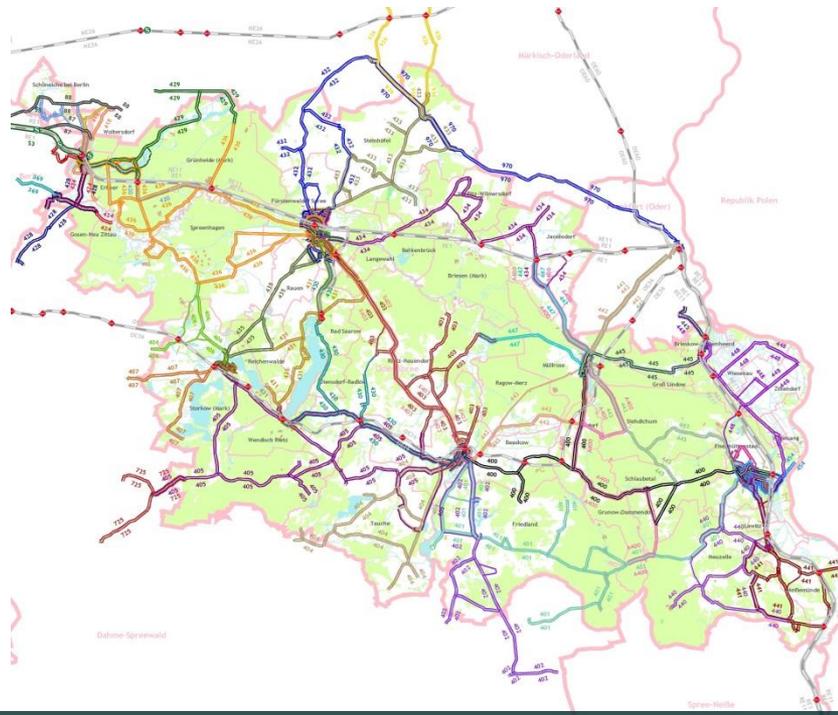


Sachstand Fortschreibung Nahverkehrsplan im Ausschuss für ländliche Entwicklung und Kreisentwicklung



PROZIV
Verkehrs- & Regionalplaner

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans
Landkreis Oder-Spree 2021 bis 2025**

Beeskow, 3. September 2020
Dr. Ralf Günzel

- 1. Sachstandsübersicht**
- 2. Umsetzung geltender NVP, Schlussfolgerungen, Mängel, Handlungsbedarf aus Analysen**
- 3. Verkehrspolitische Zielstellungen (Planungsleitlinien), mit Sonderbetrachtung Dekarbonisierung Fahrzeugflotte (CVD)**
- 4. Neufassung Bedienungsstandards**
- 5. Planung VBU-Netz**
- 6. Kriterien für barrierefreie Busse und Haltestellen**
- 7. Umsetzungsstand, Plan Haltestellenerfassung**
- 8. Weitere Terminplanung**



- ✓ **Alle Analysen und Auswertungen durchgeführt**
- ✓ **Mängel festgestellt, Schlussfolgerungen gezogen**
- ✓ **Ableitung von Handlungsbedarf**
- ✓ **Grundsätze für die Weiterentwicklung des Angebots zur Abstimmung entworfen**
- ✓ **Haltestellenkategorisierung durchgeführt**
- **Teilbericht in der Erarbeitung, mit den Abschnitten
Rechtsrahmen und Zielstellung,
Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung,
Analyse von Angebot und Nachfrage,
Mängel und Handlungsbedarf, Verkehrspolitische Zielstellungen/Leitlinien
zugehörigen Anlagen und Karten**
- ✓ **Ansatz für Strategiekonzept Flottenentwicklung erarbeitet**
- **Angebotsplanung mit Maßnahmen läuft aktuell, ebenso
Haltestellenerfassung für Barrierefreiheit**



Umsetzungsstand, Mängel (1 von 3)

<p>Grundsätzliche Vorbemerkung</p>	<p>Durch das Vergabeverfahren und Vertragsschluss mit BOS sind mehrere Vorgaben des NVP präzisiert und verschärft (und damit per se erfüllt) worden → Einhaltung bei Auswertung mit berücksichtigt</p>
<p>ÖPNV-Angebot und Nutzungsgrad</p>	<p>in den Segmenten (RB, S-Bahn, Bus, Schülerverkehr, Jedermannverkehr) differenziert</p> <p>Angebot kÖPNV: +3,2 % auf 4.984 TFpl-km/a (durch Vergabe) Nachfrage kÖPNV: -12,0 % (nach VBB-Erhebung, nach FA-Verkäufen und bezogen auf VBU mindestens stabil) Nachfrage SPNV: +30 %, S-Bahn kein Anstieg (Abwanderung zum RE1)</p> <p>Dadurch Modal Split nur wenig verbessert und räumlich beschränkt !</p>
<p>Netzabdeckung und Angebotsverteilung</p>	<p>Gut und weiter verbessert, an Potenzialen ausgerichtet, Verteilung zwischen Tagarten verbessert, mehr Angebot in Ferien (82 %) und an Wochenenden (34 bzw. 31 % im Verhältnis zum Schultag)</p>
<p>Verkehrsachsen</p>	<p>Durch Vergabe erheblich gestärkt, weitere Reserven vorhanden</p>
<p>Nichteinhaltung von Vorgaben f. Achsen</p>	<p>Stellenweise geringfügiges Minderangebot (um 1 bis 2 Fahrten pro Tag) ggü. Vergabeanforderungen</p> <p>Problemfälle: Erkner <> Grünheide (am WE) Fürstenwalde <> Willmersdorf <> Briesen Tauche <> Beeskow Friedland <> Beeskow</p>
<p>Stadtverkehre</p>	<p>Grundanforderungen erfüllt, weitere Verbesserungen sinnvoll, vor allem am Abend und am Samstag</p>
<p>Anbindung Gewerbegebiete</p>	<p>Noch keine Anbindung Schöneiche-Nord (siehe Konzept VBU/Erkner), Anbindung TESLA Freienbrink Sonderbetrachtung</p>



jeweils zum 01.01. d. J.	Landkreis Oder-Spree		Land Brandenburg	
	Pkw- Bestand	MotGrd	Pkw- Bestand	MotGrd
2008	98.498	524	1.293.427	510
2011	100.297	546	1.321.092	528
2013	101.318	572	1.337.091	546
2016	102.921	564	1.369.736	551
2019	106.151	594	1.423.631	567

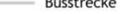
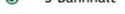
- **Fünfhöchster MotGrd im Land Brandenburg (1 % über Durchschnitt der Landkreise), +3,8 % seit 2013**
- **Ungünstige Ausgangsbedingung für die Konkurrenzsituation im Modal Split**
- **Räumliche Differenzierung überwiegend gut nachvollziehbar**
- **Prognose**
 - ✓ **weiter gebremster Anstieg um 0,5 ... 0,6 %/a bei rückläufiger Nutzungshäufigkeit,**
 - ✓ **weniger als für ÖPNV-Angebot zu planen**
→ **weitere Verbesserung Modal Split**



ÖPNV-Angebot am Ferientag

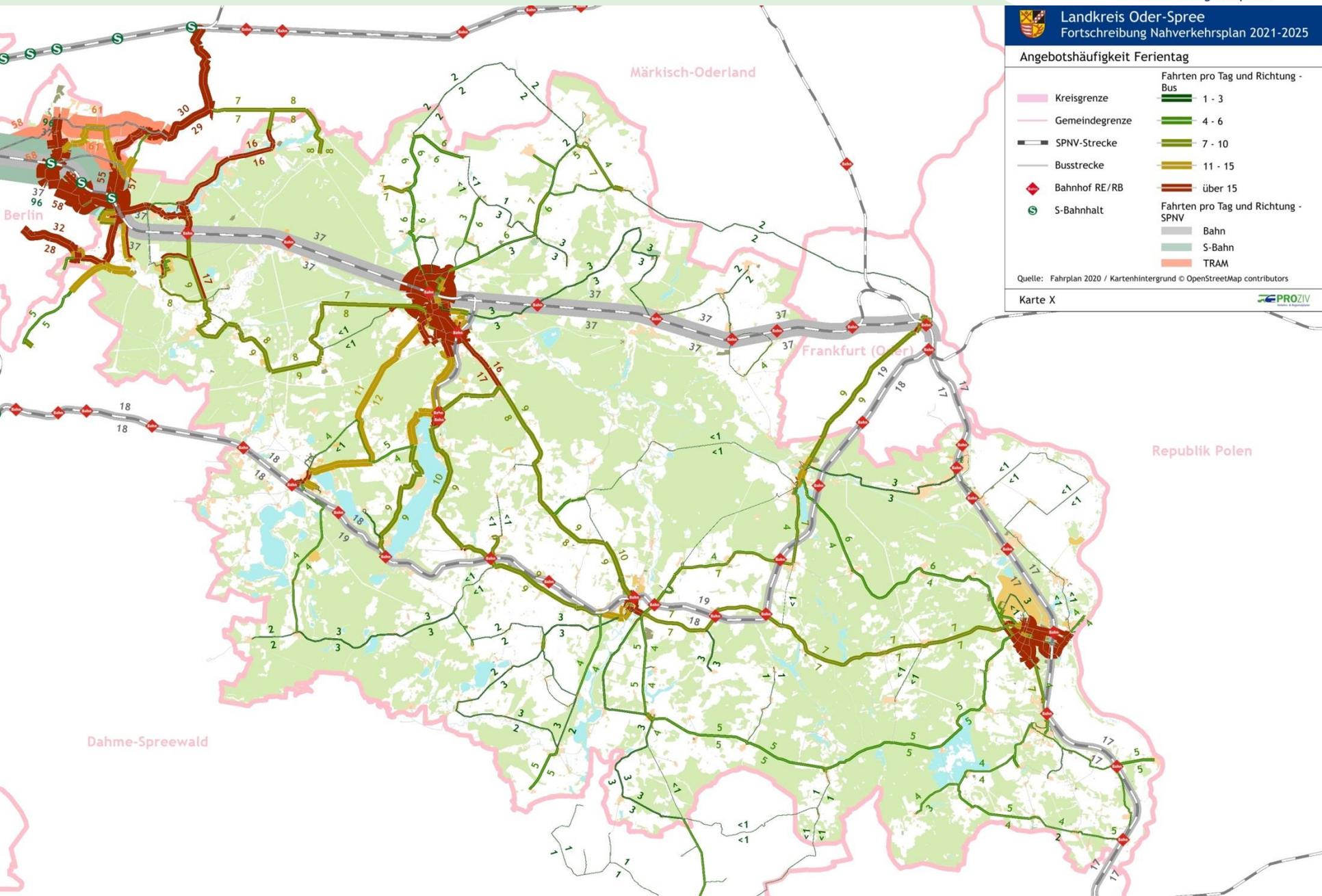


Angebotshäufigkeit Ferientag

	Kreisgrenze		Fahrten pro Tag und Richtung - Bus
	Gemeindegrenze		1 - 3
	SPNV-Strecke		4 - 6
	Busstrecke		7 - 10
	Bahnhof RE/RB		11 - 15
	S-Bahnhalte		über 15
			Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV
			Bahn
			TRAM

