards für das allgemeine Angebot
Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der Nichteinhaltung von Standardvorgaben gemäß Anlage 3 hat das Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung nach Möglichkeiten zu suchen, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt abzubauen. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotselemente, zu wählen. Saldierte Mehrleistungen sind zu vermeiden.

(3) Wochenend- und Freizeitverkehre

Das verbesserte Wochenendangebot ist angemessen und soll grundsätzlich beibehalten werden. Die Bedienung des Scharmützelseegebietes im Freizeitverkehr wird durch konventionelle Buslinien in Kombination mit den SPNV-Angeboten der OE35 und OE36 gewährleistet.

Für die Erreichbarkeit und Erschließung des Storkower Seengebietes ist auf die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Bedienung zu orientieren (siehe Punkt 5.4).

Das saisonale Wochenendangebot auf der Ausflugslinie A400 zur Anbindung des Schlaubetals wird sehr zufriedenstellend und zunehmend nachgefragt.

(4) Expressbus-Verkehre

Der bestehende Expressbusverkehr als Busersatzverkehr auf der Linie X403 zwischen Fürstenwalde und Beeskow hat dort zur Herausbildung einer Hauptverbindungsrelation geführt. Die durchgeführten Fahrten sind zumindest an Werktagen gut nachgefragt und weisen einen statistischen Besetzungsgrad auf, der über dem Durchschnitt der Regionallinienfahrten der BOS liegt. Aus verkehrlicher Sicht ist dieses Angebot weiterzuführen, jedoch unter Finanzierungsvorbehalt zu stellen.

Für weitere Expressbusverbindungen wird gegenwärtig kein Bedarf gesehen, da alle infrage kommenden Relationen ausreichend durch SPNV-Angebote bedient werden.

(5) Angebotsgestaltung im Verflechtungsraum in und um Erkner

Im Raum Erkner-Berlin-Grünheide-Woltersdorf-Gosen-Neu Zittau erfolgt eine vergleichsweise dichte ÖPNV-Bedienung, die dennoch aufgrund ihrer Kompliziertheit und Unübersichtlichkeit von Nutzern und potenziellen Nutzern häufig als unattraktiv empfunden wird. Dieses Problem ist seit langer Zeit bekannt und bereits mehrfach, jedoch ohne ein nennenswertes Umsetzungsergebnis, untersucht worden. Es besteht somit weiterhin zumindest Untersuchungs- und ggf. Handlungsbedarf. Bei der Konzipierung und Umsetzung möglicher Maßnahmen ist die notwendige Abstimmung mit der zuständigen Berliner Senatsverwaltung und der BVG zu beachten.

(6) Zunehmende Berücksichtigung der Angebotsinteressen besonderer Personengruppen

Zur verstärkten Gewinnung der Gruppe mobilitätseingeschränkter Personen sowie insbesondere der Senioren als ÖPNV-Nutzer und deren Mobilitätssicherung dient die zielgerichtete Gestaltung barrierefreier Verkehrsangebote hinsichtlich der Entwicklung des Fuhrparks, der Haltestelleninfrastruktur 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).

Zur Erfüllung dieser Aufgabenstellung sind die Erkenntnisse des Projektes „Aktiv und mobil - für ein selbstbestimmtes Leben im Alter“²⁹ anzuwenden und konkrete Maßnahmen zu erarbeiten.

²⁹ Abschlussbericht der AG Zentrum für Alterskulturen der Uni Bonn und Umfragezentrum Bonn, 2012



5.4 Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Im Zuge der Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind bedarfsgesteuerte Angebote im Planungszeitraum in weit höherem Maße als bisher anzuwenden. Dabei sollen, von Anschluss- oder Abruf-Linienfahrten als den einfachsten Formen bis hin zu Rufbussen im Flächenbetrieb mit hohen Freiheitsgraden die jeweils am besten geeigneten Formen zur Anwendung kommen.

Die funktionale Ausrichtung sollte dabei vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits aber Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich,
- auf der Wochenendbedienung und
- der Bedienung an Ferientagen,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Es ist anzustreben, schrittweise während des Planungszeitraumes bei den Bedarfsverkehren einen Anteil von 5 ... 10 % an den gesamten angebotenen Busverkehrsleistungen zu erreichen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen ist in der Regel anzustreben, unwirtschaftliche konventionelle Angebote einzustellen und durch bedarfsabhängige Angebote mindestens im vorherigen Umfang, ggf. auch darüber hinaus, zu ersetzen. Soweit flächenhaft wirkende Angebotsformen zur Anwendung kommen sollen, sind diese sinnvoll mit den Linien des Hauptnetzes von SPNV und üÖPNV zu verknüpfen. Soweit die Kompensationsmöglichkeiten groß genug sind, können diese Hauptlinien des üÖPNV ggf. verdichtet oder in der Betriebszeit erweitert werden. Die Ausdehnung der Rufbusgebiete muss nach den Kriterien Fahrzeiten im Netz, Voranmeldezeit, erwartete Nachfrage und Bündelungsmöglichkeit erfolgen. Attraktive Bedarfsverkehre haben Voranmeldezeiten von maximal 90 min.

Da die Einführung von Rufbusbedienungen vorrangig Fahrten an Ferientagen und Wochenendtagen betreffen soll, besteht eine erhebliche Unsicherheit durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Erhebungsdaten an Ferientagen³⁰. Daher ist anzustreben, im Rahmen der Vorbereitung konkreter Konzeptplanungen auf den betroffenen, jetzt durchgeführten Fahrten Erhebungen (Fahrgastzählungen sowie Fahrtzweck- und Quelle-Ziel-Befragungen) mit ausreichender Stichprobe durchzuführen.

Für derartige bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen nahezu alle Randgebiete des Kreisgebietes mit Ausnahme des Berliner Umlandraumes, ebenso wie zentrale Bereiche vorrangig in Frage. Mit der größten Eignung erweisen sich die Teilräume in den Bereichen Steinhöfel, Storkow sowie insgesamt südlich der Trassen von OE36 und B246. In Karte 31 sind fünf Teilräume abgegrenzt (Steinhöfel, Storkow, Heideseen-Tauche, Friedland-Schlaubetal, Neuzelle), für die sich konkrete konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen, einschl. der vorgenannten vorbereitenden Erhebungen, anbieten und ggf. schrittweise durchzuführen sind. Im Ergebnis sind zu ermitteln:

- Gegenwärtige Angebots- und Nutzungsstrukturen
- Potenzielle Nutzungsstruktur
- Auswahl der optimalen Angebotskombination
- Technologische Planung, einschl. Disposition
- Wirtschaftlichkeitsbetrachtung aus Aufwands- und Ertragsprognose
- Finanzierungskonzept und Umsetzungsempfehlung

³⁰ Im Rahmen der VBB-Erhebungen werden keine Fahrten an Ferientagen erhoben, im Rahmen von Schwerbehindertenerhebungen (bei denen auch alle Fahrgäste gezählt werden) zwar auch an Ferientagen, aber nur mit begrenzter Stichprobenauswahl.



- 5.5 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 Karte 31):

Tabelle 8 Kategorisierte Verknüpfungspunkte

Hauptverknüpfungspunkte	Weitere wichtige Verknüpfungspunkte
ZOB Erkner	Bf. Storkow
ZOB/Bf. Fürstenwalde	Bf. Neuzelle
Bf. Beeskow	Bf. Fangschleuse
ZOB/Bf. Eisenhüttenstadt	Bf. Bad Saarow [neu]
	Bf. Wendisch-Rietz [neu]
	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 5 min orientieren. Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen bis 10 min. für den Umstieg Bus-Bus und bis 15 min. für den Umstieg Bus-Bahn. Damit wurden die zulässigen Anschlusszeiten gegenüber dem bisherigen Planungsstand um jeweils 5 min verkürzt.

Hinweise für konkrete Verknüpfungsanforderungen an den einzelnen Punkte (Linien, Lastrichtungszeiten usw. werden im Erläuterungsbericht zu dieser Beschlussvorlage gegeben.

Aufgrund der in Punkt 2.6, Tabelle 3, nachgewiesenen vergleichsweise hohen Verknüpfungsquoten beschränkt sich der Prüfungs- und ggf. Handlungsbedarf im Wesentlichen auf den Verknüpfungspunkt Beeskow (nach der Fahrplanänderung der OE36) und Neuzelle.

- 5.6 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 Umstiegsmöglichkeiten weiter untergliedert (C1 bis C3).

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen wurden vom VBB „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ (Leitfaden) als Richtwerte entspr. Anlage 4 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 Haushaltsmittel 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.

In Präzisierung der Vorgaben des Nahverkehrsplanes 2007 - 2011 wird künftig auch für Haltestellen der Kategorie C2 eine Ausstattung mit Sitzgelegenheit vorgegeben, um insbesondere den Anforderungen von Senioren besser Rechnung tragen zu können. Generell werden bereits bei Neu- und Ausbau von Haltestellen mindestens die Ausstattungsmerkmale der Kategorie C1 umgesetzt.

6 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

6.1 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 (Orientierung: <3,5 %) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Fahrt 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 (Orientierung: <5,0 %) bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 3 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrtankünfte. 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. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang - auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen, VBB-Info-Punkte

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet sind nach ihrer Bedeutung zu kategorisieren und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen zu versehen. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequentierung und Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der Fahrgäste) zu betrachten.

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft - im Orts- und Nachbarortslinienverkehr zusätzlich die Haltestellenbezeichnung - sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach Anlage 4 den Maßstab.

Beim Haltestellenneu- oder -umbau ist auf Barrierefreiheit zu achten. Das soll durch günstige Haltekantenhöhen, abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen geschehen. Den Bedürfnissen



älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Hinsichtlich der vom VBB übergebenen Info-Punkte ist insbesondere zu gewährleisten, dass diese von den Betreiberunternehmen mit aktuellen Fahrplan- und Tarifinformationen versehen werden.

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 fachlichen 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 durch Auswahl und entsprechende Ausbildung über die Voraussetzungen verfügt, um folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung erfüllen zu können:

- Kundenfreundlichkeit
- 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, einschl. einer Dienstkleidung.

Vorstehende Anforderungen gelten uneingeschränkt auch für eingesetzte Subunternehmer des Betreibers (bei letzteren mit Ausnahme der Dienstkleidung bei Rufbus-Einsätzen).

D) Fahrzeugeinsatz

Mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort gelten folgende Vorgaben:

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle ab dem Kalenderjahr 2013 beschafften Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, müssen diese mindestens die im Jahr ihrer Erstzulassung geltende Höchstnorm erfüllen.

Hinsichtlich einer möglichen schrittweisen Umstellung oder Teilumstellung des Antriebssystems der Fahrzeugflotten vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsärmeren Antrieb ist im Planungszeitraum die technologische und die Preisentwicklung durch die Betreiber und den Aufgabenträger zu verfolgen. Im Ergebnis einer aktuellen einschlägigen Untersuchung³¹, bei der insgesamt 14 Antriebstechnologien nach ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Kriterien vergleichend bewertet wurden, kommt lediglich der Bioethanolantrieb als kurzfristige Alternative in Frage, weil dieser eine deutliche Reduzierung insbesondere der CO₂-Emissionen bringt und andererseits nur vergleichsweise

³¹ Nachhaltigkeitskriterien zur Entwicklung eines emissionsfreien ÖPNV im Landkreis Barnim. Ergebnisbericht und Anwenderhandbuch zum Bewertungsmodell. PROZIV Berlin, Februar 2009 (im Auftrag des Landkreises Barnim)

geringe Mehrkosten gegenüber dem Dieselantrieb verursacht. Die insgesamt favorisierten Elektroantriebe sind dagegen sowohl technisch noch nicht ausgereift als auch kurzfristig nicht finanzierbar. Dieselelektrische Hybridantriebe verursachen gegenwärtig noch Mehraufwendungen von 70 ... 80 TEUR pro Fahrzeug, können aber im Planungszeitraum zu einer sinnvollen Option werden, im Gegensatz zu den Erdgasantrieben, die aus unterschiedlichen Gründen nicht mehr expandieren. Im Ergebnis wird gegenwärtig eine Flottenumstellung nicht vorgesehen. Wenn damit begonnen werden sollte, dann zunächst in den Stadtverkehren.

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, darunter auf Stadtlinien ausschließlich, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low Entry) und/oder Einstiegshilfen (Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer, Haltegriffen und gut erreichbarem Notsignalknopf einzusetzen.
- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 14 Jahre ab Erstzulassung oder 700 Tkm Laufleistung zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge an der jährlichen Fahrplanleistung wird jedoch eng begrenzt und in Verkehrsverträgen mit den Betreiberunternehmen geregelt, ebenso wie die Nachweispflichten über den Fahrzeugeinsatz gegenüber dem Aufgabenträger. Die Altersbegrenzung wird in Anpassung an die normalen Nutzungszyklen von Linienbussen um zwei Jahre heraufgesetzt, liegt damit aber noch immer um zwei Jahre unter den empfohlenen Qualitätsstandards des VBB³² (dort: Fahrzeughöchstalter 16 Jahre, Durchschnittsalter 8 Jahre).
- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle eingesetzten Fahrzeuge durch Anbringung des Logos im Frontbereich so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet erkennbar ist. Die Fahrzeuge sind mit der im Rahmen des VBB abgestimmten Abfertigungstechnik auszustatten.
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.



³² Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011



Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge. Einschränkungen erfolgen lediglich für Subunternehmerfahrzeuge im Rufbus-Einsatz hinsichtlich der Ausstattung mit Abfertigungstechnik

E) Fahrgastinformation

Die Unternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. In diesem Zusammenhang sind generell die Fahrgastinformation an kleineren SPNV-Zugangsstellen sowie die Information über Fahrplanunregelmäßigkeiten im SPNV weiter zu verbessern. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Unternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Grunddaten bereitzustellen. Darüber hinaus gewährleisten die Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Unternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen.

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

Weiterhin haben die Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So ist im Zuge der Fuhrparkerneuerung neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine akustische Haltestellenansage in den Fahrzeugen vorzusehen, die für ortsfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden.

Die Bemühungen um zunehmende Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrgastinformation: barrierefreie Gestaltung (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) entsprechend VBB-Standards, insbesondere an den VBB-InfoPunkten.

G) Vertrieb und Kundenservice

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind 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 anzubieten (Einschränkungen ggf. bei Subunternehmerfahrzeugen im Rufbus-Einsatz). Beim Verkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Der Landkreis Oder-Spree und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Erprobung und ggf. die Einführung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs und Fahrausweisarten, z. B. über das Internet oder Mobiltelefone, e-ticketing.

6.2 Das Qualitätsmanagement ist als eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.

Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage der von den Unternehmen übergebenen statistischen Informationen. Einzelmodalitäten, die sich auf die in **Punkt 6.1** festgestellten Kriterien beziehen, werden in Verkehrsverträgen festgelegt.



Die Verkehrsunternehmen haben als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung, ein Störungs- und Beschwerdemanagement aufzubauen bzw. vorzuhalten und weiterzuentwickeln.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement sollte als Bestandteil des Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO 9001:2000 oder eines gleichwertigen Systems durchgeführt werden. Zusätzlich wird auf eine Umweltzertifizierung orientiert, über deren Verbindlichkeit im Rahmen künftiger Leistungsvergaben entschieden wird.

Die Berücksichtigung von Hinweisen und Kritiken der Fahrgäste, der Vertreter von Kundengruppen sowie des Aufgabenträgers sind als wesentliches Mittel zur Bestimmung und Beeinflussung der Kundenzufriedenheit sowie als Anhaltspunkte für angebotsplanerische Veränderungen zu nutzen.

7 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2016

7.1 Es ist davon auszugehen, dass die schwerwiegenden Strukturverschiebungen mit insgesamt im Regionalbusverkehr auch deutlichen Verlusten der Fahrgastnachfrage bereits in den letzten 2 Jahren weitgehend ausgelaufen sind und insgesamt von einer Stabilisierung der Nachfrage ausgegangen werden kann. Insbesondere wird im Planungszeitraum mit einem leichten Anstieg der Nachfrage im Schülerverkehr zu rechnen sein können. Andererseits wirken die sonstigen Rahmenbedingungen der Nachfrageentwicklung sowie die Ziele und Maßnahmen der Angebotsgestaltung im Jedermannverkehr nicht stark genug, um auch dort einen ähnlichen Effekt zu erreichen.