Quelle: Fahrplan 2020 / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



ÖPNV-Angebot am Ferientag – Auszug VBU

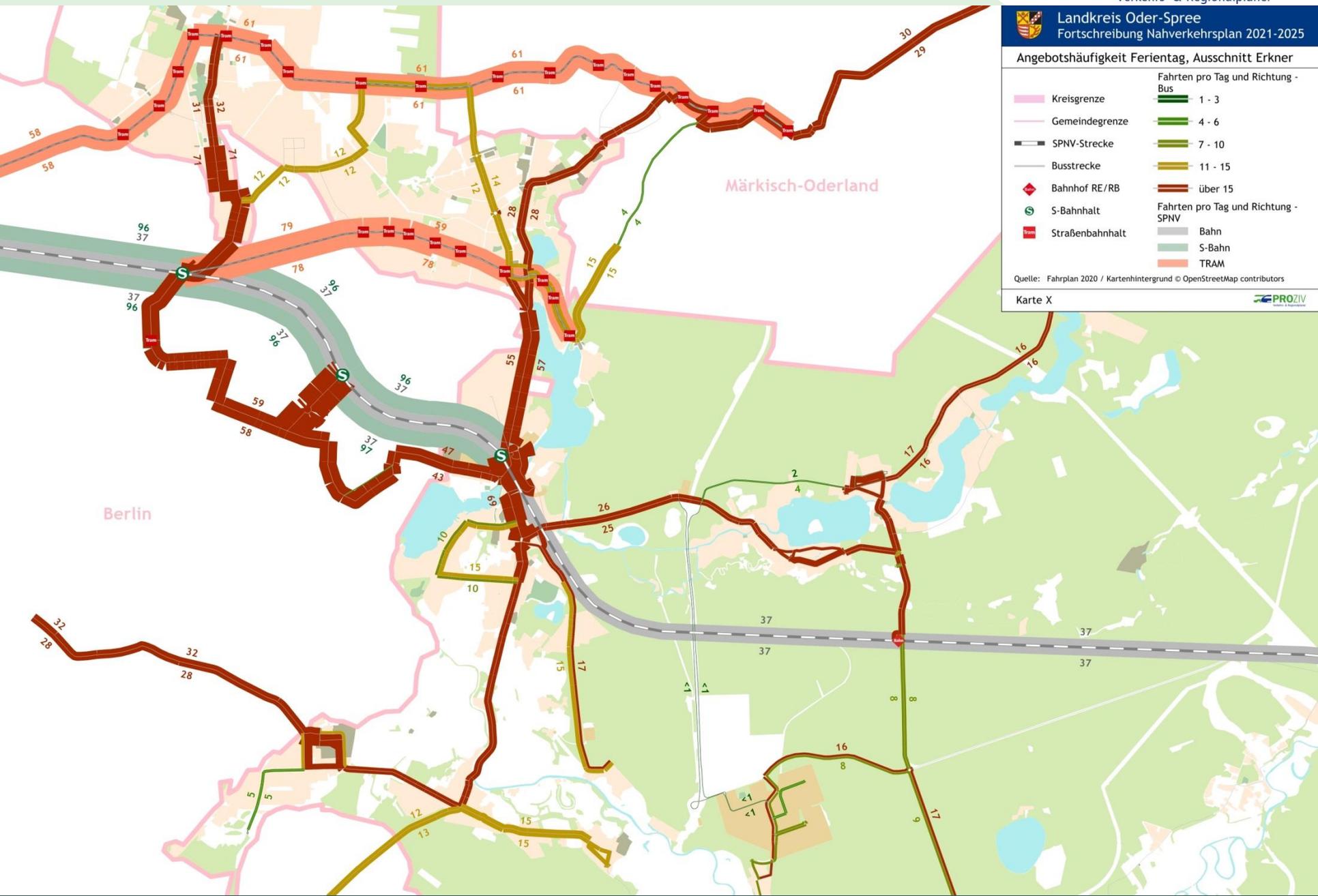


Angebotshäufigkeit Ferientag, Ausschnitt Erkner

	Kreisgrenze		Fahrten pro Tag und Richtung - Bus
	Gemeindegrenze		1 - 3
	SPNV-Strecke		4 - 6
	Busstrecke		7 - 10
	Bahnhof RE/RB		11 - 15
	S-Bahnhalte		über 15
	Straßenbahnhalte		Bahn
			S-Bahn
			TRAM

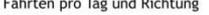
Quelle: Fahrplan 2020 / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



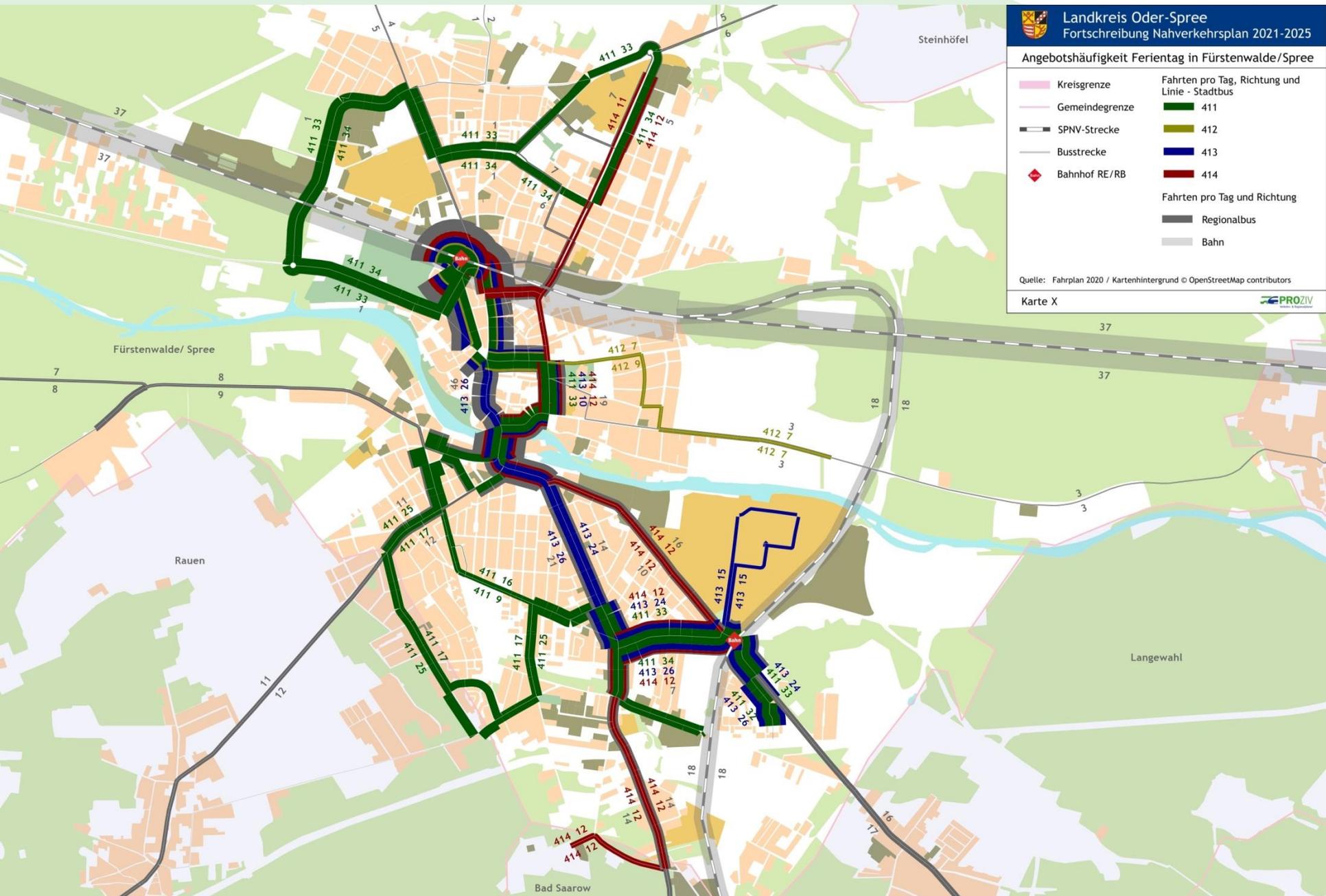
ÖPNV-Angebot am Ferientag Fürstenwalde

Angebotshäufigkeit Ferientag in Fürstenwalde/Spree

	Kreisgrenze		Fahrten pro Tag, Richtung und Linie - Stadtbus
	Gemeindegrenze		411
	SPNV-Strecke		412
	Busstrecke		413
	Bahnhof RE/RB		414
			Fahrten pro Tag und Richtung
			Regionalbus
			Bahn