Nachfrage erhöhend wirken die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren moderaten, wenn auch tendenziell auslaufenden Zuwächse bei Erwerbstätigkeit und Beschäftigung und des daraus folgenden Pendleraufkommens um immerhin noch fast 8 % sowie die leicht ansteigenden Schülerzahlen. Ebenfalls positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem Verbundtarif im Gegensatz zur Preisentwicklung für die MIV-Nutzung, bei teilweiser Gegenwirkung durch vorgesehene Tarifierhöhungen sowie ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur wieder verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit (Haltestellen- und Linienwegbindung) sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

Nachfrage begrenzend wirkt sich zunächst allgemein der insgesamt zwar nur leichte, räumlich aber stark differenzierte Rückgang der Einwohnerzahlen aus. Wichtigen Einfluss übt ebenso die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen und Nutzungshäufigkeiten 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.

Für den Planungszeitraum wird per Saldo

- im Busverkehr insgesamt von einem unveränderten Fahrgastaufkommen ausgegangen,
- wobei leichte Anstiege im Schülerverkehr durch leichte Rückgänge im Jedermannverkehr kompensiert werden (leicht bedeutet jeweils im Bereich von $\pm 2,5\%$),
- ebenso werden Zuwächse im Stadtverkehr Fürstenwalde durch Rückgänge entsprechend der Einwohnerentwicklung im Stadtverkehr Eisenhüttenstadt kompensiert;
- Die Landstraßenbahnen können beide entsprechend der positiven Einwohner- und Schülerentwicklung von einer zumindest stabilen Fahrgastnachfrage ausgehen. Aufgrund der Be-



deutung der Bedeutung im touristischen und Ausflugsverkehr kann die Woltersdorfer Straßenbahn sogar mit weiter zunehmender Fahrgastnachfrage rechnen.

Das Verhältnis zwischen Schülerverkehr und sonstigem Verkehr verschiebt sich geringfügig zugunsten des Schülerverkehr auf ein Verhältnis (bezogen auf das Jahresaufkommen 2016) von

	Schüler	: Sonstige
Gesamtaufkommen	53,6	: 46,4
dar. Bus	55,8	: 44,2
dar. Regionalbus	68,4	: 31,6

- 7.2 Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage wird räumlich noch stärker differenziert sein, als in den zurückliegenden Planungszeiträumen. In den Teilbereichen innerhalb des Berliner Umlandraumes, im Raum Fürstenwalde und im Raum Bad Saarow überwiegen aufgrund von Zuzügen und günstigerer wirtschaftlicher Entwicklung die positiv gerichteten Einflüsse. Davon profitieren besonders weiterhin auch die beiden Landstraßenbahnen. Im nördlichen, mittleren und östlichen Kreisgebiet stagniert das Aufkommen im günstigsten Falle und geht überwiegend sogar zurück. Die gleiche Differenzierung trifft auch die beiden Stadtverkehrssysteme in Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt.

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.

Hinsichtlich der Finanzierung der grenzüberschreitenden Verkehre mit Berlin besteht eine Vereinbarung zwischen den Aufgabenträgern, dass die Busverkehre der BVG im Gebiet des Landkreises Oder-Spree durch den Aufgabenträger Land Berlin und die Straßenbahnverkehre der Linien 87 und 88 auf Berliner Gebiet durch den Aufgabenträger Landkreis Oder-Spree finanziert werden.

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 und die Inkraftsetzung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg (ÖPNV-FV BB) sowie die 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 den Aufgabenträger zu verwalten und effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises einzusetzen. Zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben bei der Organisation und Förderung des übrigen ÖPNV hat der Landkreis nach § 10 ÖPNVG und der dazu erlassenen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV) des Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) die Ausgabenverantwortung für die zweckgebundene Zuweisung des Landes.



Diese schließt Mittel nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG), nach §§ 3 und 4 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG), zweckgebunden für die Investitionsförderung, sowie Haushaltsmittel des Landes (wenn solche fließen) ein. Seit dem Jahr 2008 werden auch die Ausgleichsmittel für die Schülerbeförderung bis zu diesem Zeitpunkt gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. nach der Personenbeförderungsausgleichsverordnung (PBefAusglV) über die Aufgabenträger geleitet. Weiterhin 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 vor die Aufgabe gestellt worden, das ÖPNV-Management entsprechend seiner aufgewerteten Aufgabenträgerfunktion zu überprüfen und ggf. neu zu ordnen. Dabei war die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowohl national als auch in der EU hinsichtlich der marktconformen Leistungsvergabe und -finanzierung zu berücksichtigen. Aus den genannten Gründen haben der Organisationsaufwand und die Verantwortung des Aufgabenträgers für die Lösung von Regieaufgaben erheblich zugenommen. Im Ergebnis einer Analyse der Aufgabenprofile und unter Berücksichtigung der unternehmensstrukturellen Situation im Landkreis hat der Landkreis Oder-Spree die Funktion des ÖPNV-Verantwortlichen als Lokale Regieeinheit ÖPNV (ohne zusätzliche Personalkapazität) strukturiert, die als Besteller für ÖPNV-Leistungen und als Controller für deren vertragsgemäße Durchführung fungiert. Eine funktionale Trennung der Besteller- und Erstelleraufgaben für den ÖPNV ist damit gewährleistet (vgl. Anlage 5).

8.3 Die Unternehmensorganisation gestaltet sich im Landkreis Oder-Spree so, dass

- Inhaber der Liniengenehmigungen bis zum 31.12.2016 und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree die Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS) ist. Mehrheitsgesellschafter der BOS ist die DB Regio AG (51 %). Der Landkreis hält einen Minderheitsanteil (49 %).
- Die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) und die Woltersdorfer Straßenbahn GmbH (WS) betreiben mit eigenen Genehmigungen bis 31.12.2024 jeweils eine Tramlinie als so genannte Landstraßenbahnen. Gesellschafter der WS sind zu jeweils 50 % der Landkreis Oder-Spree und die Gemeinde Woltersdorf. Mehrheitsgesellschafter der SRS ist die Niederbarnimer Eisenbahn AG (70 %). Minderheitsgesellschafter sind die Gemeinden Schöneiche bei Berlin und Rüdersdorf bei Berlin (jeweils 15 %). Der Landkreis Oder-Spree hält keine Geschäftsanteile an der SRS.
- Für die Durchführung des konventionellen Buslinienverkehrs der BOS ist gegenwärtig eine Subunternehmerquote von maximal 20 % vertraglich festgelegt. Für alternative Verkehrsleistungen wird dies offen gelassen. Abgesehen davon, dass innerhalb eines geltenden Verkehrsvertrages eine Änderung nur im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien möglich wäre, ist auch einzuschätzen, dass die Bemessung dieser Quote im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung als ausgewogen zu bewerten ist. Der Gesamtanteil der Subunternehmerleistungen an den Nutzfahrleistungen wird dennoch ansteigen, weil der Anteil der alternativen Verkehre zunimmt, für die voraussichtlich teilweise Subunternehmer gebunden werden.

8.4 Gegenwärtig bestehen zwischen den Genehmigungsinhabern BOS und SRS als Betreiberunternehmen (Leistungsersteller) sowie den Aufgabenträgern Landkreise Oder-Spree und Märkisch-Oderland



sowie den beteiligten Gemeinden (Leistungsbesteller) Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge (Verkehrsverträge), die an die Laufzeit der jeweiligen Genehmigungen gebunden sind. Das bedeutet, dass noch während der Laufzeit des Nahverkehrsplanes die Genehmigungen für den Busverkehr neu zu erteilen, die Leistungen neu zu vergeben sowie Leistungskonditionen und Finanzierung vertraglich neu zu vereinbaren sind.

Grundsätzlich entsprechen die bestehenden Verkehrsverträge bereits den Anforderungen der dafür maßgebenden Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. In folgenden Punkten wird ein vertragsrechtlich zu prüfender Änderungs- bzw. Präzisierungsbedarf im Hinblick auf den Abschluss von Folgeverträgen gesehen:

- Präzisierung der Qualitätsvorgaben entsprechend Punkt 6 des Nahverkehrsplanes
- Vereinbarung von klaren Rechtsfolgeregelungen bei Vertragsverletzungen, insbesondere Nichteinhaltung von Qualitätsvorgaben unter Anwendung von Anreizregelungen
- Beachtung der Vorgaben des Leitfadens „Standards für die Verbundintegration bei Vergaben im ÖPNV“.

Rechtliche Grundlage für Genehmigungsverfahren ist das PBefG in einer bis dahin voraussichtlich novellierten Fassung. Wesentliche und primärrechtlich geltende beihilferechtliche und vergaberechtliche Grundlage ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Diese Verordnung sieht zwar unter bestimmten Voraussetzungen (eigenes oder beherrschtes Unternehmen, Schwellwertunterschreitungen, Notmaßnahmen) auch weiterhin so genannte Direktvergaben und Inhouse-Geschäfte (Eigendurchführung ohne Vergabe) vor, jedoch sind diese in der unternehmensrechtlichen Konstellation im Landkreis Oder-Spree nicht rechtssicher anwendbar. Auch die abweichende Übergangsregelung nach Art. 8 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 ist mit Bezug auf Abs. 3 des gleichen Artikels nicht anwendbar.

Somit muss davon ausgegangen werden, dass ein wettbewerbliches Vergabeverfahren zur Anwendung kommen muss, wobei zwischen dem Genehmigungswettbewerb und der Ausschreibung zu wählen ist. Es liegt dabei im Interesse des Aufgabenträgers, einen möglichst großen Einfluss auf die Inhalte, Vorgaben und Auswahlkriterien innerhalb eines solchen Verfahrens zu erhalten.

Gegenwärtig und voraussichtlich auch nach durchgeführter Novellierung des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht widerspruchsfrei durchzuführen sein. Daher ist es erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger mit klarer Zuordnung der Zuständigkeiten in einem abgestimmten Verfahren zu gewährleisten, so wie dies einschlägige Verfahrenshinweise des MIL vorsehen.

Der Aufgabenträger hat zu beachten, dass er mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens seinen Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat.

- 8.5 Zur Vorbereitung des Vergabeverfahrens hat der Aufgabenträger bereits mit dem Nahverkehrsplan 2007 bis 2011 eine Zusammenfassung aller Buslinien im Landkreis Oder-Spree zu einem Linienbündel „Oder-Spree/Bus“ geführt. Die Zuordnung der Linien zum Linienbündel „Oder-Spree/Bus“ ist Anlage 1 zu entnehmen. Mit dem vorliegenden Nahverkehrsplan wird der entsprechende Bündelungsbeschluss bestätigt und erneut 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 oder einem anderen schriftlichen und amtlich veröffentlichten Dokument aufgrund entsprechender Beschlüsse zuständiger Organe/Amtsträger des Aufgabenträgers 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 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des üÖPNV

9.1 Im ÖPNV des Landkreises Oder-Spree gilt der VBB-Tarif nach dem Stand vom 01.01.2011 mit dem Änderungsstand zum 03.06.2012.³³ Karte 32 stellt den Ausschnitt aus dem Tarifwabenplan³⁴ dar.

Mit der Tarifierhöhung 2011 sind die Preise für Fahrten innerhalb des Kreisgebietes mit Fahrausweisen des Bartarifs um 4 bis 5 % gegenüber 2008 (letzte Tarifierhöhung) angestiegen, für Zeitfahrausweise um 2 bis 3 %. Die Stadt-Umland-Tarife wurden stärker angehoben. Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ist nach dem vorliegenden Informationsstand davon auszugehen, dass das Tarifniveau im jährlichen Mittel um 2,15 % angehoben wird, d. h. bis zum Jahr 2016 um insgesamt 13 %. Wenn diese Tarifierhöhungen harmonisch - also tatsächlich jährlich um etwa diese 2 % - durchgeführt werden, sind kaum senkende Einflüsse auf die Fahrgastnachfrage zu erwarten. Anders ist die Erwartung bei sprunghaften Entwicklungen (z. B. 6,5 % alle 3 Jahre). In der Summe ist die Anhebung gleich, die gefühlte Wirkung beim Fahrgast aber ungleich größer.

9.2 Unter den Bedingungen geltender Verkehrsverträge spielt für die Planung des Aufgabenträgers die Aufwands- und Ertragsentwicklung der Unternehmen zwar nur mittelbar eine Rolle, dennoch besteht ein vitales Interesse daran, dass vergebene Aufträge zuverlässig (und das heißt auch auskömmlich) ausgeführt werden können. Zudem bestehen ab dem Vertragsjahr 2013 wirksame Anpassungsoptionen, die sich auf Kriterien der Aufwands- und der Ertragsentwicklung beziehen.

Unter den gegebenen Bedingungen im Planungszeitraum und im Planungsraum können folgende Annahmen zur Aufwands- und Ertragsentwicklung getroffen werden:

Aufwendungen

- Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2016
 - die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
 - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
 - die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff und Fahrstrom
 - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
 - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.

³³ Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif) Stand 01.01.2011 (mit einzelnen Änderungen ab 01.08.2011 und zum 03.06.2012)

³⁴ Leerwaben haben keine zugeordnete Siedlungseinheit, sondern dienen nur zur Harmonisierung der Tarifentfernungen.



- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend **Abschnitten 5 und 6** ergeben sich keine signifikanten Veränderungen des Gesamtleistungsvolumens im Landkreis. Der Aufgabenträger wird jedoch darauf drängen, dass der Anteil der bedarfsabhängigen Angebote auf 5 ... 10 % steigt. Unter Berücksichtigung einer normalen Abrufquote für Bedarfsleistungen zwischen 30 und 50 % resultiert eine Abnahme bei den tatsächlich zu erbringenden Fahrleistungen.
- Der Bedarf an Fahrpersonal bleibt im Wesentlichen konstant. Bei weiteren Umstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung kann es zu einem geringen Minderbedarf kommen, weil bei diesen Bedienungsformen vorrangig Subunternehmer eingesetzt werden. Diese verursachen dann aber andererseits steigende Aufwendungen für bezogene Leistungen. Zusätzlich sind Dispositions- und Vorhaltungskosten zu kalkulieren.
- Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Verwerfungen, ist tendenziell aber deutlich nach oben gegangen. Die Jahre bis Mitte 2008 waren durch starke Anstiege gekennzeichnet, danach gab es infolge der allgemeinen Wirtschafts- und Finanzkrise einen Preisverfall um bis zu einem Drittel (allein im Vergleich der Jahresdurchschnittswerte 2009 zu 2008 um knapp -21 %). Seitdem sind die Preise bereits wieder kräftig angestiegen. Die Preise für Elektroenergie sind ebenfalls erheblich angestiegen. Mittelfristig ist mit einer erneuten Wirksamkeit der Preis erhöhenden Faktoren (Verknappung der Ressourcen, steigender Bedarf, noch geringe Wirksamkeit alternativer Antriebsenergien) und demzufolge mit Steigerungen weit oberhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate zu rechnen.
- Das Volumen der Abschreibungen wird bis 2016 etwa im bisherigen Rahmen bleiben bzw. leicht zurückgehen. Die Kostenbelastung aus diesem Faktor kann in zwei Richtungen reduziert werden:
 - die teilweise Umstrukturierung des Fahrzeugparks infolge der Umstellung konventioneller auf bedarfsabhängige Leistungen
 - durch Anhebung des zulässigen Höchstalters der Fahrzeuge von 12 auf 14 Jahre.
- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,85 %/a angenommen.

Erträge

Hauptkomponenten der Ertragsentwicklung sind

1. die Entwicklung der Verkehrserlöse,
diese wiederum resultieren aus der Entwicklung der Fahrgastzahlen und deren Struktur, der Tarifentwicklung und der Tarifergiebigkeit, der Einnahmenaufteilung im VBB und den erlös-gleichen gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen
2. die Entwicklung der sonstigen Einnahmen
in Form der nicht als Erlöse zu wertenden gesetzlichen Ausgleichszahlungen und Erstattungen (Landesmittel), Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers und von Dritten (z. B. Kommunen, Unternehmen).
 - Die Fahrgastprognose nach **Abschnitt 7** ergibt eine gleichbleibende Anzahl der Beförderungsfälle, wobei mit einem leichten Anstieg der bei der Schülerbeförderung und einem diesen kompensierenden leichten Rückgang beim Jedermannverkehr kalkuliert wird.
 - Die Entwicklung der Verkehrstarife wurde gemäß **Abschnitt 9.1** mit durchschnittlich +2,15 %/a, das ergibt insgesamt +13 %, angenommen. Die Erlösergiebigkeit dieser Anhebungen



richtet sich nach Umfang und Zyklen der Anpassung. In der Regel kann davon ausgegangen werden, dass 50 ... 70 % der Tarifierhebung in realisierte Erlöse umgesetzt werden.

- Für Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg einzige noch als Erlöse vereinnahmte gesetzliche Erstattung ist die für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX. Diese Erlöse werden dem allgemeinen Trend folgend geringfügig weiter ansteigen, fallen anteilig aber kaum ins Gewicht.
- Die Zuweisung von Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger des üÖPNV sowie Forderungen an deren Verwendung ergeben sich mit Wirkung vom 1. Januar 2008 aus § 10 des novellierten ÖPNV-Gesetzes Brandenburg und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNVfV.³⁵

Nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:

- a) Mittel nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes
- b) Mittel nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 3 des Entflechtungsgesetzes³⁶
- c) Landesmittel zur Leistungsförderung im üÖPNV (zur Deckung von Aufwandsfehlbeträgen in den ÖPNV-Unternehmen)
- d) Landesmittel, die nach ihrem Zweck bis 2007 zur Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG bestimmt waren (jetzt Landesmittel nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV BB).³⁷

Aus den unter a) bis d) genannten Quellen gewährt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern jährlich 83 Mio. EUR zur Unterstützung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Davon ist ein Teilbetrag von 46 Mio. EUR zur Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV bestimmt, seine Verteilung wird in § 1 Absatz 2 ÖPNVfV geregelt. Ein Teilbetrag von 37 Mio. EUR soll insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung tragen, seine Verteilung ist in § 1 Absatz 3 ÖPNVfV geregelt. In einer Übergangsperiode bis 2010 wurden diese Mittel anteilig nach der bisherigen Zuweisung gemäß § 45a PBefG bzw. nach der Neuregelung zugewiesen. Während jedoch der Ausgleichsanspruch nach § 45a PBefG beim leistungserbringenden Unternehmen lag, ist für die Zuweisung nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV der Aufgabenträger anspruchsberechtigt.

- Es ist darauf hinzuweisen, dass die nachstehende Regelung über die ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes prinzipiell nur bis zum Jahre 2012 bzw. nach aktuellem Stand vermutlich bis 2013 festgeschrieben ist. Aus diesem Grund ist im Auftrag des Landes eine Evaluierung der ÖPNV-Fördermechanismen im Land Brandenburg durchgeführt worden. Das im Februar 2012 vorgelegte Ergebnis³⁸ bestätigt die Wirksamkeit der Maßnahmen und auch im Wesentlichen die strukturelle Sachgerechtigkeit (Schlüsselmerkmale).

³⁵ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNVfV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, zuletzt geändert durch die 2. Änderungsverordnung vom 31.08.2007, GVBl II, S. 307

³⁶ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 05.09.2006, BGBl I, S. 2185 - die hier relevanten Bestimmungen beziehen sich auf bisherige Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

³⁷ Nach § 10a des novellierten ÖPNVG ersetzt das Land Brandenburg § 45a PBefG durch § 10 Abs. 2 und 4 ÖPNVG; die Grundlage dafür ist die Ermächtigung nach § 64a PBefG.

³⁸ Gutachten zur Evaluierung der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg. KCW, Nahverkehrsberatung Südwest, Februar 2012



Besagtes Gutachten äußert sich zu den strukturellen Verteilungsmerkmalen, jedoch nicht zu den absoluten Volumina der Förderbeträge und qualifiziert dies zu einem Gegenstand der verkehrspolitischen Entscheidung der Landesregierung.

Die Landesmittelzuweisungen an den Aufgabenträger zur zweckgebundenen Verwendung ergeben sich gegenwärtig nach folgendem Schema:

Schema Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des üÖPNV		
Finanzierungsquellen nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG		
Mittel nach §§ 5 und 8 Regionalisierungsgesetz	Landesmittel nach Maßgabe des Haushaltplanes	Mittel nach § 3 (1) Entflechtungsgesetz
		Zweckbindung für investive Verwendung
Anteilige Zuweisungen an Aufgabenträger üÖPNV nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG		
Zuweisungen nach § 1 Absatz 2 ÖPNVfV - 46 Mio. EUR -	Zuweisungen nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV - 37 Mio. EUR -	Verwendung nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG
Schlüsselmerkmale; Zuweisungsanteile ³⁹		Großvorhaben des Neubaus, des Ausbaus oder der Grundenerneuerung von Infrastrukturanlagen des schienen- und leistungsgelassenen ÖPNV; Investitionsprojekte von besonderer Landesbedeutung
<ul style="list-style-type: none"> o Fläche des Aufgabenträgerbereiches 30 % o fahrplanmäßiges Angebot 20 % o Eigenmittel des Aufgabenträgers und der kreisangehörigen Gemeinden zur ÖPNV-Förderung 20 % o Fahrgastzahlen (ohne Ausbildungsverkehr) 30 % 	<ul style="list-style-type: none"> o Fläche des Aufgabenträgerbereiches 30 % o Schülerinnen/Schüler und Studierende im Aufgabenträgerbereich 30 % o fahrplanmäßiges Angebot 40 % o Übergangsregelungen bis 2010 nach § 1 Abs. 4 ÖPNVfV 	
Verwendung:		
Verwendung		
		Mindestanteil 12,05 % § 1a ÖPNVfV
Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV (Beitrag zum Defizitausgleich in den ÖPNV-Unternehmen)	Förderung des Ausbildungsverkehrs im üÖPNV (Ausgleich für Mindererlöse aus Fahrpreisermäßigungen)	Investitionsvorhaben in Verantwortung des Aufgabenträgers

- Im Ergebnis der Revision der den Ländern zufließenden Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz, die für das Jahr 2014 ansteht und deren Ergebnisse ab 2015 wirksam werden, ist eine Kürzung dieser Mittel zu befürchten, nachdem diese bis 2014 noch einer Dynamisierung um +1,5 % pro Jahr unterliegen. Eine entsprechende Kürzung würde voraussichtlich nicht durch den Landeshaushalt „aufgefangen“, sondern an die Aufgabenträger durchgereicht.
- Nach stabilen Mittelzuführungen nach dem Entflechtungsgesetz in den zurückliegenden Jahren werden diese ab dem Jahr 2014 um 15 % pro Jahr abgeschmolzen. Die Zweckbindung dieser investiven Fördermittel kann im Land Brandenburg, entsprechend bereits vorliegendem Kabinetts- und Landtagsbeschluss, bis 2019 gewährleistet werden.

³⁹ Die Zuweisungsanteile beziehen sich auf die Landeswerte, für den einzelnen Aufgabenträger errechnen sie sich aus dessen Anteil an der jeweiligen Schlüsselgröße.



- Schließlich fließen dem Aufgabenträger Mittel der Stadt Fürstenwalde zur Kofinanzierung des Betriebs der Stadtlinien zu. Eine entsprechende Vereinbarung läuft mit dem Kalenderjahr 2013 aus.

9.3 Der **Finanzierungsbedarf** für den Aufgabenträger des üÖPNV ergibt sich einerseits zur Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (siehe **Abschnitt 10**). Andererseits beinhaltet das ÖPNV-Leistungsangebot gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EU-VO begründen.

Der Landkreis Oder-Spree nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger weiterhin wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit. Dabei ist davon auszugehen, die Vertragsdurchführung in den zurückliegenden Jahren finanziell ausgeglichen gestaltet werden konnte. Dabei sind Tarifmehreinnahmen durch Fahrgastverluste (außer bei der WS) nicht wirksam geworden. Zunahmen der Betriebskosten, insbesondere der Kosten für Antriebsenergie, sind durch enorme und erfolgreiche Rationalisierungsanstrengungen in den Unternehmen kompensiert worden.

In den kommenden Jahren des Planungszeitraumes bleiben die weiteren Rationalisierungsmöglichkeiten beschränkt auf Maßnahmen der Angebotsstrukturierung, des Subunternehmereinsatzes und der Fuhrparkentwicklung, die in Summe die Aufwandssteigerung in der Leistungsdurchführung nicht vollständig kompensieren können. Die Verkehrserlöse können sich demgegenüber leicht positiv entwickeln. Saldiert besteht zumindest die zu berücksichtigende Gefahr, dass die Finanzierungsbelastung für den Aufgabenträger geringfügig zunimmt.

Daher ist darauf hinzuwirken, dass Drittmittelbeteiligungen in der Form stärker genutzt werden müssen, dass im Falle von Mehrleistungen in Städten und Gemeinden gegenüber dem gegenwärtigen Angebot - soweit diese auf Wunsch dieser Städte und Gemeinden bestellt werden - eine Finanzierungsbeitragung dieser erfolgt.

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Oder-Spree ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVFV BB für Leistungen der kreisansässigen Unternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

Zur Förderung von Investitionen in die kommunale ÖPNV-Infrastruktur (vgl. **Abschnitt 10**) wird wie bisher jährlich ein über die fortzuschreibende ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Landkreises auszureichender Betrag vorgesehen. Zusammen mit dem jährlichen Volumen der Fahrzeugförderung, gleichgültig ob als Objektförderung oder über Verkehrsverträge geleistet, ist damit ein hinreichender Anteil der verwendeten Landesmittel der investiven Verwendung vorbehalten.

Es ist auf erhebliche Risiken sowohl auf der Aufwands- wie auch auf der Ertragsseite hinzuweisen. Diese ergeben sich zum einen aus der gegenwärtigen, zu inflationären Tendenzen neigenden gesamtwirtschaftlichen Situation. Allerdings würden sich diese Tendenzen auf der Aufwands- und Ertragsseite mittelfristig weitgehend aufheben, wirken kurzfristig aber zeitlich versetzt immer erst auf der Aufwandsseite.

Zum anderen ergeben sich solche Risiken aus dem noch offenen Gesamtergebnis der Revision der Regionalisierungsmittel und deren konkreten Auswirkungen für den Landkreis Oder-Spree. Diesen Risiken kann der Aufgabenträger nur mit verantwortungsbewusster und budgetorientierter Angebotssteuerung begegnen. Sollte es aus Gründen der Finanzierung aus Landesmitteln in der Folge



der Novellierung von ÖPNVG BB und ÖPNVFV BB zu drastischen Minderzuführungen an den Aufgabenträger Landkreis Oder-Spree kommen, wird dies nicht ohne Folgen für die Leistungsbestellung in Umfang und vor allem Struktur bleiben können.

10 Investitionsförderung

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Hilfsmittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV.

Die Einhaltung der Landesvorgaben zur investiven Förderung des üÖPNV wird auf der Grundlage der Förderrichtlinie des Landkreises und durch bestehende Verkehrsverträge gewährleistet. Der Aufgabenträger hat gegenüber der Landesbehörde einen jährlichen Verwendungsnachweis nach den Bestimmungen und Kriterien der ÖPNV-Finanzierungsverordnung zu erbringen.

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 gegenwärtig 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 (hier ist entsprechend der bereits gehandhabte Regelung zu ergänzen: „und Fahrzeugwendeanlagen des ÖPNV“);
- c) Neufahrzeuge gemäß § 4 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG), soweit sie Verkehren nach § 42 PBefG dienen.

Der Förderumfang ist im Planungszeitraum so zu bemessen, dass jährlich die Neubeschaffung von mindestens 4 Bussen mit den bisher geleisteten Förderanteilen gefördert werden kann.

Anlage 6 enthält eine Gesamtübersicht des gegenwärtig auf der Grundlagen der Investitionsrichtlinie des Landkreises angemeldeten Investitionsbedarfs für den üÖPNV des Landkreises Oder-Spree, der jährlich fortzuschreiben ist.

Darüber hinaus erfolgt die investive Förderung der Straßenbahnen über einen gesonderten Titel des Kreishaushaltes nach dessen Leistungsfähigkeit. Die nunmehr ab 2014 vorgesehene novellierte ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes sieht eine gesonderte Investitionsförderung für Tram- und Obusbetriebe in Höhe von 5 Mio. EUR pro Jahr vor.

Anlagen

Linienverzeichnis Busverkehr (Stand: April 2012)

Liniennummer	Linienverlauf	Verkehrstage				Überschr. Kreisgr.	Inhaber Linien.	Linienbündel
		Mo-Fr		Sa	So			
		ST	FT					
Stadtlinien Eisenhüttenstadt								
451	Werkstraße - Arcelor Mittal	x	x				BOS	LOS/Bus
452	Omnibusbahnhof - Inselfriedhof - Omnibusbhf	x	x				BOS	LOS/Bus
453	Bhf Glashüttenstraße - Lindenallee - Beeskower Straße - Arcelor Mittal - QualifizierungsCentrum	x	x				BOS	LOS/Bus
454	Bhf Vorplatz - Friedensplatz - Mittelschleuse - Busbahnhof	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
Stadtlinien Fürstenwalde								
1 (411)	Platz der Solidarität - Paul-Frost-Ring - Grüner Grund - Bahnhof - Nord	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
2 (412)	Bahnhof - Gewerbe Ost	x	x				BOS	LOS/Bus
3 (413)	Bahnhof - Platz der Solidarität	x	x				BOS	LOS/Bus
4 (414)	Bahnhof - Einkaufszentrum Nord	x	x				BOS	LOS/Bus
Regionallinien								
400	Beeskow - Grunow - Müllrose - Eisenhüttenstadt	x	x				BOS	LOS/Bus
A400	Ausflugslinie Schlaubetal (Saison v. 01.05. bis 03.10.)			x	x		BOS	LOS/Bus
401	Beeskow - Friedland - Eisenhüttenstadt	x	x			LDS	BOS	LOS/Bus
402	Beeskow - Friedland - Lieberose - Jamlitz	x	x			LDS	BOS	LOS/Bus
403	Fürstenwalde - Pfaffendorf - Wilmersdorf - Görzig - Beeskow	x®	x®				BOS	LOS/Bus
X403	ExpressBus Fürstenwalde - Beeskow	x	x				BOS	LOS/Bus
404	Beeskow - Tauche - Kossenblatt - Mittweide	x®	x®			LDS	BOS	LOS/Bus
405	Beeskow - Tauche - Ahrensdorf - Kehrigk - Storkow	x	x				BOS	LOS/Bus
406	Storkow - Kummersdorf	x				LDS	BOS	LOS/Bus
407	Storkow - Görzdorf - Kolberg - Schwerin	x				LDS	BOS	LOS/Bus
418	Hohenbinde - Erkner - Woltersdorf - Rüdersdorf, Krankenhaus	x	x	x	x	MOL	BOS	LOS/Bus
420	Erkner - Woltersdorf - Schöneiche	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
424	Erkner - Neu Zittau - Burig - Steinfurt - Gosen	x	x				BOS	LOS/Bus
428	Erkner - Gosen - Wernsdorf - Niederlehme, OT Ziegenhals	x	x	x	x	LDS	BOS	LOS/Bus
429	Erkner - Grünheide - Kagel - Kienbaum - Herzfelde	x	x	x	x	MOL	BOS	LOS/Bus
430	Fürstenwalde - Bad Saarow - Diensdorf-Radlow - Lindenberg - Beeskow	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
431	Fürstenwalde - Alt Golm - Bad Saarow - Wendisch Rietz	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
432	Fürstenwalde - Trebus - Beerfelde - Müncheberg	x	x			MOL	BOS	LOS/Bus
433	Fürstenwalde - Hasenfelde - Heinersdorf - Arensdorf	x	x				BOS	LOS/Bus
434	Fürstenwalde - Berkenbrück - Wilmersdorf - Alt Madlitz - Briesen - Pillgram	x	x				BOS	LOS/Bus