Quelle: Fahrplan 2020 / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



ÖPNV-Angebot am Ferientag Eisenhüttenstadt

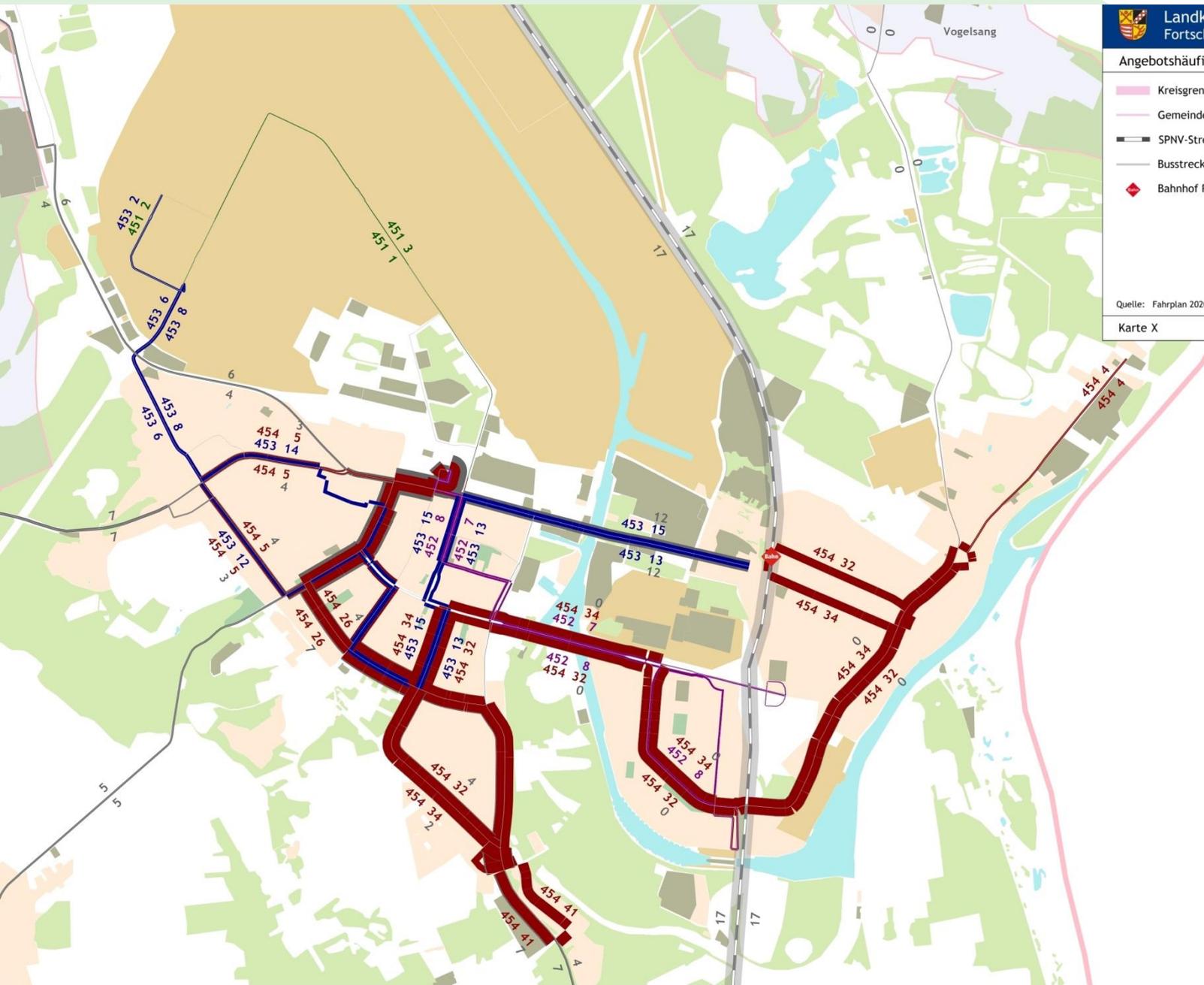


Angebotshäufigkeit Ferientag in Eisenhüttenstadt

	Kreisgrenze		Fahrten pro Tag, Richtung und Linie - Stadtbus
	Gemeindegrenze		451
	SPNV-Strecke		452
	Busstrecke		453
	Bahnhof RE/RB		454
			Fahrten pro Tag und Richtung
			Regionalbus
			Bahn

Quelle: Fahrplan 2020 / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



ÖPNV-Angebot am Samstag

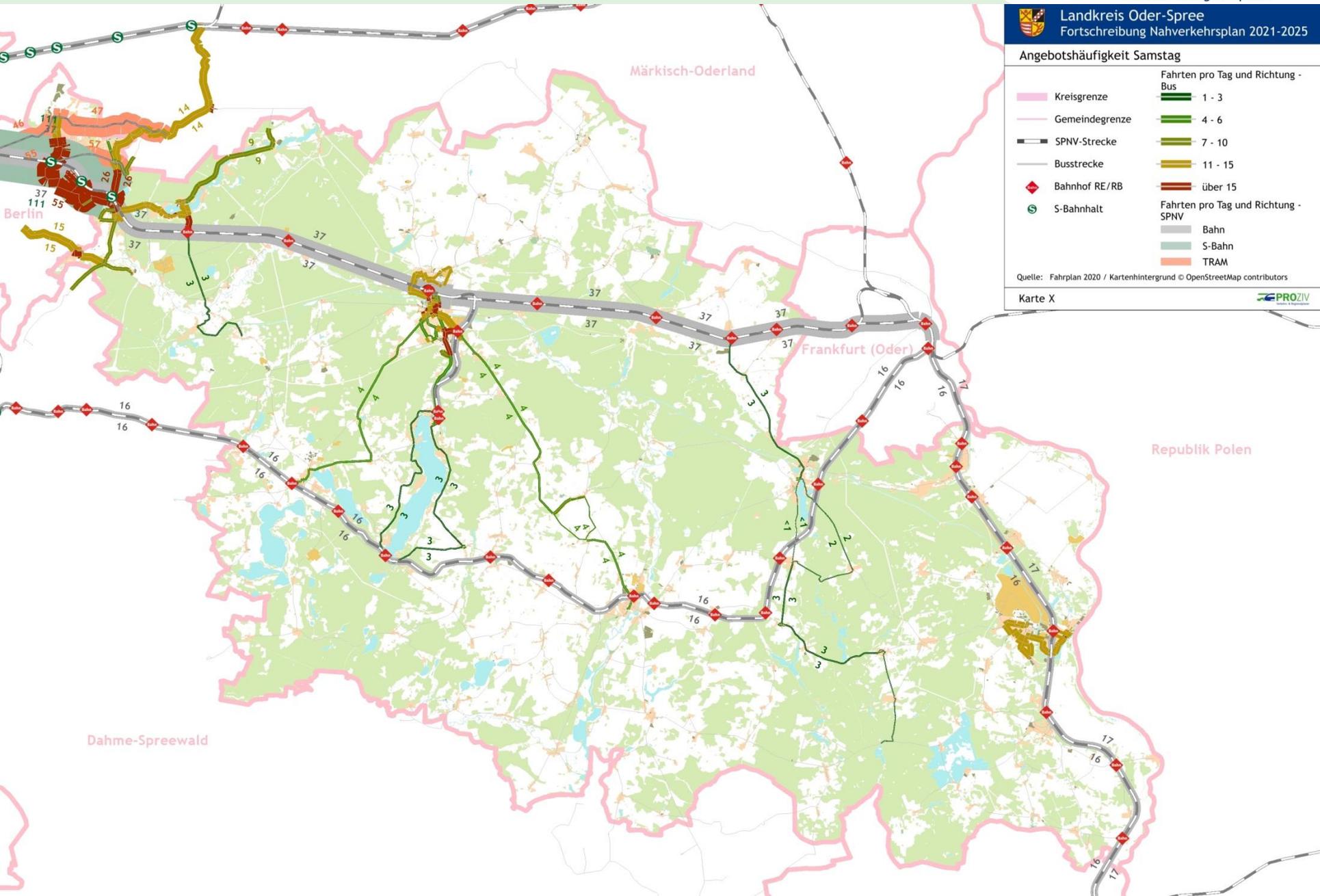


Angebotshäufigkeit Samstag

	Kreisgrenze		Fahrten pro Tag und Richtung - Bus
	Gemeindegrenze		1 - 3
	SPNV-Strecke		4 - 6
	Busstrecke		7 - 10
	Bahnhof RE/RB		11 - 15
	S-Bahnhalte		über 15
			Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV
			Bahn
			S-Bahn
			TRAM

Quelle: Fahrplan 2020 / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



ÖPNV-Angebot am Samstag Fürstenwalde

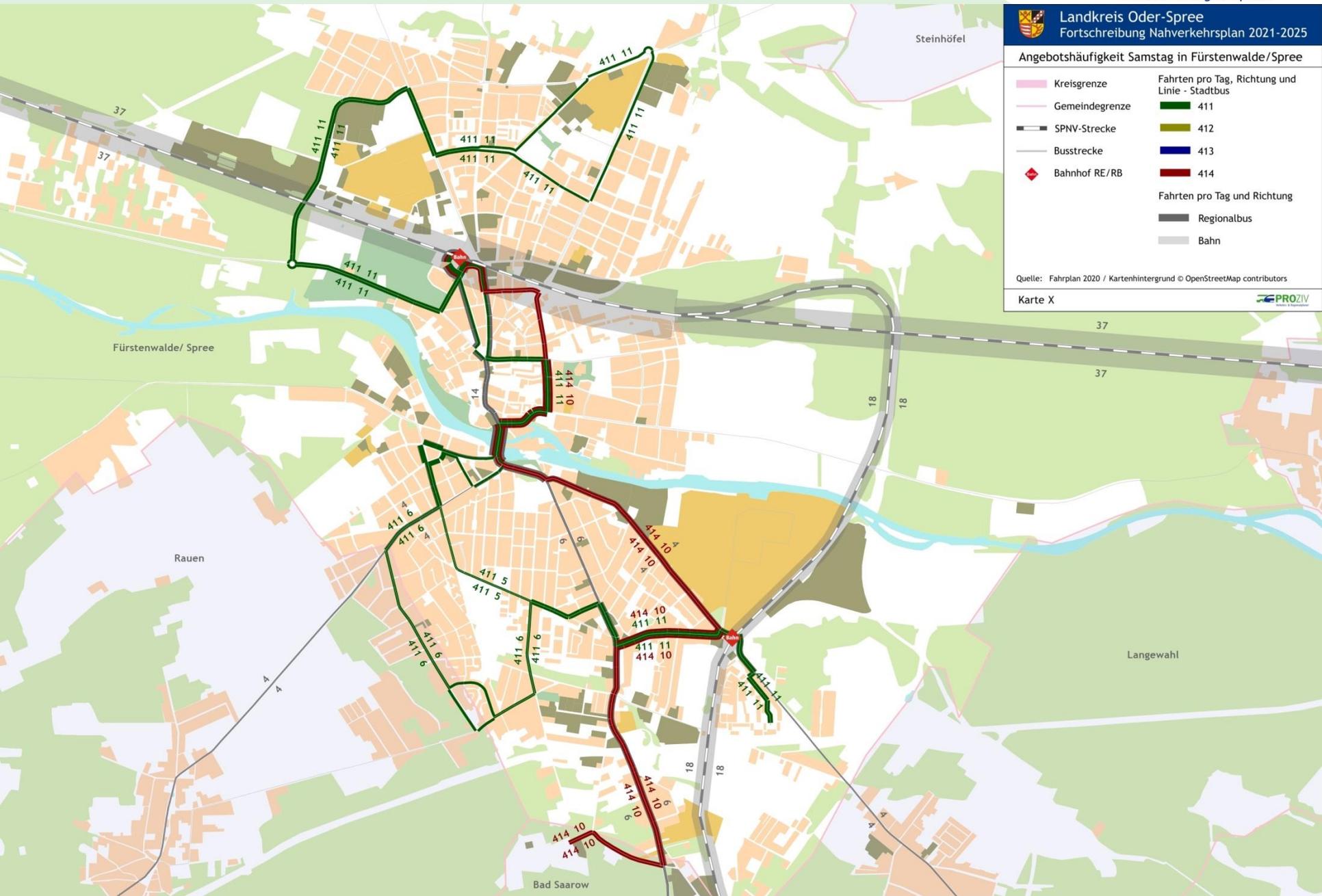


Angebotshäufigkeit Samstag in Fürstenwalde/Spree

 Kreisgrenze	Fahrten pro Tag, Richtung und Linie - Stadtbus
 Gemeindegrenze	 411
 SPNV-Strecke	 412
 Busstrecke	 413
 Bahnhof RE/RB	 414
	Fahrten pro Tag und Richtung
	 Regionalbus
	 Bahn

Quelle: Fahrplan 2020 / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



ÖPNV-Angebot am Samstag Eisenhüttenstadt

Angebotshäufigkeit Samstag in Eisenhüttenstadt

 Kreisgrenze	Fahrten pro Tag, Richtung und Linie - Stadtbus
 Gemeindegrenze	 451
 SPNV-Strecke	 452
 Busstrecke	 453
 Bahnhof RE/RB	 454
	Fahrten pro Tag und Richtung
	 Regionalbus
	 Bahn

Quelle: Fahrplan 2020 / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



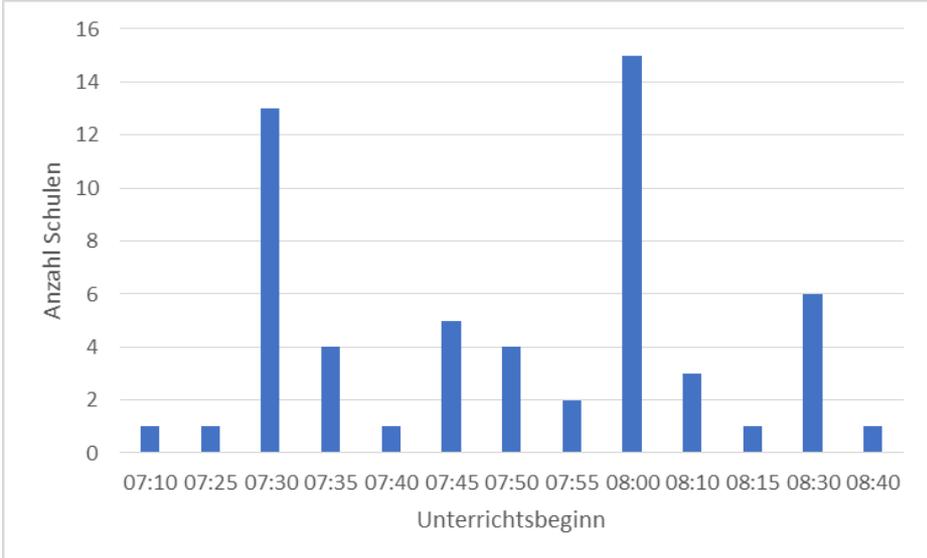
Republik Polen

Ein- und Aussteiger pro Tag SPNV-Regionalverkehr

Haltestelle	2012		2015		2018	
	Mo-Fr	Sa+So	Mo-Fr	Sa+So	Mo-Fr	Sa+So
Erkner_RV	4.500	2.500	5.800	3.400	6.100	3.400
Bad Saarow	450	400	500	450	450	400
Bad Saarow Klinikum	250	150	400	200	350	200
Beeskow	700	400	600	300	600	400
Berkenbrück	200	100	200	100	200	150
Briesen(Mark)	350	200	450	250	500	300
Buckow(bei Beeskow)	100	50	50	50	50	50
Coschen	100	50	100	100	100	100
Eisenhüttenstadt	1.200	600	1.900	900	1.700	1.000
Fangschleuse	600	350	800	400	800	450
Finkenheerd	200	100	250	150	250	150
Fürstenwalde(Spree)	5.500	3.400	7.600	4.200	7.800	4.700
Fürstenwalde(Spree) Süd	200	150	350	250	300	300
Grunow(Niederlausitz)	50	50	100	50	50	50
Hangelsberg	450	300	500	350	600	400
Hubertushöhe	50	50	50	50	50	50
Jacobsdorf(Mark)	250	200	300	200	300	250
Kraftwerk Finkenheerd	100	50	100	100	100	100
Kummersdorf(bei Storkow)	100	50	100	50	100	50
Lindenberg(Mark)	100	50	100	50	100	100
Mixdorf	100	50	50	50	50	50
Müllrose	200	150	200	150	200	150
Neuzelle	350	150	450	250	450	300
Oegeln	50	50	50	50	50	50
Pillgram	150	100	150	100	200	100
Schneeberg(Mark)	50	50	50	50	50	50
Storkow(Mark)	450	250	400	250	400	250
Wellmitz	100	50	150	100	100	100
Wendisch-Rietz	350	300	150	150	150	150
Wiesenu	100	50	150	100	150	100
Ziltendorf	100	50	150	100	150	100
Gesamt	17.450	10.450	22.200	12.950	22.450	14.000

Quelle: RES, VBB



<p>Netz/Angebot im VBU</p>	<p>Im bisherigen NVP war Neustrukturierung mit Angebotsverbesserung angekündigt. Nur punktuell durch Vergabe, nicht insgesamt realisiert. Konzept liegt jetzt vor (siehe Planungsteil).</p>																												
<p>Unkonventionelle Bedienung</p>	<p>Bisher geringe Bedeutung, auf 12 von 43 Linien, max. 53 Fahrten an Ferientagen von 1.212 Fahrten, am WE nur Linie 403 Gesamtanteil: 3,7 % (vergleichsweise wenig) Stark gehemmt im Land BB durch genehmigungsrechtliche Auslegung (keine Flächenverkehre), Entscheidende Angebotsverbesserung im ländlichen Raum ohne Bedarfsverkehre unmöglich/nicht finanzierbar</p>																												
<p>Schülerverkehr</p>	<p>Zulässige Schulwegzeiten stimmen mit Satzung überein, angemessen und gut eingehalten, ansonsten Spezialverkehr</p>																												
<p>Staffelung der Unterrichtszeiten vertieft</p>	 <table border="1"> <caption>Unterrichtsbeginn</caption> <thead> <tr> <th>Unterrichtsbeginn</th> <th>Anzahl Schulen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>07:10</td><td>1</td></tr> <tr><td>07:25</td><td>1</td></tr> <tr><td>07:30</td><td>13</td></tr> <tr><td>07:35</td><td>4</td></tr> <tr><td>07:40</td><td>1</td></tr> <tr><td>07:45</td><td>5</td></tr> <tr><td>07:50</td><td>4</td></tr> <tr><td>07:55</td><td>2</td></tr> <tr><td>08:00</td><td>15</td></tr> <tr><td>08:10</td><td>3</td></tr> <tr><td>08:15</td><td>1</td></tr> <tr><td>08:30</td><td>6</td></tr> <tr><td>08:40</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	Unterrichtsbeginn	Anzahl Schulen	07:10	1	07:25	1	07:30	13	07:35	4	07:40	1	07:45	5	07:50	4	07:55	2	08:00	15	08:10	3	08:15	1	08:30	6	08:40	1
Unterrichtsbeginn	Anzahl Schulen																												
07:10	1																												
07:25	1																												
07:30	13																												
07:35	4																												
07:40	1																												
07:45	5																												
07:50	4																												
07:55	2																												
08:00	15																												
08:10	3																												
08:15	1																												
08:30	6																												
08:40	1																												



Einhaltung Mindesterschließungsvorgaben

Weiterhin Defizite bei 45 von 129 (vorher 133) Siedlungseinheiten (34,9 %), nahezu unverändert

Problemzeiten: Ferientag

Problembereiche (räumlich): Randgebiete des Kreises

- Raum Storkow
- Raum Steinhöfel
- Südl. Rand von Kossenblatt bis Schlaubetal

Siedlungseinheiten (Größengruppe)	Art des Mangels	Verbindung VRO		Verbindung MZ		Verbindung OZ	
		Schultag	Ferientag	Schultag	Ferientag	Schultag	Ferientag
alle	Fahrtenangebot zu gering	3	21	2	20	2	23
	Reisezeitüberschreitung	9	7	2	0	20	14
davon ≥100 bis <200 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	0	7	0	7	0	9
	Reisezeitüberschreitung	2	6	1	0	6	5
davon ≥200 bis <500 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	2	10	2	10	2	10
	Reisezeitüberschreitung	5	1	0	0	12	9
davon ≥500 bis <1.000 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	0	2	0	2	0	3
	Reisezeitüberschreitung	2	0	1	0	2	0
davon ≥1.00 bis <3.000 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	1	2	0	1	0	1
	Reisezeitüberschreitung	0	0	0	0	0	0

Reisezeitvorgaben zum Oberzentrum lagebedingt nicht überall zu erfüllen !!