Linien- nummer	Linienverlauf	Verkehrstage				Überschr. Kreisgr.	Inhaber Linien.	Linien- bündel
		Mo-Fr		Sa	So			
		ST	FT					
435	Fürstenwalde - Rauen - Reichenwalde - Storkow	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
436	Fürstenwalde - Spreenhagen - Erkner	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
440	Eisenhüttenstadt - Neuzelle - Bahro - Steinsdorf	x	x				BOS	LOS/Bus
441	Eisenhüttenstadt - Neuzelle - Wellmitz - Ratzdorf - Breslack - Coschen - Steinsdorf	x	x				BOS	LOS/Bus
442	Beeskow - Müllrose - Frankfurt (Oder)	x	x			FF	BOS	LOS/Bus
443	Eisenhüttenstadt - Schernsdorf - Müllrose - Frankfurt (Oder)	x®	x®			FF	BOS	LOS/Bus
445	Frankfurt (Oder) Lossow - Brieskow-Finkenheerd - Groß Lindow - Müllrose	x	x			FF	BOS	LOS/Bus
447	Jacobsdorf - Dubrow - Neubrück - Biegenbrück - Müllrose	x	x				BOS	LOS/Bus
448	Eisenhüttenstadt - Vogelsang - Ziltendorf - Wiesenau - Brieskow-Finkenheerd - Frankfurt (Oder) Lossow	x	x			FF	BOS	LOS/Bus
Linien fremder Aufgabenträger								
161	Schöneiche (b Berlin) - Lutherstr. (Berlin) - S Erkner Bhf	x	x	x	x	B	BVG	
369	Müggelheim Dorf (Berlin) - Gosen, Eiche	x	x	x	x	B	BVG	
725	Neuendorf am See - Groß Eichholz - S Königs Wusterhausen Bhf	x	x			LDS	RVS	
936	Müncheberg - Heinersdorf - Strausberg	x	x			MOL	BMO	
950	S Strausberg - Herzfelde - Rüdersdorf - Erkner	x	x	x	x	MOL	BMO	
970	Müncheberg - Heinersdorf - Frankfurt (Oder)	x	x			MOL FF	BMO	

Erläuterungen:

Verkehrstage		Kreisgrenze	
Mo-Fr	Montag bis Freitag	Linie überschreitet die Grenze des Ldkr. LOS von/nach:	
ST	Montag bis Freitag, Schultag	LDS	Landkreis Dahme-Spreewald
FT	Montag bis Freitag, Ferientag	MOL	Landkreis Märkisch-Oderland
Sa	Samstag	B	Land Berlin
So	Sonntag, Feiertag	FF	Frankfurt (Oder)
Bedienung		Verkehrsunternehmen	
x	Linie verkehrt an dem betreffenden Verkehrstag	BOS	Busverkehr Oder-Spree GmbH
		BVG	Berliner Verkehrsbetriebe (BVG)
		RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH
		BMO	Busverkehr Märkisch-Oderland mbH

Linie	Verlauf	VU	Mittlere tägliche Fahrleistung				Kreisgrenze	Jährliche Fahrleistung		davon alternative Bedienung		Mittlere tägliche Fahrtenzahl			
			ST	FT	Sa	So		Fahrplan-km LOS	<> LOS	Fahrplan-km 2011	<> LOS	ST	FT	Sa	So
Stadtlinien Eisenhüttenstadt															
451	Werkstraße - Arcelor Mittal	BOS	16 (0)	15 (0)	0 (0)	0 (0)		3.991	0	0	0	4	4	0	0
452	Omnibusbahnhof - Inselfriedhof - Omnibusbahnhof	BOS	55 (0)	55 (0)	0 (0)	0 (0)		14.013	0	0	0	7	7	0	0
453	Bhf Glashüttenstraße - Lindenallee - Beeskower Straße - Arcelor Mittal - QualifizierungsCentrum	BOS	173 (0)	174 (0)	0 (0)	0 (0)		43.855	0	0	0	28	28	0	0
454	Bhf Vorplatz - Friedensplatz - Mittelschleuse - Busbahnhof	BOS	814 (0)	813 (0)	679 (0)	553 (0)		274.396	0	0	0	66	66	55	45
Stadtlinien Fürstenwalde															
1 (411)	Platz der Solidarität - Paul-Frost-Ring - Grüner Grund - Bahnhof - Nord	BOS	951 (0)	945 (0)	324 (0)	324 (0)		276.736	0	0	0	62	60	22	22
2 (412)	Bahnhof - Gewerbe Ost	BOS	69 (0)	69 (0)	0 (0)	0 (0)		17.432	0	0	0	18	18	0	0
3 (413)	Bahnhof - Platz der Solidarität	BOS	302 (0)	302 (0)	0 (0)	0 (0)		76.475	0	0	0	51	51	0	0
4 (414)	Bahnhof - Einkaufszentrum Nord	BOS	72 (0)	72 (0)	0 (0)	0 (0)		18.248	0	0	0	22	22	0	0
Regionallinien															
400	Beeskow - Grunow - Müllrose - Eisenhüttenstadt	BOS	847 (0)	521 (0)	0 (0)	0 (0)		195.485	0	0	0	24	14	0	0
A400	Ausflugslinie Schlaubetal (Saison v. 01.05. bis 03.10.)	BOS	0 (0)	0 (0)	254 (0)	254 (0)		11.428	0	0	0	0	0	6	6
401	Beeskow - Friedland - Eisenhüttenstadt	BOS	848 (17)	507 (0)	0 (0)	0 (0)	LDS	194.717	3.366	0	0	19	10	0	0
402	Beeskow - Friedland - Lieberose - Jamlitz	BOS	239 (112)	148 (74)	0 (0)	0 (0)	LDS	55.235	26.266	0	0	10	7	0	0
403	Fürstenwalde - Pfaffendorf - Wilmersdorf - Görzig - Beeskow	BOS	646 (0)	409 (0)	0 (0)	0 (0)		149.666	0	41	0	23	12	0	0
X403	ExpressBus Fürstenwalde - Beeskow	BOS	409 (0)	409 (0)	351 (0)	293 (0)		139.394	0	0	0	14	14	12	10
404	Beeskow - Tauche - Kossenblatt - Mittweide	BOS	559 (23)	241 (0)	0 (0)	0 (0)	LDS	123.017	4.481	0	0	22	10	0	0
405	Beeskow - Tauche - Ahrensdorf - Kehrig - Storkow	BOS	953 (14)	351 (0)	0 (0)	0 (0)	LDS	206.288	2.679	0	0	27	10	0	0
406	Storkow - Kummersdorf	BOS	165 (5)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	LDS	32.266	1.000	0	0	12	0	0	0
407	Storkow - Görsdorf - Kolberg - Schwerin	BOS	234 (9)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	LDS	45.564	1.726	0	0	16	0	0	0
418	Hohenbinde - Erkner - Woltersdorf - Rüdersdorf, Krankenhaus	BOS	325 (60)	325 (60)	130 (20)	130 (20)	B;MOL	96.989	17.562	0	0	34	34	14	14
420	Erkner - Woltersdorf - Schöneiche	BOS	378 (75)	242 (54)	62 (5)	62 (5)	B;MOL	94.848	18.413	0	0	36	26	10	10
424	Erkner - Neu Zittau - Burig - Steinfurt - Gosen	BOS	346 (0)	279 (0)	0 (0)	0 (0)		83.694	0	0	0	31	27	0	0
428	Erkner - Gosen - Wernsdorf - Niederlehme, OT Ziegenhals	BOS	198 (179)	195 (178)	185 (23)	185 (23)	LDS	70.633	47.811	0	0	24	24	15	15
429	Erkner - Grünheide - Kegel - Kienbaum - Herzfelde	BOS	715 (122)	620 (107)	320 (0)	320 (0)	MOL	211.370	30.064	0	0	37	31	18	18
430	Fürstenwalde - Bad Saarow - Diensdorf-Radlow - Lindenberg - Beeskow	BOS	781 (0)	703 (0)	158 (0)	158 (0)		210.853	0	0	0	27	24	6	6
431	Fürstenwalde - Alt Golm - Bad Saarow - Wendisch Rietz	BOS	772 (0)	671 (0)	150 (0)	150 (0)		206.320	0	0	0	33	29	6	6
432	Fürstenwalde - Trebus - Beerfelde - Müncheberg	BOS	496 (68)	267 (45)	0 (0)	0 (0)	MOL	112.322	15.825	0	0	39	13	0	0
433	Fürstenwalde - Hasenfelde - Heinersdorf - Arensdorf	BOS	735 (0)	358 (0)	0 (0)	0 (0)		164.104	0	0	0	29	14	0	0
434	Fürstenwalde - Berkenbrück - Wilmersdorf - Alt Madlitz - Briesen - Pillgram	BOS	711 (0)	208 (0)	0 (0)	0 (0)		150.751	0	0	0	19	6	0	0
435	Fürstenwalde - Rauen - Reichenwalde - Storkow	BOS	745 (0)	522 (0)	163 (0)	163 (0)		193.843	0	0	0	41	30	8	8
436	Fürstenwalde - Spreenhagen - Erkner	BOS	1384 (0)	826 (0)	138 (0)	138 (0)		333.307	0	0	0	45	23	6	6
440	Eisenhüttenstadt - Neuzelle - Bahro - Steinsdorf	BOS	441 (0)	234 (0)	0 (0)	0 (0)		99.694	0	0	0	20	9	0	0
441	Eisenhüttenstadt - Neuzelle - Wellmitz - Ratzdorf - Breslack - Coschen - Steinsdorf	BOS	345 (0)	182 (0)	0 (0)	0 (0)		77.923	0	0	0	15	6	0	0
442	Beeskow - Müllrose - Frankfurt (Oder)	BOS	396 (216)	298 (144)	0 (0)	0 (0)	FF	94.480	50.486	0	0	23	16	0	0
443	Eisenhüttenstadt - Schernsdorf - Müllrose - Frankfurt (Oder)	BOS	420 (60)	254 (72)	0 (0)	0 (0)	FF	96.591	15.967	0	0	17	11	0	0
444	Eisenhüttenstadt, ZOB - Möbiskrüge - Treppeln - Bahro - Neuzelle, Schule (seit 11.12.2011 in Linien 401 und 440 integriert)	BOS	0 (0)	0 (0)	0 (0)	0 (0)		33.754	0	0	0	-	-	-	-
445	Frankfurt (Oder) Lossow - Brieskow-Finkenheerd - Groß Lindow - Müllrose	BOS	162 (8)	87 (0)	0 (0)	0 (0)	FF	36.627	1.463	0	0	16	6	0	0
447	Jacobsdorf - Dubrow - Neubrück - Biegenbrück - Müllrose	BOS	111 (0)	6 (0)	0 (0)	0 (0)		21.975	0	0	0	8	3	0	0
448	Eisenhüttenstadt - Vogelsang - Ziltendorf - Wiesenau - Brieskow-Finkenheerd Frankfurt (Oder) Lossow	BOS	388 (3)	47 (0)	0 (0)	0 (0)	FF	78.335	563	0	0	17	3	0	0
Landstraßenbahnlinien															
87	Woltersdorf, Schleuse - Woltersdorf - Rahnsdorf, Bahnhof	WS	449 (333)	449 (333)	309 (190)	299 (184)	B	147.398	105.155	0	0	157	157	90	87
88	Friedrichshagen - Schöneiche - Alt-Rüdersdorf	SRS	571 (1009)	565 (996)	351 (627)	351 (627)	B;MOL	183.685	324.992	0	0	117	115	72	72
Stadtlinien Berlin															
161	Schöneiche (b Berlin) - Lutherstr. (Berlin) - S Erkner Bhf	BVG	116 (474)	116 (474)	109 (449)	110 (425)	B	41.771	168.876	0	0	121	121	115	107
369	Müggelheim Dorf (Berlin) - Gosen, Eiche	BVG	81 (216)	81 (216)	45 (120)	45 (120)	B	25.839	68.258	0	0	54	54	30	30
Regionallinien fremder Aufgabenträger															
725	Neuendorf am See - Groß Eichholz - S Königs Wusterhausen Bhf	RVS	8 (67)	2 (15)	2 (15)	2 (15)	LDS	2.126	15.885	0	0	5	1	1	1
936	Müncheberg - Heinersdorf - Strausberg	BMO	24 (63)	0 (0)	0 (0)	0 (0)	MOL	4.817	12.292	0	0	3	0	0	0
950	S Strausberg - Herzfelde - Rüdersdorf - Erkner	BMO	232 (87)	232 (87)	101 (37)	92 (33)	B;MOL	69.577	26.194	0	0	52	52	22	20
970	Müncheberg - Heinersdorf - Frankfurt (Oder)	BMO	40 (106)	40 (106)	0 (0)	0 (0)	MOL;FF	10.171	26.987	0	0	4	4	0	0