OZ = Oberzentrum (und Metropole)

MZ = Mittelzentrum

VRO = Verkehrsrelevanter Ort



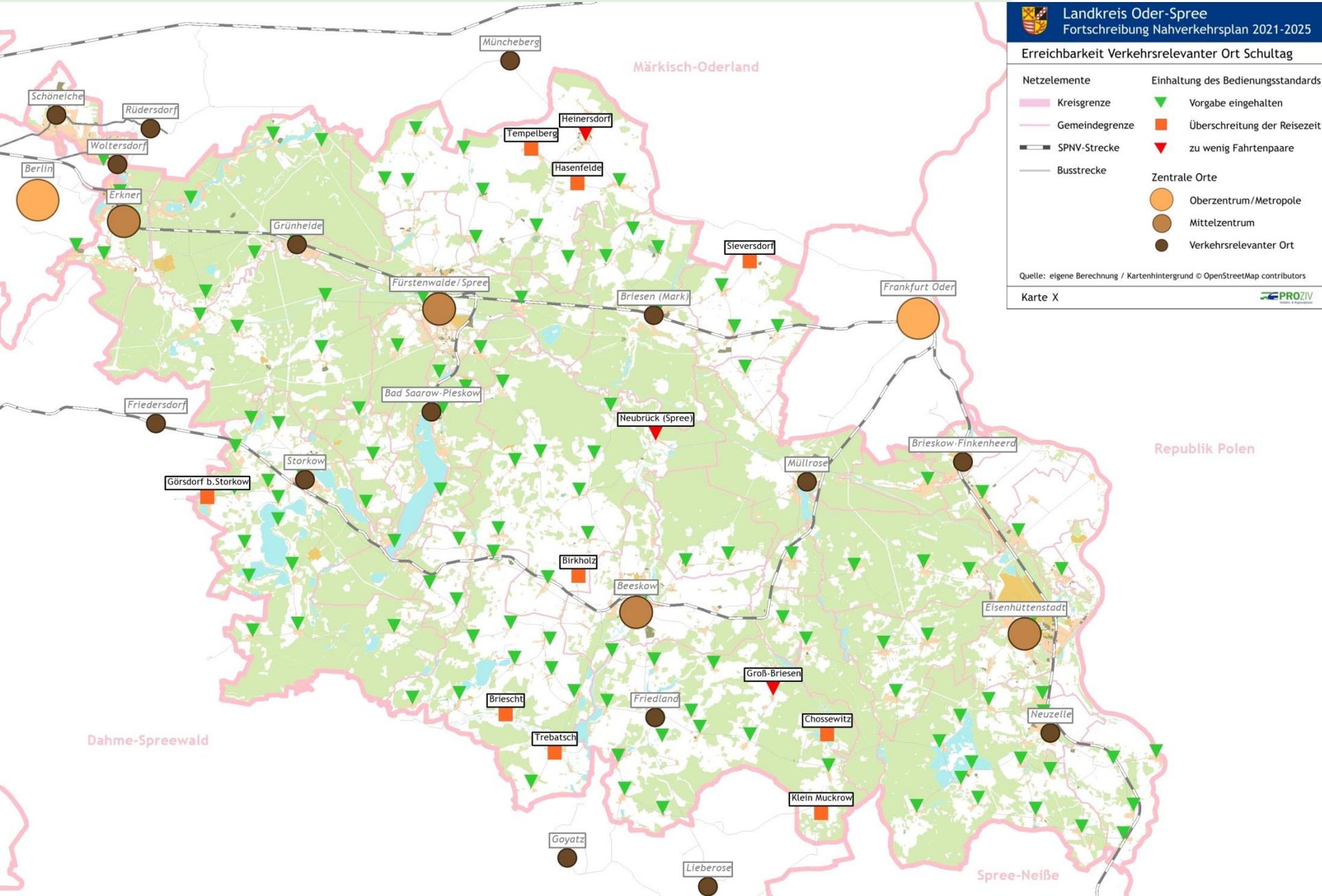
Erreichbarkeit VRO Schultag

Erreichbarkeit Verkehrsrelevanter Ort Schultag

Netzelemente	Einhaltung des Bedienungsstandards
Kreisgrenze	Vorgabe eingehalten
Gemeindegrenze	Überschreitung der Reisezeit
SPNV-Strecke	zu wenig Fahrtenpaare
Busstrecke	
	Zentrale Orte
	Oberzentrum / Metropole
	Mittelzentrum
	Verkehrsrelevanter Ort

Quelle: eigene Berechnung / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



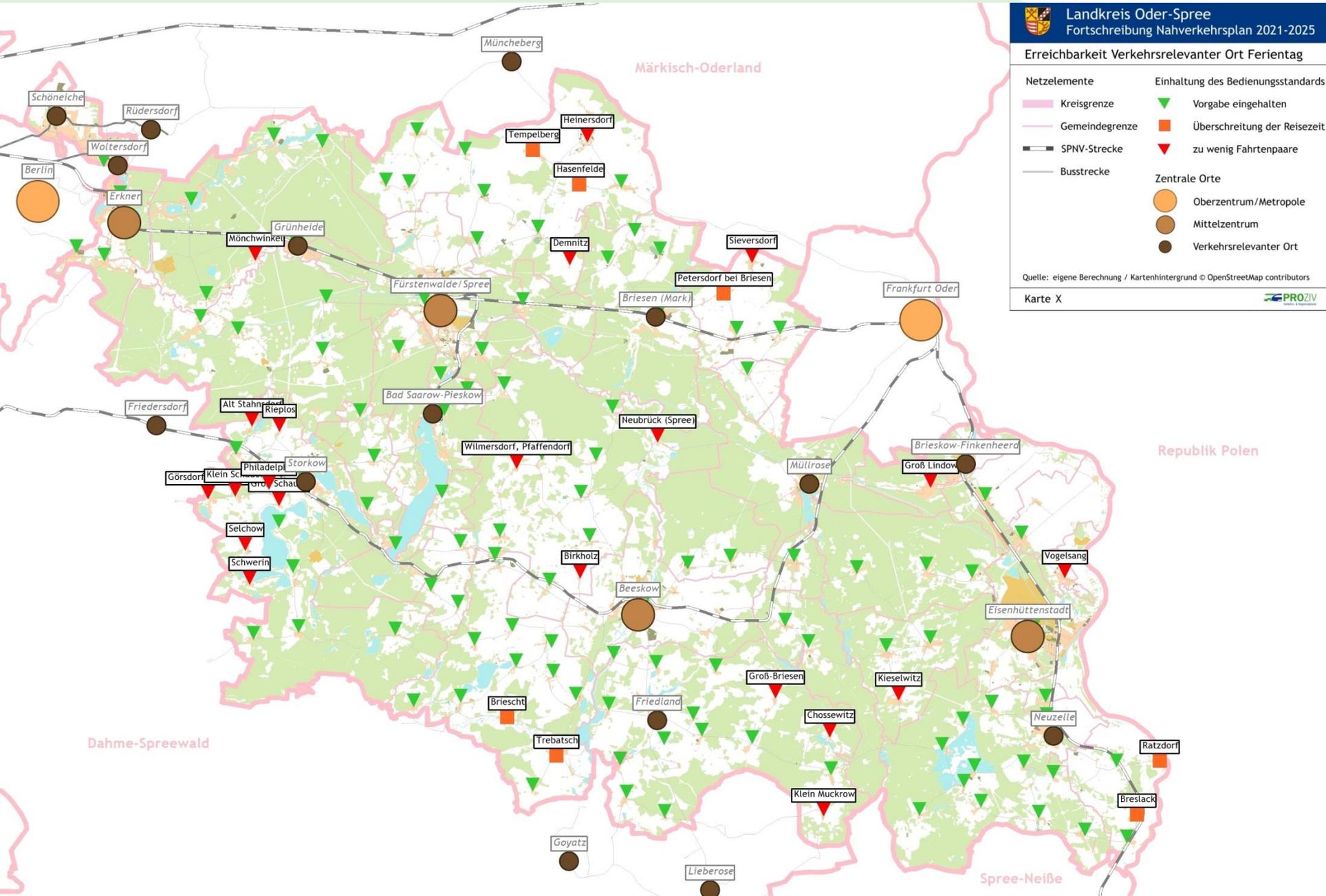
Erreichbarkeit VRO Ferientag

Erreichbarkeit Verkehrsrelevanter Ort Ferientag

Netzelemente	Einhaltung des Bedienungsstandards
Kreisgrenze	Vorgabe eingehalten
Gemeindegrenze	Überschreitung der Reisezeit
SPNV-Strecke	zu wenig Fahrtenpaare
Busstrecke	
	Zentrale Orte
	Oberzentrum/Metropole
	Mittelzentrum
	Verkehrsrelevanter Ort

Quelle: eigene Berechnung / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



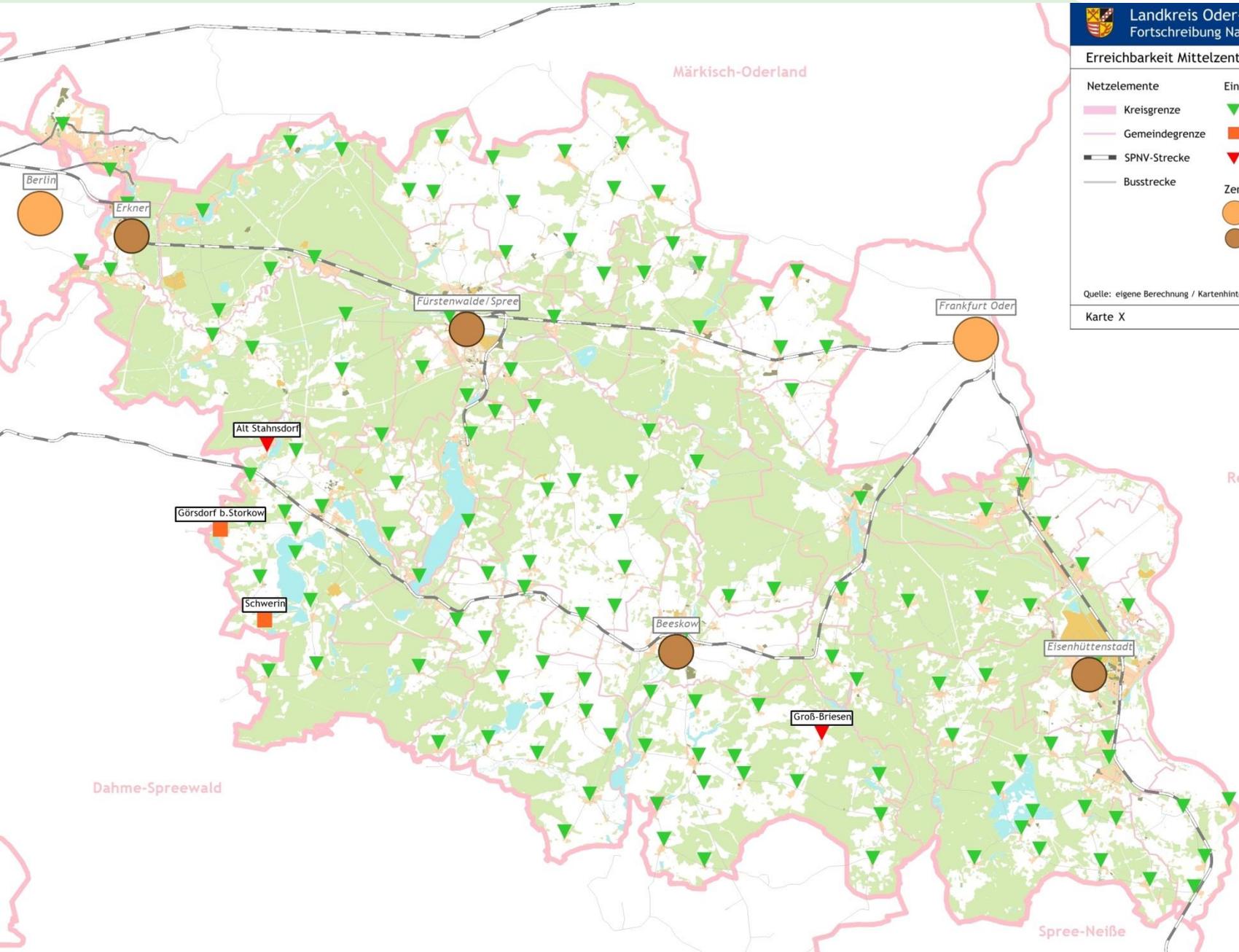
Erreichbarkeit MZ Schultag

Erreichbarkeit Mittelzentren Schultag

Netzelemente	Einhaltung des Bedienungsstandards
Kreisgrenze	Vorgabe eingehalten
Gemeindegrenze	Überschreitung der Reisezeit
SPNV-Strecke	zu wenig Fahrtenpaare
Busstrecke	
	Zentrale Orte
	Oberzentrum/Metropole
	Mittelzentrum