Erreichbarkeit der Verkehrsrelevanten Orte

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ- mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abweichung Schule	Abweichung Ferien	mittlere Überschreitung der Reisezeit
Ahrendorf	OT	Rietz-Neuendorf	100-199	1	25	26	4,0	1,0	-	-	
Alt Golm	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	16	16	32,0	33,0	-	-	
Alt Madlitz	OT	Madlitz-Wilmersdorf	200-499	2	14	17	6,0	1,0	-	-1,0	
Alt Stahnsdorf	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	17	-	3,0	-	-	k. V.	
Arensdorf	OT	Steinhöfel	200-499	2	-	-	-	-	RZ	RZ	7-9 min
Bad Saarow-Pieskow	VRO	Bad Saarow	3.000-5.999	-	-	-	-	-	-	-	
Bahro	OT	Neuzelle	100-199	1	14	14	5,0	4,0	-	-	
Beerfelde	OT	Steinhöfel	500-999	3	17	17	11,0	7,0	-	-	
Beeskow, Stadt	MZ	Beeskow	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Berkenbrück	OT	Berkenbrück	500-999	3	15	15	85,8	76,8	-	-	
Biegen	OT	Briesen (Mark)	200-499	2	22	21	7,8	1,0	-	-1,0	
Birkholz	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	15	-	1,0	-	-1,0	k. V.	
Bomsdorf	OT	Neuzelle	200-499	2	22	22	1,6	1,6	-0,4	-0,4	
Braunsdorf	OT	Spreenhagen	200-499	2	16	16	7,0	6,0	-	-	
Bremsdorf	OT	Schlaubetal	200-499	2	25	25	5,6	7,4	-	-	
Breslack	OT	Neißemünde	200-499	2	22	23	2,0	2,0	-	-	
Briescht	OT	Tauche	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	1-5 min
Briesen (Mark)	VRO	Briesen (Mark)	1.000-2.999	-	-	-	-	-	-	-	
Brieskow-Finkenheerd	OT	Brieskow-Finkenheerd	1.000-2.999	6	14	14	54,2	52,8	-	-	
Buchholz	OT	Steinhöfel	200-499	2	19	19	6,4	3,4	-	-	
Buckow	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	3	15	16	39,4	38,4	-	-	
Bugk	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	15	14	5,0	3,0	-	-	
Chossewitz	OT	Friedland	100-199	1	19	-	1,0	-	-	k. V.	
Coschen	OT	Neißemünde	200-499	2	11	11	52,6	50,6	-	-	
Dahmsdorf	OT	Reichenwalde	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	4 min
Dammendorf	OT	Grunow-Dammendorf	200-499	2	25	23	5,2	6,0	-	-	
Demnitz	OT	Steinhöfel	200-499	2	24	25	3,0	1,0	-	-1,0	
Diensdorf-Radlow	OT	Diensdorf-Radlow	500-999	3	17	18	10,0	10,0	-	-	
Eisenhüttenstadt, Stadt	MZ	Eisenhüttenstadt	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Erkner, Stadt	MZ	Erkner	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Falkenberg	OT	Madlitz-Wilmersdorf	100-199	1	18	19	12,0	3,0	-	-	
Falkenberg	OT	Tauche	100-199	1	17	16	3,0	1,0	-	-	
Friedland, Stadt	VRO	Friedland	500-999	-	-	-	-	-	-	-	
Fünfeichen	OT	Schlaubetal	1.000-2.999	6	20	22	11,6	7,0	-	-	
Fürstenwalde/Spree, Stadt	MZ	Fürstenwalde/ Spree	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Giesensdorf	OT	Tauche	200-499	2	21	19	3,0	1,0	-	-1,0	
Glienicke	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	3	21	21	11,0	10,0	-	-	
Göhlen	OT	Neuzelle	100-199	1	23	21	4,0	4,0	-	-	
Gölsdorf	OT	Steinhöfel	100-199	1	25	27	2,0	1,0	-	-	
Görsdorf b.Beeskow	OT	Tauche	100-199	1	21	20	3,0	1,0	-	-	
Görsdorf b.Storkow	OT	Storkow (Mark)	500-999	3	16	-	2,0	-	-1,0	k. V.	
Görzig	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	21	19	3,6	2,0	-	-	
Gosen	OT	Gosen-Neu Zittau	1.000-2.999	6	20	21	13,0	16,0	-	-	
Groß Eichholz	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	23	23	3,0	2,0	-	-	
Groß Lindow	OT	Groß Lindow	1.000-2.999	6	23	18	4,4	1,0	-1,6	-5,0	
Groß Muckrow	OT	Friedland	200-499	2	23	24	2,0	3,0	-	-	
Groß Rietz	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	16	17	16,0	15,0	-	-	
Groß Schauen	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	13	-	4,0	-	-	k. V.	
Groß-Briesen	OT	Friedland	200-499	2	14	14	2,0	1,0	-	-1,0	
Grünheide (Mark)	VRO	Grünheide (Mark)	3.000-5.999	-	-	-	-	-	-	-	
Grunow	OT	Grunow-Dammendorf	200-499	2	13	13	42,8	42,6	-	-	
Günthersdorf	OT	Friedland	100-199	1	13	10	8,0	5,0	-	-	
Hangelsberg	OT	Grünheide (Mark)	1.000-2.999	6	18	18	96,8	86,8	-	-	
Hartmannsdorf	OT	Spreenhagen	500-999	3	26	26	3,0	4,0	-	-	
Hasenfelde	OT	Steinhöfel	200-499	2	-	-	-	-	RZ	RZ	2-3 min
Heinersdorf	OT	Steinhöfel	1.000-2.999	6	-	-	-	-	RZ	RZ	7-23 min
Henzdorf	OT	Neuzelle	100-199	1	21	19	3,4	1,4	-	-	
Herzberg	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	3	24	23	8,0	5,0	-	-	
Jacobsdorf	OT	Jacobsdorf	500-999	3	15	15	75,0	67,0	-	-	
Jänickendorf	OT	Steinhöfel	200-499	2	22	21	5,0	4,0	-	-	
Kagel	OT	Grünheide (Mark)	1.000-2.999	6	19	19	12,0	11,0	-	-	
Kehrigk	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	19	18	5,0	3,0	-	-	
Kienbaum	OT	Grünheide (Mark)	200-499	2	28	-	2,0	-	-	RZ	1-3 min
Kieselwitz	OT	Schlaubetal	200-499	2	23	26	3,4	0,8	-	-1,2	
Klein Muckrow	OT	Friedland	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	1-4 min
Klein Schauen	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	19	-	2,0	-	-	k. V.	
Kobbeln	OT	Neuzelle	100-199	1	22	24	6,0	4,0	-	-	
Kolpin	OT	Reichenwalde	200-499	2	16	15	21,0	16,0	-	-	
Kossenblatt	OT	Tauche	200-499	2	27	25	2,0	1,0	-	-1,0	
Kummerow	OT	Friedland	100-199	1	11	11	6,0	5,0	-	-	

Erreichbarkeit der Verkehrsrelevanten Orte

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ- mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abwei- chung Schule	Abwei- chung Ferien	mittlere Überschreitung der Reisezeit
Kummersdorf	OT	Storkow (Mark)	500-999	3	14	14	33,8	30,4	-	-	
Langewahl	OT	Langewahl	500-999	3	21	21	64,0	65,0	-	-	
Lawitz	OT	Lawitz	500-999	3	13	13	11,0	6,0	-	-	
Leißnitz	OT	Friedland	200-499	2	11	11	7,0	5,0	-	-	
Limsdorf	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	-	29	-	1,0	RZ	-1,0	1-3 min
Lindenberg	OT	Tauche	500-999	3	17	17	46,4	44,4	-	-	
Markgrafpieske	OT	Spreenhagen	500-999	3	20	20	7,0	7,0	-	-	
Merz	OT	Ragow-Merz	200-499	2	16	16	8,2	6,0	-	-	
Mittweide	OT	Tauche	100-199	1	27	27	1,0	1,0	-	-	
Mixdorf	OT	Mixdorf	500-999	3	12	11	45,8	43,4	-	-	
Möbiskrüge	OT	Neuzelle	200-499	2	18	19	9,0	3,0	-	-	
Mönchwinkel	OT	Grünheide (Mark)	200-499	2	25	-	3,0	-	-	k. V.	
Müllrose, Stadt	VRO	Müllrose	3.000-5.999	-	-	-	-	-	-	-	
Neu Golm	OT	Bad Saarow	200-499	2	14	14	19,0	20,0	-	-	
Neu Zittau	OT	Gosen-Neu Zittau	1.000-2.999	6	16	16	43,0	43,0	-	-	
Neubrück (Spree)	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	19	18	1,2	0,2	-0,8	-1,8	
Neuendorf im Sande	OT	Steinhöfel	200-499	2	11	11	9,4	4,4	-	-	
Neuzelle	VRO	Neuzelle	1.000-2.999	-	-	-	-	-	-	-	
Niewisch	OT	Friedland	100-199	1	17	15	6,0	4,0	-	-	
Ossendorf	OT	Neuzelle	100-199	1	11	11	5,0	4,0	-	-	
Petersdorf bei Briesen	OT	Jacobsdorf	200-499	2	12	16	7,0	2,0	-	-	
Petersdorf bei Saarow-Pieskow	OT	Bad Saarow	200-499	2	10	10	22,0	17,0	-	-	
Pfaffendorf	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	21	21	19,0	18,0	-	-	
Philadelphia	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	5	-	1,0	-	-1,0	k. V.	
Pieskow	OT	Friedland	100-199	1	18	18	4,0	4,0	-	-	
Pilgram	OT	Jacobsdorf	500-999	3	13	13	59,8	54,8	-	-	
Pohlitz	OT	Siehdichum	200-499	2	17	14	10,0	7,0	-	-	
Ragow	OT	Ragow-Merz	200-499	2	18	16	9,2	7,0	-	-	
Ranzig	OT	Tauche	200-499	2	14	11	7,0	3,0	-	-	
Ratzdorf	OT	Neißemünde	200-499	2	18	19	2,4	3,4	-	-	
Rauen	OT	Rauen	1.000-2.999	6	16	16	20,0	16,0	-	-	
Reichenwalde	OT	Reichenwalde	500-999	3	16	15	22,0	20,0	-	-	
Reudnitz	OT	Friedland	100-199	1	13	12	2,0	1,0	-	-	
Rieplos	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	13	-	4,4	-	-	k. V.	
Rießen	OT	Siehdichum	500-999	3	17	14	9,0	7,0	-	-	
Schadow	OT	Friedland	100-199	1	19	19	2,0	3,0	-	-	
Schernsdorf	OT	Siehdichum	200-499	2	18	14	8,0	6,0	-	-	
Schöneiche b.Berlin	VRO	Schöneiche bei Berlin	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Schönfelde	OT	Steinhöfel	100-199	1	19	19	10,0	6,0	-	-	
Schwerin	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	21	-	3,0	-	-	k. V.	
Schwerzko	OT	Neuzelle	100-199	1	20	8	3,4	1,4	-	-	
Selchow	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	19	-	4,0	-	-	k. V.	
Sieversdorf	OT	Jacobsdorf	200-499	2	16	-	3,0	-	-	k. V.	
Spreeau	OT	Grünheide (Mark)	500-999	3	24	24	4,0	5,0	-	-	
Spreenhagen	OT	Spreenhagen	1.000-2.999	6	27	-	2,4	-	-3,6	RZ	1-4 min
Steinhöfel	OT	Steinhöfel	500-999	3	19	20	6,8	3,0	-	-	
Steinsdorf	OT	Neuzelle	200-499	2	22	27	3,0	0,6	-	-1,4	
Storkow, Stadt	VRO	Storkow (Mark)	3.000-5.999	-	-	-	-	-	-	-	
Streichwitz	OT	Neuzelle	100-199	1	9	-	1,0	-	-	k. V.	
Stremmen	OT	Tauche	200-499	2	14	13	6,0	2,0	-	-	
Tauche	OT	Tauche	200-499	2	13	10	6,0	3,0	-	-	
Tempelberg	OT	Steinhöfel	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	8-13 min
Trebatsch	OT	Tauche	500-999	3	25	23	2,0	1,0	-1,0	-2,0	
Treppeln	OT	Neuzelle	100-199	1	23	26	6,0	4,0	-	-	
Vogelsang	OT	Vogelsang	500-999	3	18	17	5,4	0,4	-	-2,6	
Weichensdorf	OT	Friedland	200-499	2	17	14	7,0	5,0	-	-	
Wellmitz	OT	Neißemünde	500-999	3	11	10	52,0	50,0	-	-	
Wendisch Rietz	OT	Wendisch Rietz	1.000-2.999	6	16	16	42,2	47,2	-	-	
Wiesenau	OT	Wiesenau	1.000-2.999	6	13	12	51,0	50,0	-	-	
Wilmersdorf	OT	Madlitz-Wilmersdorf	200-499	2	20	22	11,0	3,0	-	-	
Wilmersdorf	OT	Rietz-Neuendorf	100-199	1	28	28	1,0	1,0	-	-	
Woltersdorf	VRO	Woltersdorf	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Zeust	OT	Friedland	100-199	1	8	8	9,0	5,0	-	-	
Ziltendorf	OT	Ziltendorf	1.000-2.999	6	15	14	65,4	61,4	-	-	

Erreichbarkeit der Mittelzentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ- mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abweichung Schule	Abweichung Ferien	mittlere Überschreitung der Reisezeit
Ahrendorf	OT	Rietz-Neuendorf	100-199	1	29	26	5,0	1,0	-	-	
Alt Golm	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	36	34	59,2	61,2	-	-	
Alt Madlitz	OT	Madlitz-Wilmersdorf	200-499	2	41	43	10,0	4,0	-	-	
Alt Stahnsdorf	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	58	-	1,4	-	-0,6	k. V.	
Arensdorf	OT	Steinhöfel	200-499	2	43	43	8,8	5,0	-	-	
Bad Saarow-Pieskow	VRO	Bad Saarow	3.000-5.999	4	36	37	84,2	76,2	-	-	
Bahro	OT	Neuzelle	100-199	1	40	45	9,0	8,0	-	-	
Beerfelde	OT	Steinhöfel	500-999	2	33	30	12,2	6,2	-	-	
Beeskow, Stadt	MZ	Beeskow	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Berkenbrück	OT	Berkenbrück	500-999	2	24	23	89,2	76,0	-	-	
Biegen	OT	Briesen (Mark)	200-499	2	41	-	10,0	-	-	RZ	1-14 min
Birkholz	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	29	-	2,2	-	-	k. V.	
Bomsdorf	OT	Neuzelle	200-499	2	50	48	4,0	5,6	-	-	
Braunsdorf	OT	Spreenhagen	200-499	2	39	36	17,6	13,6	-	-	
Bremsdorf	OT	Schlaubetal	200-499	2	34	35	14,8	13,2	-	-	
Breslack	OT	Neißemünde	200-499	2	46	43	4,0	3,0	-	-	
Briescht	OT	Tauche	100-199	1	41	33	5,0	3,0	-	-	
Briesen (Mark)	VRO	Briesen (Mark)	1.000-2.999	3	32	31	93,4	89,4	-	-	
Brieskow-Finkenheerd	OT	Brieskow-Finkenheerd	1.000-2.999	3	30	30	93,0	90,0	-	-	
Buchholz	OT	Steinhöfel	200-499	2	35	32	14,8	6,8	-	-	
Buckow	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	2	31	32	46,4	43,4	-	-	
Bugk	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	51	51	4,8	4,0	-	-	
Chossewitz	OT	Friedland	100-199	1	38	-	4,0	-	-	k. V.	
Coschen	OT	Neißemünde	200-499	2	22	20	53,6	50,6	-	-	
Dahmsdorf	OT	Reichenwalde	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	9 min
Dammendorf	OT	Grunow-Dammendorf	200-499	2	34	30	13,2	10,4	-	-	
Demnitz	OT	Steinhöfel	200-499	2	36	30	7,0	2,0	-	-	
Diensdorf-Radlow	OT	Diensdorf-Radlow	500-999	2	37	35	15,0	13,0	-	-	
Eisenhüttenstadt, Stadt	MZ	Eisenhüttenstadt	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Erkner, Stadt	MZ	Erkner	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Falkenberg	OT	Madlitz-Wilmersdorf	100-199	1	38	42	16,0	7,0	-	-	
Falkenberg	OT	Tauche	100-199	1	17	16	3,0	1,0	-	-	
Friedland, Stadt	VRO	Friedland	500-999	2	30	33	10,0	8,0	-	-	
Fünfeichen	OT	Schlaubetal	1.000-2.999	3	34	34	19,8	14,6	-	-	
Fürstenwalde/Spree, Stadt	MZ	Fürstenwalde/ Spree	ab 6.000	-	-	-	-	-	-	-	
Giesensdorf	OT	Tauche	200-499	2	29	29	5,0	3,0	-	-	
Glienicke	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	2	35	31	13,0	10,0	-	-	
Göhlen	OT	Neuzelle	100-199	1	49	46	4,0	6,0	-	-	
Gölsdorf	OT	Steinhöfel	100-199	1	30	30	6,0	4,0	-	-	
Görsdorf b.Beeskow	OT	Tauche	100-199	1	21	20	3,0	1,0	-	-	
Görsdorf b.Storkow	OT	Storkow (Mark)	500-999	2	50	-	1,0	-	-1,0	k. V.	
Görzig	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	30	36	7,6	7,0	-	-	
Gosen	OT	Gosen-Neu Zittau	1.000-2.999	3	33	35	25,0	28,0	-	-	
Groß Eichholz	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	57	-	3,0	-	-	RZ	6 min
Groß Lindow	OT	Groß Lindow	1.000-2.999	3	40	43	12,8	4,8	-	-	
Groß Muckrow	OT	Friedland	200-499	2	43	36	10,0	6,0	-	-	
Groß Rietz	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	33	35	28,2	27,2	-	-	
Groß Schauen	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	52	-	3,0	-	-	k. V.	
Groß-Briesen	OT	Friedland	200-499	2	33	30	2,0	1,0	-	-1,0	
Grünheide (Mark)	VRO	Grünheide (Mark)	3.000-5.999	4	28	28	135,4	121,4	-	-	
Grunow	OT	Grunow-Dammendorf	200-499	2	-	-	53,8	50,6	-	-	
Günthersdorf	OT	Friedland	100-199	1	36	41	7,0	6,0	-	-	
Hangelsberg	OT	Grünheide (Mark)	1.000-2.999	3	28	27	120,2	109,2	-	-	
Hartmannsdorf	OT	Spreenhagen	500-999	2	44	44	22,6	19,6	-	-	
Hasenfelde	OT	Steinhöfel	200-499	2	40	42	7,0	3,0	-	-	
Heinersdorf	OT	Steinhöfel	1.000-2.999	3	44	44	8,0	5,0	-	-	
Henzdorf	OT	Neuzelle	100-199	1	46	43	5,0	2,0	-	-	
Herzberg	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	2	32	32	9,0	5,0	-	-	
Jacobsdorf	OT	Jacobsdorf	500-999	2	34	34	102,4	98,4	-	-	
Jänickendorf	OT	Steinhöfel	200-499	2	34	32	9,0	6,0	-	-	
Kagel	OT	Grünheide (Mark)	1.000-2.999	3	39	40	16,0	15,0	-	-	
Kehrigk	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	50	52	4,0	3,0	-	-	
Kienbaum	OT	Grünheide (Mark)	200-499	2	46	51	5,0	2,0	-	-	
Kieselwitz	OT	Schlaubetal	200-499	2	35	40	8,0	1,6	-	-0,4	
Klein Muckrow	OT	Friedland	100-199	1	51	46	2,0	1,0	-	-	
Klein Schauen	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	53	-	1,0	-	-	k. V.	
Kobbeln	OT	Neuzelle	100-199	1	37	39	10,0	9,0	-	-	
Kolpin	OT	Reichenwalde	200-499	2	40	41	28,0	26,0	-	-	
Kossenblatt	OT	Tauche	200-499	2	36	31	6,0	3,0	-	-	
Kummerow	OT	Friedland	100-199	1	17	12	5,0	3,0	-	-	

Erreichbarkeit der Mittelzentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ- mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abwei- chung Schule	Abwei- chung Ferien	mittlere Überschreitung der Reisezeit
Kummersdorf	OT	Storkow (Mark)	500-999	2	31	34	34,4	38,4	-	-	
Langewahl	OT	Langewahl	500-999	2	36	35	101,2	112,2	-	-	
Lawitz	OT	Lawitz	500-999	2	33	32	11,0	7,0	-	-	
Leißnitz	OT	Friedland	200-499	2	18	25	5,0	4,0	-	-	
Limsdorf	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	35	32	4,0	1,0	-	-1,0	
Lindenberg	OT	Tauche	500-999	2	32	32	47,4	45,4	-	-	
Markgrafpieske	OT	Spreenhagen	500-999	2	40	38	18,4	14,4	-	-	
Merz	OT	Ragow-Merz	200-499	2	30	32	9,2	10,0	-	-	
Mittweide	OT	Tauche	100-199	1	37	36	5,0	3,0	-	-	
Mixdorf	OT	Mixdorf	500-999	2	33	34	53,0	51,8	-	-	
Möbiskrüge	OT	Neuzelle	200-499	2	33	38	12,0	9,0	-	-	
Mönchwinkel	OT	Grünheide (Mark)	200-499	2	36	-	9,2	-	-	k. V.	
Müllrose, Stadt	VRO	Müllrose	3.000-5.999	4	38	38	72,6	69,4	-	-	
Neu Golm	OT	Bad Saarow	200-499	2	38	40	24,0	30,0	-	-	
Neu Zittau	OT	Gosen-Neu Zittau	1.000-2.999	3	25	27	43,0	43,0	-	-	
Neubrück (Spree)	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	43	-	2,0	-	-	k. V.	
Neuendorf im Sande	OT	Steinhöfel	200-499	2	31	32	21,4	9,8	-	-	
Neuzelle	VRO	Neuzelle	1.000-2.999	3	25	26	67,4	62,4	-	-	
Niewisch	OT	Friedland	100-199	1	31	24	4,0	2,0	-	-	
Ossendorf	OT	Neuzelle	100-199	1	40	42	10,0	7,0	-	-	
Petersdorf bei Briesen	OT	Jacobsdorf	200-499	2	41	46	14,0	4,0	-	-	
Petersdorf bei Saarow- Pieskow	OT	Bad Saarow	200-499	2	38	37	40,0	29,0	-	-	
Praffendorf	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	35	35	32,2	32,2	-	-	
Philadelphia	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	54	-	2,0	-	-	k. V.	
Pieskow	OT	Friedland	100-199	1	36	27	5,0	2,0	-	-	
Pilgram	OT	Jacobsdorf	500-999	2	34	34	102,2	99,2	-	-	
Pohlitz	OT	Siehdichum	200-499	2	29	19	11,0	5,0	-	-	
Ragow	OT	Ragow-Merz	200-499	2	38	34	11,0	11,0	-	-	
Ranzig	OT	Tauche	200-499	2	21	18	8,0	3,0	-	-	
Ratzdorf	OT	Neiße münde	200-499	2	44	41	5,4	4,8	-	-	
Rauen	OT	Rauen	1.000-2.999	3	34	36	26,0	23,0	-	-	
Reichenwalde	OT	Reichenwalde	500-999	2	43	43	24,0	26,0	-	-	
Reudnitz	OT	Friedland	100-199	1	13	22	2,0	1,0	-	-	
Rieplös	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	53	-	2,4	-	-	k. V.	
Rießen	OT	Siehdichum	500-999	2	31	21	11,0	5,0	-	-	
Schadow	OT	Friedland	100-199	1	42	31	5,0	2,0	-	-	
Schernsdorf	OT	Siehdichum	200-499	2	30	29	9,0	6,0	-	-	
Schöneiche b. Berlin	VRO	Schöneiche bei Berlin	ab 6.000	6	39	40	121,0	104,0	-	-	
Schönfelde	OT	Steinhöfel	100-199	1	33	26	9,0	4,0	-	-	
Schwerin	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	4 min
Schwerzko	OT	Neuzelle	100-199	1	34	35	2,4	4,0	-	-	
Selchow	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	55	-	2,0	-	-	k. V.	
Sieversdorf	OT	Jacobsdorf	200-499	2	47	-	8,0	-	-	k. V.	
Spreeau	OT	Grünheide (Mark)	500-999	2	43	43	24,6	21,0	-	-	
Spreenhagen	OT	Spreenhagen	1.000-2.999	3	43	44	20,0	18,0	-	-	
Steinhöfel	OT	Steinhöfel	500-999	2	29	28	11,8	5,0	-	-	
Steinsdorf	OT	Neuzelle	200-499	2	40	55	3,6	3,6	-	-	
Storkow, Stadt	VRO	Storkow (Mark)	3.000-5.999	4	33	33	50,6	52,2	-	-	
Streichwitz	OT	Neuzelle	100-199	1	35	-	2,0	-	-	k. V.	
Stremmen	OT	Tauche	200-499	2	23	26	7,0	3,0	-	-	
Tauche	OT	Tauche	200-499	2	13	16	6,0	4,0	-	-	
Tempelberg	OT	Steinhöfel	100-199	1	46	44	4,0	1,0	-	-	
Trebatsch	OT	Tauche	500-999	2	33	32	5,0	3,0	-	-	
Treppeln	OT	Neuzelle	100-199	1	38	35	10,0	7,0	-	-	
Vogelsang	OT	Vogelsang	500-999	2	33	17	9,8	0,4	-	-1,6	
Weichensdorf	OT	Friedland	200-499	2	38	39	8,0	6,0	-	-	
Wellmitz	OT	Neiße münde	500-999	2	27	27	61,6	58,6	-	-	
Wendisch Rietz	OT	Wendisch Rietz	1.000-2.999	3	36	36	53,2	55,2	-	-	
Wiesenau	OT	Wiesenau	1.000-2.999	3	29	29	89,2	86,2	-	-	
Wilmersdorf	OT	Madlitz-Wilmersdorf	200-499	2	39	43	13,0	6,0	-	-	
Wilmersdorf	OT	Rietz-Neuendorf	100-199	1	43	45	21,0	19,0	-	-	
Woltersdorf	VRO	Woltersdorf	ab 6.000	6	24	25	146,0	148,0	-	-	
Zeust	OT	Friedland	100-199	1	24	8	7,0	3,0	-	-	
Ziltendorf	OT	Ziltendorf	1.000-2.999	3	29	30	87,2	82,2	-	-	

Erreichbarkeit der Oberzentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ- mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abwei- chung Schule	Abwei- chung Ferien	mittlere Überschreitung der Reisezeit
Ahrendorf	OT	Rietz-Neuendorf	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	7-15 min
Alt Golm	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	61	60	36,2	34,2	-	-	
Alt Madlitz	OT	Madlitz-Wilmersdorf	200-499	2	69	72	11,0	6,0	-	-	
Alt Stahnsdorf	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	-	-	-	-	RZ	k. V.	1-14 min
Arensdorf	OT	Steinhöfel	200-499	2	61	41	2,0	1,0	-	-1,0	
Bad Saarow-Pieskow	VRO	Bad Saarow	3.000-5.999	4	54	54	32,2	32,2	-	-	
Bahro	OT	Neuzelle	100-199	1	70	67	4,0	3,0	-	-	
Beerfelde	OT	Steinhöfel	500-999	2	69	73	11,2	6,2	-	-	
Beeskow, Stadt	MZ	Beeskow	ab 6.000	6	59	59	27,0	26,0	-	-	
Berkenbrück	OT	Berkenbrück	500-999	2	36	34	38,4	34,4	-	-	
Biegen	OT	Briesen (Mark)	200-499	2	52	56	7,0	1,0	-	-1,0	
Birkholz	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	84	-	1,8	-	-0,2	k. V.	
Bomsdorf	OT	Neuzelle	200-499	2	82	76	1,0	2,0	-1,0	-	
Braunsdorf	OT	Spreenhagen	200-499	2	65	67	11,6	10,6	-	-	
Bremsdorf	OT	Schlaubetal	200-499	2	66	60	6,8	5,6	-	-	
Breslack	OT	Neißemünde	200-499	2	78	62	1,0	2,0	-1,0	-	
Briescht	OT	Tauche	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	11-25 min
Briesen (Mark)	VRO	Briesen (Mark)	1.000-2.999	3	37	35	36,6	34,6	-	-	
Brieskow-Finkenheerd	OT	Brieskow-Finkenheerd	1.000-2.999	3	40	40	35,6	34,6	-	-	
Buchholz	OT	Steinhöfel	200-499	2	72	73	9,4	5,0	-	-	
Buckow	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	2	76	75	14,2	14,2	-	-	
Bugk	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	85	82	2,0	2,0	-	-	
Chossewitz	OT	Friedland	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	1 min
Coschen	OT	Neißemünde	200-499	2	38	38	18,8	17,8	-	-	
Dahmsdorf	OT	Reichenwalde	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	6 min
Dammendorf	OT	Grunow-Dammendorf	200-499	2	66	64	6,8	6,6	-	-	
Demnitz	OT	Steinhöfel	200-499	2	73	70	5,2	1,2	-	-0,8	
Diensdorf-Radlow	OT	Diensdorf-Radlow	500-999	2	74	76	12,0	11,0	-	-	
Eisenhüttenstadt, Stadt	MZ	Eisenhüttenstadt	ab 6.000	6	40	41	48,4	44,0	-	-	
Erkner, Stadt	MZ	Erkner	ab 6.000	6	30	30	59,6	58,6	-	-	
Falkenberg	OT	Madlitz-Wilmersdorf	100-199	1	60	67	13,0	5,0	-	-	
Falkenberg	OT	Tauche	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	3-8 min
Friedland, Stadt	VRO	Friedland	500-999	2	80	75	4,0	3,0	-	-	
Fünfeichen	OT	Schlaubetal	1.000-2.999	3	59	58	7,4	5,6	-	-	
Fürstenwalde/Spree, Stadt	MZ	Fürstenwalde/ Spree	ab 6.000	6	32	33	82,4	75,4	-	-	
Giesensdorf	OT	Tauche	200-499	2	-	86	-	1,0	RZ	-1,0	8-29 min
Glienicke	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	2	80	81	13,0	12,0	-	-	
Göhlen	OT	Neuzelle	100-199	1	78	69	1,6	2,6	-	-	
Gölsdorf	OT	Steinhöfel	100-199	1	77	73	3,2	1,2	-	-	
Görsdorf b.Beeskow	OT	Tauche	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	2-7 min
Görsdorf b.Storkow	OT	Storkow (Mark)	500-999	2	-	-	-	-	RZ	k. V.	6 min
Görzig	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	74	74	6,0	4,0	-	-	
Gosen	OT	Gosen-Neu Zittau	1.000-2.999	3	62	63	17,0	18,0	-	-	
Groß Eichholz	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	2-15 min
Groß Lindow	OT	Groß Lindow	1.000-2.999	3	49	53	6,4	1,8	-	-1,2	
Groß Muckrow	OT	Friedland	200-499	2	70	65	3,0	3,0	-	-	
Groß Rietz	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	69	71	18,0	18,0	-	-	
Groß Schauen	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	2 min
Groß-Briesen	OT	Friedland	200-499	2	83	-	1,0	-	-1,0	k. V.	
Grünheide (Mark)	VRO	Grünheide (Mark)	3.000-5.999	4	41	40	60,8	55,8	-	-	
Grunow	OT	Grunow-Dammendorf	200-499	2	48	48	21,0	20,0	-	-	
Günthersdorf	OT	Friedland	100-199	1	78	78	3,0	4,0	-	-	
Hangelsberg	OT	Grünheide (Mark)	1.000-2.999	3	36	34	51,2	47,2	-	-	
Hartmannsdorf	OT	Spreenhagen	500-999	2	70	72	13,0	12,0	-	-	
Hasenfelde	OT	Steinhöfel	200-499	2	77	81	5,0	3,0	-	-	
Heinersdorf	OT	Steinhöfel	1.000-2.999	3	66	46	3,0	1,0	-	-2,0	
Henzensdorf	OT	Neuzelle	100-199	1	78	69	2,4	1,4	-	-	
Herzberg	OT	Rietz-Neuendorf	500-999	2	-	-	-	-	RZ	RZ	3-5 min
Jacobsdorf	OT	Jacobsdorf	500-999	2	45	44	43,6	42,6	-	-	
Jänickendorf	OT	Steinhöfel	200-499	2	74	74	7,2	4,2	-	-	
Kagel	OT	Grünheide (Mark)	1.000-2.999	3	68	68	12,2	11,2	-	-	
Kehrigk	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	86	86	2,0	2,0	-	-	
Kienbaum	OT	Grünheide (Mark)	200-499	2	73	-	2,0	-	-	RZ	14 min
Kieselwitz	OT	Schlaubetal	200-499	2	60	53	2,4	0,4	-	-1,6	
Klein Muckrow	OT	Friedland	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	6-12 min
Klein Schauen	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	9 min
Kobbeln	OT	Neuzelle	100-199	1	63	52	3,0	3,0	-	-	
Kolpin	OT	Reichenwalde	200-499	2	66	64	16,0	14,0	-	-	
Kossenblatt	OT	Tauche	200-499	2	-	-	-	-	RZ	RZ	5-22 min
Kummerow	OT	Friedland	100-199	1	-	80	-	1,0	RZ	-	5 min