Quelle: eigene Berechnung / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



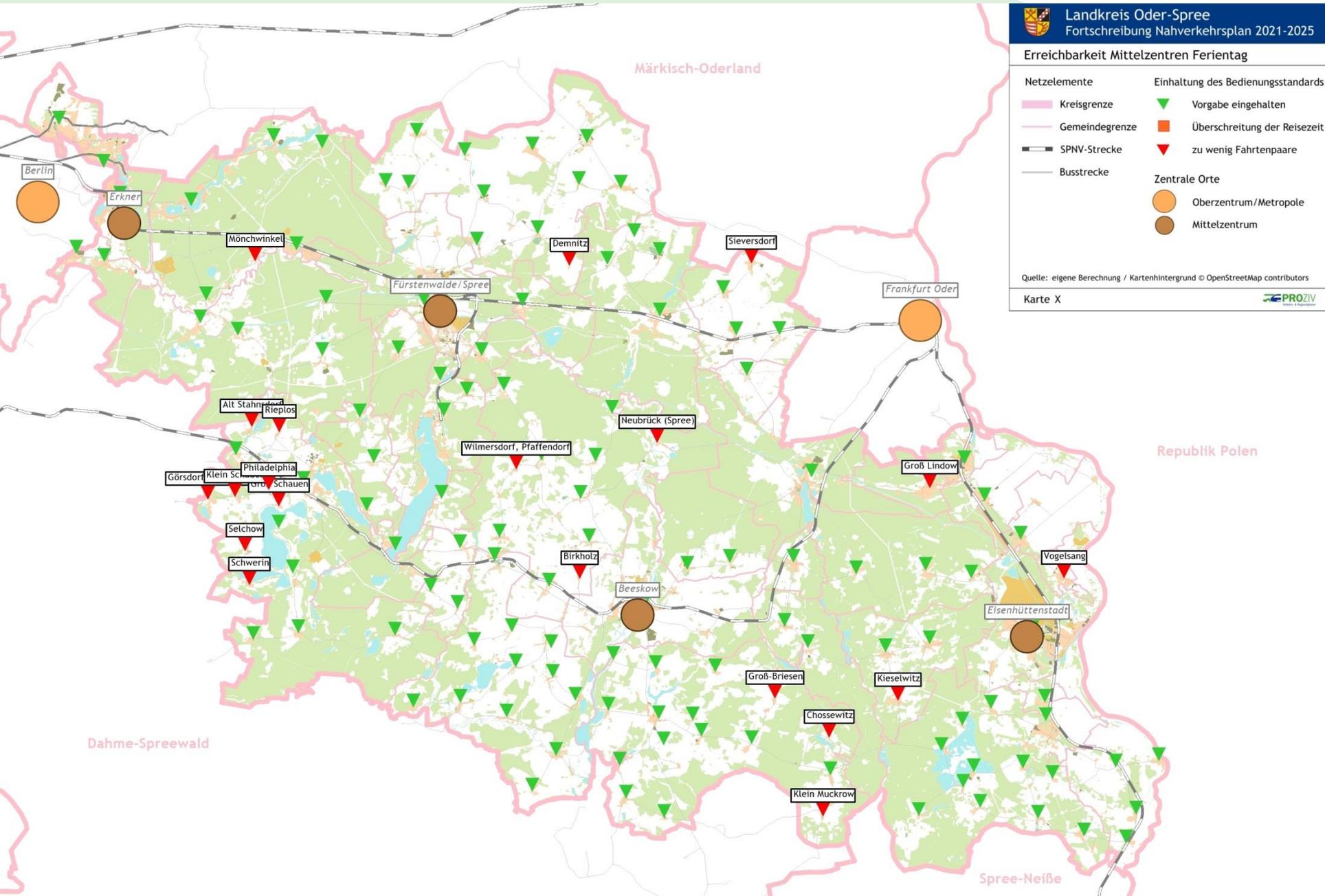
Erreichbarkeit MZ Ferientag

Erreichbarkeit Mittelzentren Ferientag

Netzelemente		Einhaltung des Bedienungsstandards	
	Kreisgrenze		Vorgabe eingehalten
	Gemeindegrenze		Überschreitung der Reisezeit
	SPNV-Strecke		zu wenig Fahrtenpaare
	Busstrecke	Zentrale Orte	
			Oberzentrum/Metropole
			Mittelzentrum

Quelle: eigene Berechnung / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



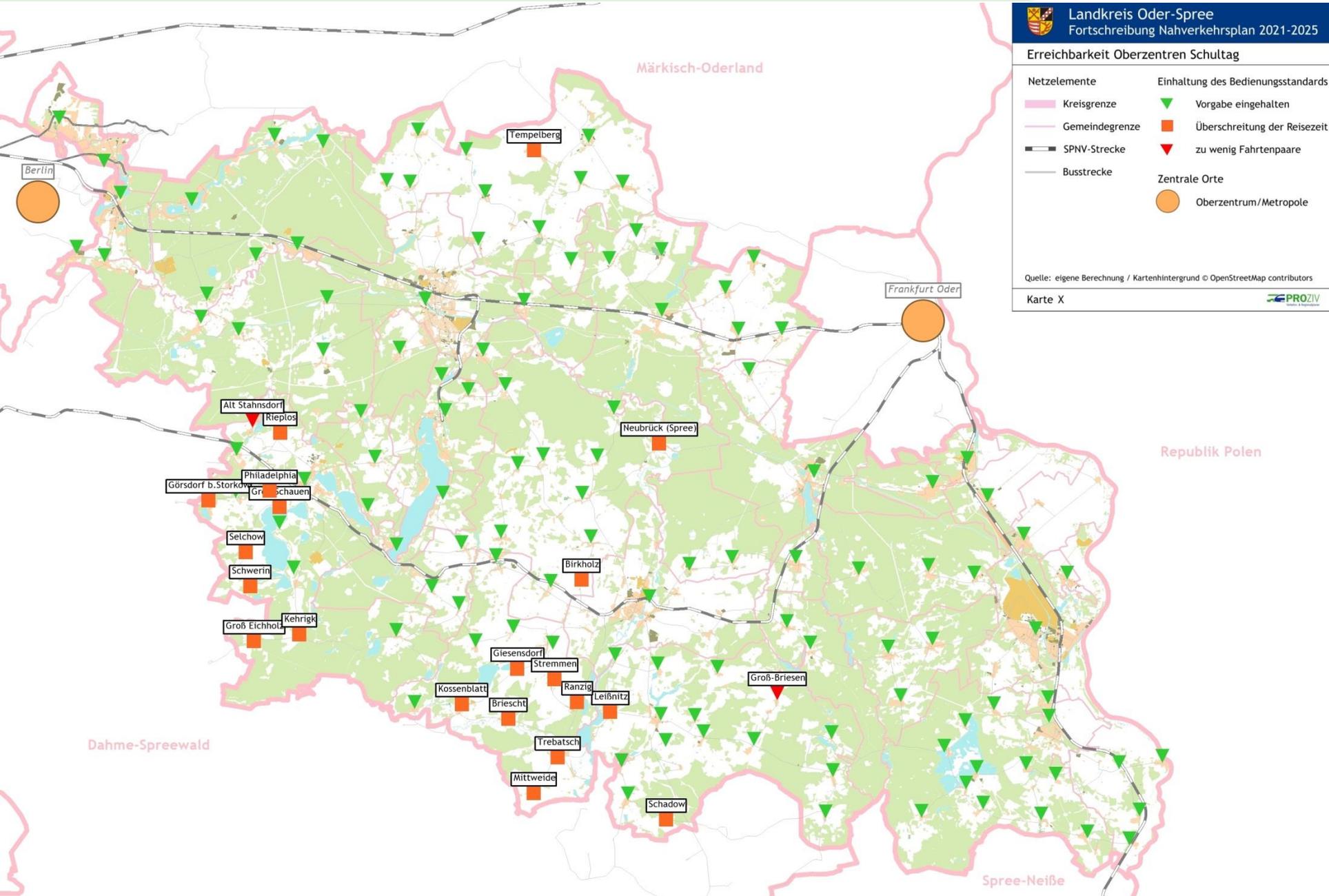
Erreichbarkeit OZ Schultag

Erreichbarkeit Oberzentren Schultag

Netzelemente	Einhaltung des Bedienungsstandards
Kreisgrenze	Vorgabe eingehalten
Gemeindegrenze	Überschreitung der Reisezeit
SPNV-Strecke	zu wenig Fahrtenpaare
Busstrecke	Zentrale Orte
	Oberzentrum/Metropole