Erreichbarkeit der Oberzentren

FP - Anzahl Fahrtenpaare

RZ - mittlere Reisezeit

Name	Typ	Gemeinde	Kategorie	FP	RZ Schule	RZ Ferien	FP Schule	FP Ferien	Abweichung Schule	Abweichung Ferien	mittlere Überschreitung der Reisezeit
Kummersdorf	OT	Storkow (Mark)	500-999	2	56	56	14,2	14,2	-	-	
Langewahl	OT	Langewahl	500-999	2	62	62	52,0	55,2	-	-	
Lawitz	OT	Lawitz	500-999	2	65	70	5,0	4,0	-	-	
Leißnitz	OT	Friedland	200-499	2	74	80	1,0	1,0	-1,0	-1,0	
Limsdorf	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	-	-	-	-	RZ	RZ	12-30 min
Lindenbergr	OT	Tauche	500-999	2	81	81	30,2	30,2	-	-	
Markgrafieske	OT	Spreenhagen	500-999	2	70	69	13,0	12,0	-	-	
Merz	OT	Ragow-Merz	200-499	2	50	50	3,2	3,0	-	-	
Mittweide	OT	Tauche	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	2-21 min
Mixdorf	OT	Mixdorf	500-999	2	37	37	20,0	19,0	-	-	
Möbiskruge	OT	Neuzelle	200-499	2	59	48	3,0	3,0	-	-	
Mönchwinkel	OT	Grünheide (Mark)	200-499	2	65	-	3,2	-	-	k. V.	
Müllrose, Stadt	VRO	Müllrose	3.000-5.999	4	33	27	20,0	17,0	-	-	
Neu Golm	OT	Bad Saarow	200-499	2	66	62	18,2	18,2	-	-	
Neu Zittau	OT	Gosen-Neu Zittau	1.000-2.999	3	52	52	23,0	21,0	-	-	
Neubrück (Spree)	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	61	-	0,2	-	-1,8	k. V.	
Neuendorf im Sande	OT	Steinhöfel	200-499	2	66	68	13,4	7,4	-	-	
Neuzelle	VRO	Neuzelle	1.000-2.999	3	49	49	26,8	25,8	-	-	
Niewisch	OT	Friedland	100-199	1	79	-	1,0	-	-	k. V.	
Ossendorf	OT	Neuzelle	100-199	1	65	60	4,0	3,0	-	-	
Petersdorf bei Briesen	OT	Jacobsdorf	200-499	2	57	64	10,0	3,0	-	-	
Petersdorf bei Saarow-Pieskow	OT	Bad Saarow	200-499	2	60	62	21,0	18,2	-	-	
Pfaffendorf	OT	Rietz-Neuendorf	200-499	2	64	64	19,0	18,0	-	-	
Philadelphia	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	84	-	1,0	-	-1,0	k. V.	
Pieskow	OT	Friedland	100-199	1	82	-	1,0	-	-	RZ	20 min
Pilgram	OT	Jacobsdorf	500-999	2	43	43	43,6	42,6	-	-	
Pohlitz	OT	Siehdichum	200-499	2	64	56	4,0	2,0	-	-	
Ragow	OT	Ragow-Merz	200-499	2	53	56	4,2	5,0	-	-	
Ranzig	OT	Tauche	200-499	2	82	78	2,0	2,0	-	-	
Ratzdorf	OT	Neiße münde	200-499	2	73	62	1,4	2,4	-0,6	-	
Rauen	OT	Rauen	1.000-2.999	3	60	59	16,0	14,0	-	-	
Reichenwalde	OT	Reichenwalde	500-999	2	71	70	20,0	16,0	-	-	
Reudnitz	OT	Friedland	100-199	1	85	-	1,0	-	-	k. V.	
Rieplos	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	87	-	1,0	-	-	k. V.	
Rießen	OT	Siehdichum	500-999	2	62	52	4,0	2,0	-	-	
Schadow	OT	Friedland	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	11-24 min
Schernsdorf	OT	Siehdichum	200-499	2	50	45	3,0	2,0	-	-	
Schöneiche b. Berlin	VRO	Schöneiche bei Berlin	ab 6.000	6	67	67	61,2	57,2	-	-	
Schönfelde	OT	Steinhöfel	100-199	1	77	78	10,2	5,2	-	-	
Schwerin	OT	Storkow (Mark)	100-199	1	-	-	-	-	RZ	k. V.	12 min
Schwerzko	OT	Neuzelle	100-199	1	70	49	1,4	1,4	-	-	
Selchow	OT	Storkow (Mark)	200-499	2	-	-	-	-	RZ	k. V.	5-13 min
Sieversdorf	OT	Jacobsdorf	200-499	2	62	-	6,0	-	-	k. V.	
Spreeau	OT	Grünheide (Mark)	500-999	2	67	69	12,4	11,4	-	-	
Spreenhagen	OT	Spreenhagen	1.000-2.999	3	75	74	14,0	12,0	-	-	
Steinhöfel	OT	Steinhöfel	500-999	2	72	72	8,2	5,2	-	-	
Steinsdorf	OT	Neuzelle	200-499	2	-	75	-	1,0	RZ	-1,0	1-2 min
Storkow, Stadt	VRO	Storkow (Mark)	3.000-5.999	4	69	68	28,0	26,0	-	-	
Streichwitz	OT	Neuzelle	100-199	1	68	-	1,0	-	-	k. V.	
Stremmen	OT	Tauche	200-499	2	81	78	2,0	1,0	-	-1,0	
Tauche	OT	Tauche	200-499	2	79	79	2,0	2,0	-	-	
Tempelberg	OT	Steinhöfel	100-199	1	-	-	-	-	RZ	RZ	13-25 min
Trebatsch	OT	Tauche	500-999	2	-	-	-	-	RZ	RZ	3-27 min
Treppeln	OT	Neuzelle	100-199	1	66	55	3,0	3,0	-	-	
Vogelsang	OT	Vogelsang	500-999	2	57	-	2,4	-	-	k. V.	
Weichensdorf	OT	Friedland	200-499	2	78	73	3,0	3,0	-	-	
Wellmitz	OT	Neiße münde	500-999	2	35	35	18,8	17,8	-	-	
Wendisch Rietz	OT	Wendisch Rietz	1.000-2.999	3	79	80	30,2	34,2	-	-	
Wiesenau	OT	Wiesenau	1.000-2.999	3	42	43	35,6	34,6	-	-	
Wilmersdorf	OT	Madlitz-Wilmersdorf	200-499	2	64	67	11,0	5,0	-	-	
Wilmersdorf	OT	Rietz-Neuendorf	100-199	1	79	79	7,2	7,2	-	-	
Woltersdorf	VRO	Woltersdorf	ab 6.000	6	55	55	71,2	74,2	-	-	
Zeust	OT	Friedland	100-199	1	74	76	2,0	1,0	-	-	
Ziltendorf	OT	Ziltendorf	1.000-2.999	3	47	46	34,6	32,6	-	-	

Legende zu Spalte 6: A1 - Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
 A2 - Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
 B - Hinweis wird teilweise berücksichtigt
 C - Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung s. Sp. 5
 D - Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
 E (...) - Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nummer (...),

Anzahl Einwender/Hinweisgeber: 23
 Anzahl Einwendungen/Hinweise: 69

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtig.
1	2	3a	3b	4	5	6
1	Kreisverwaltung LOS, Amt für Kreisentw.	6 E		Gegenwärtig völlig unbefriedigender Stand der aktuellen baustellenbedingten Informationen im SPNV	Ergänzender Hinweis bei Punkt 6 E eingefügt, obwohl nicht vorrangiger Gegenstand des NVP üÖPNV	A2
2	LOS, Kreissenorenrat, Behindertenbeirat, Gleichstellungsbeauftragte, Sozialplanung	4.1	S. 12 H	Im NVP auf das Projekt "Aktiv und mobil im Alter" (Abschlussbericht liegt vor) verweisen	An genannter Stelle (Leitliniendefinition) keine Änderung, aber in Punkt 5.3 (6) Projekt genannt	A2
3				Verantwortlichkeit für Maßnahmepläne und Finanzierung dazu notwendiger Untersuchungen aufnehmen	Hinweis auf zu erarbeitende Maßnahmepläne an gleicher Stelle ergänzt	A2
4		8.4		Auflagenerteilung zur Fahrgastgewinnung im Rahmen der künftigen Genehmigungserteilung gefordert	Rechtsrahmen des Genehmigungsverfahrens sieht das nicht vor. Aber auch im Vergabeverfahren pragmatisch nicht handhabbar	C
5	Kreisverwaltung LOS, Amt für Bildung, Kultur und Sport		Karte 17	Schulformen, Trägerschaft überprüfen	Wurde überprüft und korrigiert	A1
6	Landkreis Märkisch-Oderland	2.8	S. 10	Den Bestrebungen der Stadt Frankfurt (Oder) zur Brechung der Umlandverkehre an der Stadtgrenze sollte wegen drohender Fahrgastverluste entgegen getreten werden	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen	D
7	Landkreis Dahme-Spreewald		S. 15 S.17	direkte Verlängerung der OE 36 nach BER technisch nicht möglich, Verknüpfung einfordern	Korrektur ist erfolgt	E (13)
8	Stadt Frankfurt (Oder)	4.1 E; J	S. 12/13	Begründung für Abbau Parallelverkehr zwischen Stadt- und Regionallinien	Divergierender Standpunkt wird zur Kenntnis genommen	C
9		Karte 32		Zur Vorbereitung grenzüberschreitender Buslinie nach Slubice Einführung zusätzlicher Tarifwabe 6073 Slubice, zugehörig zum Tarif FF AB	Wurde ergänzt	A2

1	2	3a	3b	4	5	6
10	SenStadtUm Berlin	5.3	S.23 (5)	Für evtl. Umstrukturierung des Liniennetzes Erkner - Berlin sollte auch Senatsverwaltung als Partner benannt werden	Hinweis eingefügt	A2
11			S. 30	Spezifika der Verkehre Berlin - LOS ergänzen (vollst. Finanzierung Linien 161 und 369 durch Berlin, im Gegenzug Finanzierung SRS und WS durch LOS)	Ergänzender Hinweis eingefügt bei Punkt 8.4 (S. 32)	A1
12	Regionale Planungsstelle Oderland-Spree		S. 10 S. 21	Übernahme der verkehrsrelevanten Orte (VRO) aus dem Integrierten Verkehrskonzept der Region Oder-Spree wird begrüßt, diese sollten benannt und definiert werden	Fußnote 17, S. 7, wurde entsprechend ergänzt	A2
13		4.4	S. 15 S. 17	Direktverbindung zu Fh BER vs. nicht möglich (Einfahrverbot für dieselbetriebene Züge im Tunnel), stattdessen ist leistungsfähige Verknüpfung in Berlin-Ostkreuz und Königs Wusterhausen zu RE 7, RB 14 und geplanter Linie 24 vorzusehen.	wurde an genannten Stellen korrigiert	A1
14		4.4	S. 17	Weiterbetrieb X 403 - gem. Schreiben MIL vom 28.06.12 läuft landesseitige Finanzierung von Busersatzverkehren aus. Möglichkeit zum Weiterbetrieb mit betroffenen MZ (Beeskow, Fürstenwalde/Spree) und Gem. Rietz-Neuendorf prüfen	Aktualisierung des Sachstands in Punkt 4.4 e und Ergänzung der Positionierung: Entscheidung über weiteren Betrieb im Ergebnis einer Prüfung der Nachfrage und der Wirtschaftlichkeit durch BOS	A1
15		5.2	S. 20ff.	Kategorisierung der Verbindungsrelationen und Verknüpfungspunkte entspricht Ergebnissen der Arbeitsmarkt- und Pendlerstudie der RPG	wird zur Kenntnis genommen	D
16		5.1	S. 19ff.	Erweiterung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen wird begrüßt, frühzeitige Machbarkeitsstudien mit allen Beteiligten werden angeregt	wird zur Kenntnis genommen	D
17	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	2.6	S. 8	Nicht nur Angebot, sondern auch Nachfrage u. Qualität der Verknüpfung analysieren (Auswertung Erhebungen)	Angaben entsprechend Hinweisen erweitert, zusätzlicher Verweis auf Erläuterungsbericht	A2
18		2.7	S. 8/9	Nachfrageentwicklung 2010 im Vergleich zu 2007 analysieren, auch im Stadtverkehr	Begrenzung der Darstellungsmöglichkeiten in der Beschlussvorlage, zusätzlicher Verweis auf Erläuterungsbericht	C
19		Karte 20		Pendlerzunahme zwischen FF und EH 2011/2005 ist aus der SPNV-Belegung nicht abzuleiten	Ergebnis der Auswertung der amtlichen Statistik der Bundesagentur für Arbeit sowie der aktuellen Untersuchung zu Pendlerverflechtungen und Arbeitsplatzverteilung in der Region im Auftrag der Regionalen Planungsstelle; Evaluierung durch Verkehrsbelegungswerte nicht Gegenstand des NVP	D

1	2	3a	3b	4	5	6
20		2.8	S. 10	Kritische Analyse der Parallelverkehre Bad Saarow - Fürstenwalde und Lindenberg - Beeskow angemahnt, die aus Karte 22 hervorgeht	Karte 22 stellt Fahrgastnachfrage dar, kaum Hinweis auf Parallelangebote; parallele Linienführungen sind abschnittsweise infrastrukturell bedingt, Bedienung unterschiedlicher Gesamtrelationen, daher nicht konkurrierend; Räumlich scheinbare Parallelverkehre bedeuten nicht auch zeitlich Parallelverkehr (Angebotsergänzung)	C
21		2.8 5.3	S. 10 S. 23	Wegen der starken Nachfrageströme im Raum Erkner sollte Überplanung des Angebots während der Laufzeit des NVP erfolgen	Ist an dieser Stelle (Punkt 5.3 (5), S. 23) als Untersuchungs- und Maßnahmebedarf gemeint, präzisierender Hinweis ergänzt	A2
22		6.1 E		Gutachten "Aktiv und mobil im Alter" heranziehen	Ergänzung eingefügt	E (02)
23		4.4	S. 15	Voraussetzung für Errichtung des Hp Storkow-Küchensee ist noch nicht realisierte Straßenanbindung, Hinweis auf Wegfall Hp Hubertushöhe einfügen	Ergänzung eingefügt mit zusätzlichem Hinweis auf Abhängigkeit der Entscheidung von Zukunft des Armeestandortes; Entscheidung über Hp Hubertushöhe nicht endgültig getroffen	A1
24		4.4	S. 16	[Zielnetz 2013] Aussage zu Linie X 403 liegt vor	Aussage aktualisiert	E (14)
25		4.4	S. 16	[Zielnetz 2016] Forderung zur Umsetzung der abgestimmten Untersuchung zu Zugangsstellen OE 36 aufnehmen, LOS sollte zur Stärkung der Stationen Stellung nehmen	Stellungnahme des Landkreises wurde abgegeben	D
26		5.5		Darstellung ergänzen, welche Linien verknüpft werden sollen, Verfahren zur Abstimmung darstellen, evtl. nach Hinweisen VBB	Verfahrenshinweis eingefügt; Einzelverknüpfungsanforderungen (Lastrichtungen usw.) zu speziell für Beschlussvorlage, Angaben im Erläuterungsbericht	B
27		6.1		Zusammenarbeit VBB - Verkehrsunternehmen, Leitfaden Standards für Verbundintegration bei Vergaben im üÖPNV	Hinweis in Punkt 8.4 ergänzt	A1
28	Stadt Fürstenwalde/Spree	2.3	S. 4	Angaben zum OE36 gelten seit (nicht ab) Dezember 2011	in Tab. 1 (letzte Zeile) geändert	A2
29		2.3 4.4	S. 5	KBS 209.35 steht zwischen Pieskow Süd und Beeskow nicht mehr für den Bahnbetrieb zur Verfügung, unter bestimmten Umständen ist beabsichtigt, über Bad Saarow Klinikum hinaus bis Pieskow-Süd zu fahren	Korrigiert mit Hinweis auf Unterstützung des Amtes in der Bestrebung, die Verlängerung zu erreichen; Voraussetzung: Bestellung des Betriebs durch das Land Brandenburg	A2