Quelle: eigene Berechnung / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



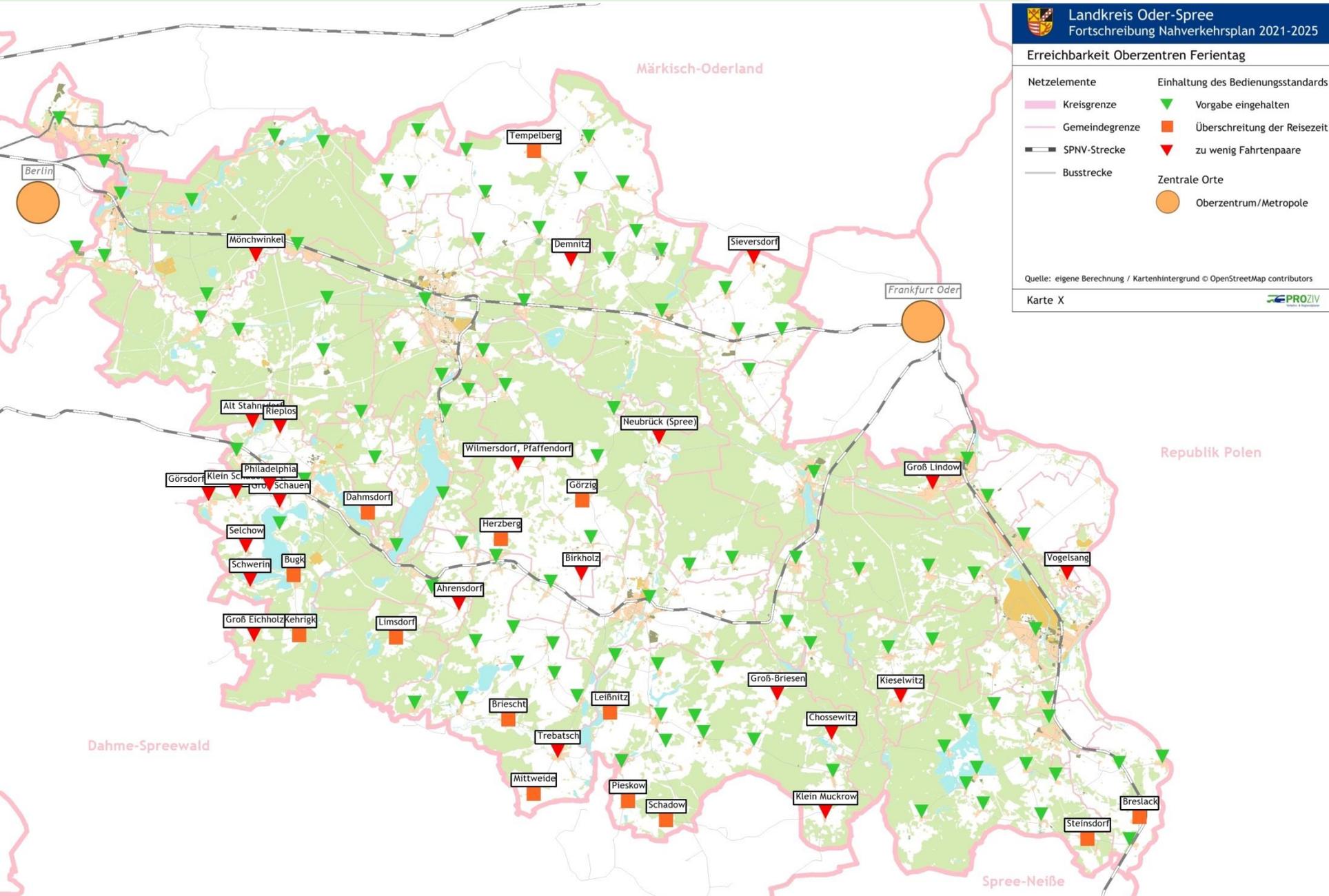
Erreichbarkeit OZ Ferientag

Erreichbarkeit Oberzentren Ferientag

- | | |
|---------------------|---|
| Netzelemente | Einhaltung des Bedienungsstandards |
| Kreisgrenze | Vorgabe eingehalten |
| Gemeindegrenze | Überschreitung der Reisezeit |
| SPNV-Strecke | zu wenig Fahrtenpaare |
| Busstrecke | Zentrale Orte |
| | Oberzentrum/Metropole |

Quelle: eigene Berechnung / Kartenhintergrund © OpenStreetMap contributors

Karte X



ÖPNV-Angebot und Nutzungsgrad	Permanente Prüfung und ggf. weitere Verstärkung der Angebote und Erhöhung der Kapazitäten wegen Potenzialzuwächsen
Netzabdeckung und Angebotsverteilung	Angebotsverstärkung im VBU, Maßnahmen auch im ländlichen Raum wegen Gleichwertigkeit der Lebensbedingungen
Grenzüberschreitende Angebote, Verkehrsachsen	Aufwertung: [teilw. PlusBus] Strausberg <> Rüdersdorf <> Woltersdorf <> Erkner, Erkner <> KW, Erkner <> Grünheide / Tesla (→ Gesamtkonzept Tesla-Anbindung) Erkner <> Gosen <> Eichwalde <> BER, Bad Saarow <> Beeskow, Fürstenwalde <> Storkow, Bad Saarow <> Wendisch-Rietz, Beeskow <> Eisenhüttenstadt
Nichteinhaltung von Vorgaben f. Achsen und im VBU-Netz	Prüfung auf Angemessenheit, ggf. Anpassung Siehe Konzept VBU-Bedienung
Stadtverkehre	Kein grundsätzlicher Handlungsbedarf, Prüfung erweiterter Angebote für Abendverkehre und am Samstag
Anbindung Gewerbegebiete	Verbesserungen durch VBU-Konzept und Gesamtanbindung Tesla, Permanente Prüfung der Potenzialentwicklung
Schülerverkehr	Staffelungsreserven aus Teilraumsicht prüfen, eher keine weiteren Potenziale zu erwarten

<p>Vorgaben Mindesterschließung</p>	<p>Vorgaben auf Angemessenheit geprüft, Trend liegt eher bei Verschärfung der Vorgaben</p>
<p>Unkonventionelle Angebote</p>	<p>Folgende Aufgaben sind ausschließlich oder nur mit Unterstützung unkonventioneller Angebote möglich:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weiter verbesserte Einhaltung der Erschließungsvorgaben im ländlichen Raum • Ausweitung der Abend- und Wochenendangebote (auch im VBU und im Stadtverkehr) <p>Konkret:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planung nach Prüfung der rechtlichen Möglichkeiten und der Durchführungsbedingungen • Unterstützung von Bürgerbusangeboten und den sie tragenden Vereinen, aber keine Initiierung durch den ÖPNV-Aufgabenträger • Ergänzung durch über ÖPNV hinausgehende Mobilitätsangebote
<p>Weiterer Handlungsbedarf</p>	
<p>Barrierefreiheit</p>	<p><u>Busse</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 80 von 106 Bussen der BOS und Sub sind bzgl. Einstieg (NF) und Sonderfläche barrierefrei → 75,5 %, Mindestquote von 60 % gut erfüllt • Vorgabe ab 2022: 90 % • Verstärkter Reproduktionsbedarf auch wegen Mehrleistungen und hohen Laufleistungen der Busse <p><u>Hst-Infrastruktur</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Für Hst-Infrastruktur Kriterien festgelegt • Ausbauerhebung für vorrangige Hst läuft bis Mitte September • Vorläufiges (gleitendes) Ausbauprogramm festlegen
<p>Flottenentwicklung</p>	<p>Formulierung einer Strategie zur schrittweisen Dekarbonisierung</p>



1.	Ganzheitliches, integriertes System aus RB, S-Bahn, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung alternativer Bedienungselemente und des Radverkehrs als Alternative zum MIV. Daseinsvorsorgefunktion , Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen , Faktor der Siedlungs-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung .
2.	Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte und Verkehrsrelevanten Orte durch gute Erreichbarkeit weiter stärken , den differenzierten Anforderungen innerhalb und außerhalb des VBU sowie in städtischen und in ländlichen Siedlungsgebieten Rechnung tragen. Angemessene Erhöhung der Mindestbedienungsstandards .
3.	SPNV-Angebot mit Rückgratfunktion . Aktiver Einsatz für eine Stärkung dieser Funktionalität, auch durch attraktive Schienenverkehrsanbindung an den BER .
4.	Schülerbeförderung weiterhin mit hohem Augenmerk. Aus demografischen Entwicklung und wirtschaftlichen Gründen aber wieder stärkere Ausrichtung auf andere Nutzergruppen .
5.	Neue oder wachsende Potenzialstandorte rechtzeitig und adäquat durch den ÖPNV anbinden . Im besonderen Fokus steht die Gesamtanbindung TESLA .
6.	Anforderungsgerechte ÖPNV-Verbindungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften , ggf. mit Unterstützung des VBB.



7. ÖPNV-Angebotsgestaltung nach Möglichkeit so, dass durch hohe Nutzungsattraktivität und durch Reduzierung der eigenen Schadstoffemissionen ein **wirksamer Beitrag zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, zum Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit geleistet werden kann.**

Beachtung der **Clean Vehicle Directive der EU bei Umsetzung in nationales Recht. Soweit adäquate Fördermöglichkeiten durch Bund oder Land nutzbar, wird LOS auf der Grundlage einer geeigneten Umsetzungsstrategie eine schrittweise **Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebe** unterstützen.**

• Sachstand und Empfehlungen:

- **Vorrang auf mehr ÖPNV, statt einige emissionsfreie teure Busse und Infrastruktur**
- **CVD gilt in der veröffentlichten Fassung nur für **Verkehre in „Stadtgemeinden“ und als Vorgaben im Rahmen von Vergaben ab 08/2021, nicht rückwirkend****
- **CVD noch keine Rechtsvorschrift für Deutschland, kommt aber noch dieses Jahr**
- **Dekarbonisierungsstrategie** zu entwickeln
- **Gegenwärtige Präferenz auf Fuel Cell (Basis: grüner Wasserstoff)**
- **Verfügbarkeit von Wasserstoff und Fahrzeugen als Restriktionen der Umsetzung**
- **Batteriebusse (mit Schnellladung) derzeit noch weniger geeignet (Reichweiten) bzw. zu teure Ladeinfrastruktur**
- **Synthetische und Biokraftstoffe zu wenig verbreitet**
- **Hybride als Übergangslösung können unterstützen**



8.	Angebotsgestaltung grundsätzlich nachfrageorientiert , aber durchaus neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung. Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung in den Ortsverkehren des VBU sowie in Verkehrsachsen. Bedarfsgerechte Gestaltung eines PlusBus-Netzes .
9.	Beitrag zur Erhaltung der (Land)Straßenbahnen und zur Modernisierung der Woltersdorfer Straßenbahn.
10.	Verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote , insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- u. Abbringer der Verkehrsachsen. Beachtung des Rechtsrahmens.
11.	LOS ist offen für Initiativen im Bereich alternativer Mobilität unter Einbindung der Kommunen und wird diese nach rechtlicher und fachlicher Prüfung im Interesse der Gesamtsicherung der Mobilität unterstützen. Erstellung Mobilitätskonzept in Ergänzung der Maßnahmen des Nahverkehrsplans.
12.	Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten ist Qualitätsmerkmal . Hohe Verknüpfungsquote ist anzustreben, um eine hohe Attraktivität der Verkehrsangebote und Nutzungssynergien zu erreichen.
13.	Die ganzheitliche, integrierte Mobilitätsplanung erfordert auch verstärkte arbeitsteilige Abstimmung und ein höheres Augenmerk auf die Verknüpfung mit dem Individualverkehr an den Schnittstellen (P+R, B+R, Leihstationen) .