1	2	3a	3b	4	5	6
30		2.3,	S. 5	Darstellung des Verkehrsangebots OE 36 (KBS 209.36) zu positiv, Attraktivität der Gesamtstrecke muss noch durch weitere Maßnahmen erhöht werden, Stellungnahme im Maßnahmeplan erforderlich	Als Analysedarstellung korrekt. Maßnahmeforderungen betreffend OE36 unterbleiben mit Blick auf Maßnahmekonzepte des Landes im Zuge der Fortschreibung des Landesnahverkehrsplanes.	C
31				Keine Weiterführung OE 36 zum Fh BER	Korrektur ist erfolgt	E (13)
32		Karte 13 u. a.		Verlauf Stadtlinie 4 korrigieren, nicht über E.-Jopp-Str. und K.-Kollwitz-Str.	Der Eindruck dieser Führung entsteht aus dem Linienschema der BOS und aus HAFAS-Daten, Verlauf in Karten korrigiert	A1
33		4.5	S.17	Durchgehende Linienführung Bahnhof - Stadtzentrum - EKZ Nord besteht nicht, Prüfungsempfehlung für Zusammenschluss Linien 2 und 4 zur Durchmesserlinie	Einfügung eines abweichenden Hinweises: Entscheidung über künftige Gestaltung der Linien 2 und 4 erfolgt im Ergebnis einer Auslastungsprüfung durch die BOS	C
34		Karte 3		Ortsbezeichnung richtig Bad Saarow (nicht: Bad Saarow-Pieskow)	korrigiert	A2
35	Stadt Beeskow			Erhalt der Linie OE 36 von großer Bedeutung für Region und auch für Tourismus, besonders aus Berlin	an verschiedenen Stellen entsprechend zum Ausdruck gebracht	D
36				Stadt Beeskow setzt sich mit Anliegergemeinden für Erhalt der Linie X 403 ein, Land BB sollte sich zu dieser Linie bekennen	zur Kenntnis genommen	D
37	Stadt Storkow	Anl. 1		ÖPNV-Bedienung der Ortsteile von Storkow an Ferientagen, Sa, So gefordert	an allen Wochentagen nur Anbindung für Kummersdorf über OE 36 L 405 verkehrt auch an FT von/nach Bugk, Kehrigk, Groß Eichholz, 406 u. 407 nur ST, weitere Möglichkeiten nur über Rufbus-Bedienung (Ifd. Nr. 41)	C
38		Anl. 3		OT Klein Schauen und Wochowsee nicht aufgeführt	Klein Schauen (197 Einw.) ergänzt, Wochowsee (59 Einw.) für Standardvorgaben nicht relevant	B
39		4.4	S. 15	Hp Storkow-Küchensee ist im Rahmen der Planung für Verbindungsstraße Karlslust - B 246 vorgesehen, dieser erfordert Planfeststellungsverfahren	Ergänzung eingefügt	E (23)
40		3.2	S. 11	Möglichkeit zur Fahrradmitnahme mit Bussen verstärken	Untersuchungen ergeben Sinnhaftigkeit nur in ganz wenigen Relationen, i.d.R. überwiegen Negativaspekte, daher keine generelle Orientierung	C

1	2	3a	3b	4	5	6
41		5.4	S. 22-23 Karte 31	Zur Einführung evtl. Rufbusbedienung sollte KV LOS die Stadt Storkow hinsichtlich Finanzierungsmöglichkeiten unterstützen	Einführung zunächst in Zuständigkeit des Aufgabenträgers, Kommune kann unterstützen (auch finanziell)	D
42	Stadt Eisenhüttenstadt	2.3	S. 4 (2)	Hinweis auf Widerspruch der Stadt beim MIL gegen Streichung von Zügen	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen	D
43		2.4	S. 7 (1)	Leistungsanteil zwischen Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt ist nicht angeglichen worden, (in Eisenhüttenstadt erhebliche Senkung, Fürstenwalde stabiles Angebot)	Erläuternde Hinweise ergänzend eingefügt: Bestehende vergleichsweise Überdimensionierung des Angebotes in Eisenhüttenstadt wurde abgebaut, auch das ist eine Angebotsangleichung.	A2
44		2.8	S. 10 (5)	Bedeutet Feststellung "angemessene Struktur" der Stadtverkehrsangebote Hinweis auf Beibehaltung des gegenwärtigen Standes?	Grundsätzlich kann das bestätigt werden. Im Punkt 4.5 (S. 17 f.) wird auf mögliche Anpassungen im Ergebnis genauerer Prüfungen bei Wochenendangeboten hingewiesen.	D
45		4.4	S. 16	Hinweis auf Widerspruch der Stadt gegen Zugstreichungen RE 1 und RE 11	siehe bei lfd. Nr. 42	E (42)
46			S.17/18	Leitlinien für Entwicklung des Stadtverkehrsangebots in Eisenhüttenstadt tatsächlich darstellen	Es wird auf die Ausführungen in lfd. Nr. 44 verwiesen.	E (44)
47			S.27 (3)	Behinderten- und Seniorenverbände der Stadt fordern Ausdehnung des Einsatzes von Niederflurfahrzeugen auch im Regionalverkehr	Auf Seite 27 (3) wird genau das formuliert	C
48			S. 28 (2)	Fahrzeuanforderungen an Subunternehmer müssen in die Ausschreibungen der BOS aufgenommen werden, Einführung akustischer Fahrgastinformation wird begrüßt	Entsprechende Ergänzung wurde in Punkt 6.1 eingefügt, mit dem Zusatz, dass besondere Festlegungen für Fahrzeuge im Rufbus-Einsatz erfolgen	A2
49		2.8	S. 10	BOS lehnt Neugestaltung des Stadtliniensverkehrs im Rahmen des Stadtumbaus Eisenhüttenstadt ab (zuletzt mit Schreiben vom 16.07.2012). Hinweis auf 2 an das Stadtbusnetz anzubindende Ziele (Ärztelhaus im WK VII, Fröbelringpassage und Kaufland Oderlandstraße) und Papierfabrik/IGOS an Regionalbusnetz	Keine grundsätzliche Frage, die im Nahverkehrsplan für alle Einzelfälle behandelt werden muss. Unterschiedliche Auffassungen sind im normalen Abstimmungsprozess zu klären.	C
50	Amt Schlaubetal			Bestehende Zugangsstellen zu OE 36 im Schlaubetal und Fahrplanangebot erhalten	Entspricht den Formulierungen in Punkt 4.1 B und 4.4	C
51				Angebot Linie A 400 wegen touristischer Bedeutung	Entspricht den Formulierungen in Punkt 4.1 A und 5.3 und 5.4	C

1	2	3a	3b	4	5	6
52	Amt Scharmützelsee	ohne		Buslinienverkehr zwischen Scharmützelsee und Stadt Storkow stärken, auch für Gemeinden Kolpin, Reichenwalde und Dahmsdorf, günstigere Bedingungen durch Ausbau K 6744	Kein grundsätzlicher Handlungsbedarf erkennbar	C
53				Verlängerung der OE 35 nach Bad Saarow-Pieskow sollte perspektivisch erreicht werden	Unterstützung des Amtes in der Bestrebung, die Verlängerung zu erreichen; Voraussetzung: Bestellung des Betriebs durch das Land Brandenburg, jedoch sollten Forderungen zum SPNV gegenwärtig auf OE36 konzentriert bleiben	E (29)
54				Standzeit am Hp Wendisch Rietz, derzeit 20 min, kürzen	Realisierung anhängig vom Betriebskonzept der DB Netz AG, keine Einflussnahmemöglichkeit	C
55	Amt Neuzelle	6.1 (E)		Reisendeninformation an kleineren SPNV-Zugangsstellen verbessern, desgl. Wetterschutz auf Bahnsteigen in Neuzelle, Wellmitz und Coschen	Bezüglich Fahrgastinformation ergänzender Hinweis bei Punkt 6 E eingefügt, obwohl nicht vorrangiger Gegenstand des NVP üÖPNV. Weitere Forderungen im Beteiligungsverfahren zum Landesnahverkehrsplan anzubringen.	B
56	Gemeinde Schöneiche bei Berlin			Auf Buslinie 161 (BVG) fehlt Taktzeit von 20 min über die Gesamtstrecke zur Verknüpfung mit SRS, diese ist wegen des erhöhten Pendleraufkommens (nach Berlin +400 Personen, nach Rüdersdorf) und Schüleraufkommens (GS im Ortszentrum OS Rüdersdorf) und wegen der Verbindung Fichtenau - Ortszentrum wichtig; Hinweis auf Spreeplan-Untersuchung, April 12	Angebot grundsätzlich als angemessen betrachtet und befindet sich in Übereinstimmung mit dem NVP des Landes Berlin. Verweis auf permanente Prüfung des Angebots im Raum Erkner und Abstimmungserfordernis mit BVG und SenStadtUm.	C
57	Gemeinde Woltersdorf			Busverbindung Bhf Erkner - Woltersdorf nicht ausreichend, besonders in Abendstunden	Betrifft vorrangig Linien BMO 950 und BOS 420. Verweis auf Gesamtprüfung des Angebots im Raum Erkner	C
58	Gemeinde Rietz-Neuendorf			Erhalt der X 403 als Verbindung Beeskow - Fürstenwalde wird gefordert	wird zur Kenntnis genommen	D
59	Busverkehr Oder-Spree		S. 8, Tab 3 S. 10	Optimale Anschlussgestaltung des üÖPNV mit RE 1 ist durch die baubedingten provisorischen Fahrplanlagen (Taktabweichungen) nicht möglich, wird vsl. Dez. 2012 beendet sein, qualitative Bewertung evtl. anpassen	Entsprechende Erläuterung wurde eingefügt	A2
60				Feststellung der unübersichtlichen Angebotsstruktur im Raum Erkner nicht nachvollziehbar	wird zur Kenntnis genommen	D

1	2	3a	3b	4	5	6
61		4.3		Reisezeitvorgabe nach VRO in ländlichen Räumen an diejenigen für Schüler der Primarstufe (45 min) anpassen	Divergierenden Vorgaben aus Schülerbeförderungssatzung und Nahverkehrsplan liegen unterschiedliche Quelle-Ziel-Relationen zugrunde. Dennoch sind Unterschiede perspektivisch zu diskutieren.	A2
62		Kap. 6		Auf Spannungsfeld zwischen Pünktlichkeit und Anschluss-sicherung hinweisen, da VU keinen Einfluss auf infrastrukturelle Bedingungen hat.	Muss nicht im NVP erfolgen. Ist Gegenstand der konkreten vertraglichen Regelungen mit Rechtsfolgen.	C
63		Anl. 1		Linienbündel Oder-Spree stärker herausarbeiten	Bündelzuordnung wurde eingefügt	A1
64	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn	2.7	S. 9	Fahrplanverdichtung der WS im Zshg. mit Nachfragesteigerung erwähnen, SRS sieht bei ähnlicher Angebotsausweitung gleichfalls Potenzialzuwachs, entsprechende Untersuchung angeregt.	Ergänzende Hinweise in Punkt 2.7 (S. 9) und 4.6 (S. 19) eingefügt	A2
65		4.4	S. 19	Darstellung des Fahrplantaktes der SRS nicht korrekt, Sa, So Halbstundentakt über größeren Teil des Tages	wurde präzisiert	A2
66			S. 27 S. 38	Investitionsbedarf besteht auch für Straßenbahnbetriebe, Aufnahme in NVP und Forderung nach anteiliger Landesförderung vorgeschlagen. Verantwortlichkeit für Maßnahmen und Finanzierung dazu notwendiger Untersuchungen aufnehmen	Punkt 10, S. 38, nimmt Straßenbahnen nicht aus. Investitionsplan (Anlage 6) umfasst alle angemeldeten Vorhaben nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Landkreises. Investive Förderung der Straßenbahnbetriebe erfolgt derzeit nach gesondertem Haushaltstitel nach Leistungsfähigkeit. Die geplante ÖPNV-Finanzierungsrichtlinie des Landes ab 2013 sieht gesonderte Investitionsförderung für Tram- und Obusbetriebe in Höhe von 5 Mio. EUR pro Jahr vor. Ergänzende Erläuterung eingefügt.	A2
67				Auflagen zu Fahrgastgewinnung in die Verfahren zur Genehmigungserteilung aufnehmen	Rechtsrahmen des Genehmigungsverfahrens sieht das nicht vor. Aber auch im Vergabeverfahren pragmatisch nicht handhabbar	E (04)
68	Woltersdorfer Straßenbahn	4.6	S.18	WS fährt in den Hauptverkehrszeiten früh und nachmittags im 10-min-Takt	wurde korrigiert	A1
69	DB Regio AG			keine Einwände	zur Kenntnis genommen	D

Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen

Ausstattungs-element	VBB-Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
<i>Kennzeichnung der Haltestelle</i>					
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
<i>Fahrplaninformation</i>					
Liniennummer	x	x	x	x	x
Fahrtziel	x	x	x	x	x
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	x	x			
Abfahrtafel			x	x	x
Tarifinformation	x	x	x		
Hinweis auf Kurzstreckentarif	x	x	x	x	
<i>Weitere Informationen</i>					
Liniennetzpläne	x	x	x		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	x			
Fahrpläne des Regionalverkehrs	x	B			
Dynamische Fahrgastinformation	B	B			
<i>Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen</i>					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	x	B			
Entwerter, stationär	x	B			
<i>Aufenthaltskomfort - in Verantwortung der Gemeinde</i>					
Befestigte Wartefläche	x	x	x	x	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	x	x	x	x	
Wetterschutzeinrichtung	x	x	x	x	
Sitzgelegenheit	x	x	x	x	
Abfallbehälter	x	x	x	x	x

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

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

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
<p>Aufgabenträger (Landkreis)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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
<p>Lokale Regieeinheit (LRE) für das Aufgabenträger- management</p> <p><i>Siehe Erläuterungen unter Nr. 8 (Textteil)</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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 Liniengenehmigungsverfahren, einschl. Linienbündelung • Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren • Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des übrigen ÖPNV im Landkreis • Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben • Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Konzessionären, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion) • Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung • Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur
<p>Betreiber (konzessionierte Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)</p>	<p>Konzessionäre</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 abgegoltene Investitionsförderung für Fahrzeuge <p>Subunternehmer</p> <ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Planung • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär • Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen

Antragsteller	Haltestellenanlagen (HST)			Aufstellflächen(A) / B+R-Anlagen(B+R) P+R-Anlagen (P+R)			Wendeschleifen		
	Anzahl	Ges.kosten zuwf. in €	Förderung €	Anzahl Anlagen	Ges.kosten zuwf. in€	Förderung €	Anzahl	Ges.kosten zuwf. in€	Förderung €
Stadt Fürstenwalde Haltestellen Stadtgebiet	4	29.000,00	14.500,00						
Stadt Beeskow HST Einkaufszentrum				2(A)	10.000,00	5.000,00			
Amt Spreenhagen HST Rauen	1	10.000,00	5.000,00						
Amt Schlaubetal HST Schule	2	20.000,00	10.000,00						
Stadt Storkow HST G.Eichholtz/Körnerstr.	2	20.000,00	10.000,00						
Gemeinde Rietz-Neuend. Buckow							1	16.000,00	8.000,00
Stadt Friedland HST Zeust				2(A)	10.000,00	5.000,00			
Stadt Erkner S-Bahnhof Erkner (Kofin.)	1	100.000,00	50.000,00						
HST Seestr.	2	20.000,00	10.000,00						
Gemeinde Steinhöfel HST Steinhöfel Vorw.	1	5.000,00	2.500,00						
Amt B.-Finkenheerd Amtsbereich	4	40.000,00	20.000,00						
Amt Odervorland Amtsbereich	2	20.000,00	10.000,00						
Zwischensumme Seite 1:	19	264.000,00	132.000,00	4x (A)	20.000,00	10.000,00	1	16.000,00	8.000,00
Summe förderfähige Gesamtkosten Seite 1			300.000,00						
Summe Förderung Seite 1			150.000,00						

**ÖPNV-Investitionsplan des Landkreises Oder-Spree für das Jahr 2012 einschließlich 1. Ergänzung
(Förderung von Fahrzeugen und Anlagen des ÖPNV)**

Antragsteller Verkehrsunternehmen	Anzahl Fahrzeuge	Anzahl Anlagen	Bemessungsgrundlage	Ges.kosten €	50% der Ges.kosten	Antrag Höchstsatz
Busverkehr Oder-Spree GmbH	4		Standard Überlandlinienbus > 11 m Niederflerausführung	815.736,00	407.868,00	407.868,00
	1		Standard Überlandlinienbus Länge 15 m Niederflerausführung, mehr als einer gelenkten Achse	259.916,00	129.958,00	122.000,00
	2		Standard Stadtlinienbus > 11m Niederflerausführung	400.866,00	200.433,00	200.433,00
			1	digitale Videoüberwachungsanlage (1 KOM)	2.867,00	2.150,00 75% Förd.
Zwischensumme	7	1		1.479.385,00	740.409,00	732.451,00

Summe Gesamtkosten	1.479.385,00
Summe Förderung	732.451,00
Plan-Ansatz	733.000,00