14.	<p>Spezifischen Bedürfnisse von Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung generell zu berücksichtigen. Zunehmende Erfüllung der Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG. Festlegung der gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG.</p>
15.	<p>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.</p>
12.	<p>Der Aufgabenträger wirkt ständig auf eine Verbesserung der Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes hin. Schwerpunkte:</p> <ul style="list-style-type: none">Qualitäts- und Störungsmanagement,Funktionalität der ÖPNV-Organisation,Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems undLeistungsdurchführungscontrolling mit Anreizregelungen.



- **Grundlage: Landesnahverkehrsplan**
- **Zuständigkeit: Land / VBB**

Linie	Betr.	Netz	Beginn	Laufweg	Künftiges Angebot	Änderung
RE1	DB	Elbe-Spree	12/22	Magdeburg - Potsdam - Berlin - Erkner - Fürstenw. - Frankfurt (Oder) (- Eisenhüttenstadt - Cottbus)	20min-Takt in der HVZ , 30min-Takt außerhalb der HVZ, Halte zwischen Erkner und Fürstenw. und Halt in Hangelsberg nur stündlich. Frankfurt (O) - Eisenhüttenstadt in der HVZ stündlich bedient (ohne Zwischenhalte), Eisenhüttenstadt - Cottbus in Nachmittags-HVZ alle 2 Stunden (Zwischenhalt nur in Guben), Fangschleuse wird vorauss. zusätzliche Halte bekommen.	In der HVZ Verdichtung auf 3 Fahrten je Stunde durch zusätzlichen Express-Zug zwischen Berlin und Frankfurt (O) nur in Erkner und Fürstenwalde hält. Wegen der Teslaansiedlung wird vorauss. die Anzahl der Halte am Bahnhof Fangschleuse erhöht. Bei Ziehung der Option für die 8-Wagen-Züge (aus einem 6teiligen Zug werden zwei vierteilige) müssen Bahnsteige verlängert werden.
RE10	DB	Lausitz	12/22	Frankfurt (Oder) - Cottbus - Falkenberg (Elster) - Leipzig	120min-Takt, 60min-Takt gemeinsam mit RB11, zwischen Frankfurt und Cottbus werden alle Halte bedient, zus. Expressbedienung mit RE1.	Neuer Linienverlauf entsteht durch Durchbindung jeder 2. Fahrt der heutigen RB11 auf den RE10, kein Mehrangebot



Planungen SPNV (RB-Netz und S-Bahn)

- **Grundlage: Landesnahverkehrsplan**
- **Zuständigkeit: Land / VBB**

Linie	Betr.	Netz	Beginn	Laufweg	Künftiges Angebot	Änderung
RB11	DB	Lausitz	12/22	Frankfurt (Oder) - Cottbus - Falkenberg (Elster)	120min-Takt, 60min-Takt gemeinsam mit RE10, zwischen Frankfurt und Cottbus werden alle Halte bedient, zus. Expressbedienung mit RE1.	Neuer Linienverlauf entsteht durch Durchbindung jeder 2. Fahrt auf die heutige RB43, kein Mehrverkehr
RB35	NEB	Ostbrbg	12/24	Fürstenwalde - Bad Saarow-Pieskow Süd	60min-Takt	Verlängerung nach Bad Saarow Süd (ab 2022)
RB36	NEB	Ostbrbg	12/24	Königs Wusterhausen - Storkow - Beeskow - Frankfurt (Oder)	60min-Takt	Durchbindung auf RB60 (Eberswalde - Frankfurt (Oder)) nach Infrastrukturumbauten vorgesehen
S 3	S-Bahn Bln	Stadt-bahn		Spandau – Ostbahnhof – Ostkreuz – Köpenick - Erkner	20-min-Takt, HVZ und abschnittsweise 10-min-Takt	keine



Ebene	Relationskategorie
Regionales Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen PlusBus
	Hauptverbindungsrelationen
	Verbindungsrelationen
Verbindungs- und Erschließungsnetz im VBU = Verflechtungsraumnetz	Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland nach den Kategorien A, B, C
Städtische Netze und sonstige Ortsnetze außerhalb VBU = Stadt- und Ortsnetze	Stadtverkehre, allgemeine Ortsverkehre
Ergänzungsnetz = regionales Erschließungsnetz	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen
	Schülerverkehrsrelationen
	Netzelemente und Räume mit verstärkter Orientierung auf bedarfsgesteuerte Bedienung



Relation	Mindestbedienung (Fahrten pro Tag u. Richtung)		
	Mo – Fr	Sa	So
Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)			
S Strausberg Bahnhof – Rüdersdorf – S Erkner Bf/ZOB	30	15	10
S Erkner Bf/ZOB – Neu Zittau – S Königs Wusterhausen	15	7	5
S Erkner Bf/ZOB – Neu Zittau – Eichwalde – Schönefeld (BER)	15	7	5
Bf Fürstenwalde/ZOB - Storkow	15	6	6
Hauptverbindungsrelationen (HVR)			
Ortslinie: Erkner, Jägerstr. - S Erkner Bf/ZOB – Woltersdorf – Rüdersd, Krhs	30	15	15
S Erkner Bf/ZOB – Grünheide – Bf Fangschleuse	30	15	15
S Erkner Bf/ZOB – Grünheide – Kugel	15	8	8
S Erkner Bf/ZOB – Gosen – Müggelheim	15	7	5
Fürstenwalde – Pfaffendorf - Beeskow	12	4	4
Bad Saarow - Diersdorf-Radlow - Glienicke - Lindenberg - Beeskow	12	4	4
Beeskow - Grunow - Fünfeichen - Eisenhüttenstadt	12	4	4
Wendisch Rietz - Silberberg - Alte Eichen - Bad Saarow	12	4	4



Relation	Mindestbedienung (Fahrten pro Tag u. Richtung)		
	Mo – Fr	Sa	So
Verbindungsrelationen (VR)			
Fangschleuse - Freienbrink - Spreeau - Spreenhagen - Markgrafpieske - Braunsdorf - Fürstenwalde	8	5	5
Fürstenwalde - Trebus - Molkenberg - Beerfelde - Jänickendorf	8	2	2
Fürstenwalde - Petersdorf - Bad Saarow	12	6	6
Beeskow - Kohlsdorf - Tauche	8	2	2
Beeskow - Zeust - Friedland	8	2	2
Fürstenwalde - Berkenbrück - Falkenberg - Wilmersd. - Alt Madlitz - Briesen			
Alt Golm - Neu Golm - Bad Saarow			
Frankfurt (Oder) - Müllrose - Mixdorf			



Kategorisierung	Funktion	Mindestbedienungsstandard
Kategorie A (Hauptverflechtungsraum- relation)	Vorwiegend Verbindungs-, aber auch Erschließungs- und SPNV- Zubringerfunktion	60-min-Grundtakt Mo-Fr, in der HVZ auf einen 30-min-Takt verdichtet
		nachfragegerechtes Angebot Samstag und Sonntag
Kategorie B (Verflechtungsraum- erschließung)	vorwiegend Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	60-min-Grundtakt Mo-Fr
		Nachfragegerechtes Grundangebot am Wochenende
Synergien	Durch Angebotsüberlagerungen abschnittsweise 15 – 20min Fahrtenfolgen	
Kategorie C (Netzergänzung)	Zusätzliche Erschließungsfunktionen	ergänzende konventionelle oder bedarfsgesteuerte Verkehre ohne quantitative Vorgabe

Zuordnungskriterien:

- Funktionalität – Verbindung, Erschließung, Ortslinie
- Fahrgastnachfrageerwartung

- Festlegung HVZ: Mo - Fr
5:30 – 8:00 Uhr und 15:00 – 18:00 Uhr
- Betrieb nach der HVZ Mo – Fr:
Kat A bis 22:00 Uhr, B bis 20/21:00 Uhr
C keine Vorgaben

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größenklasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)	
		Verkehrsrelevanter Ort der Nahbereichsebene (VRO)	Mittelzentrum (MZ) Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	I	selbst VRO	8 (6)
3.000 bis unter 6.000	II	selbst VRO	6 (4)
2.000 bis unter 3.000	III	8 (6)	5 (3)
1.000 bis unter 2.000	IV	6	4
500 bis unter 1.000	V	4 (3)	3 (2)
200 bis unter 500	VI	3 (2)	3 (2)
100 bis unter 200	VII	2 (1)	1

- **Zulässige Reisezeiten:**
Richtung VRO = 30 min; MZ = 60 min; OZ = 90 min
- **an Schultagen verbindlich; an Ferientagen Reisezeit weiter nur verpflichtende Orientierung**
- **Höhere Vorgaben führen bei einzelnen Siedlungseinheiten <500 Ew. zu Handlungsbedarf** (wird einschl. Folgen gerade genau ermittelt)



- **Deutliche Annäherung der ÖPNV-Bedienung der Umlandkommunen an die der Berliner Außenbereiche → kein Qualitätsabbruch**
- **Bessere Zurwirkungbringung der Taktdichte des SPNV bei der weiteren ÖPNV-Erschließung des Umlands → Zu- und Abbringer**
- **Schaffung wirklicher Alternative gegen zunehmende Pkw-Dichte, Umweltbelastung, Investitionsaufwendungen und Flächenverbrauch für P+R-Plätze usw. → Modal-Split-Beeinflussung**
- **Modellhafte Nachfrageprognose für den ÖPNV als Gradmesser der Wirksamkeit, Grundlage der Erlösberechnung, generell als Entscheidungsgrundlage → Machbarkeit**
- **Nachhaltiger Beitrag zur Stärkung der Attraktivität des Planungsraumes zum Leben (nicht nur Wohnen), Arbeiten und Erholen → Regionalwirtschaftliche Rückkopplung**



950

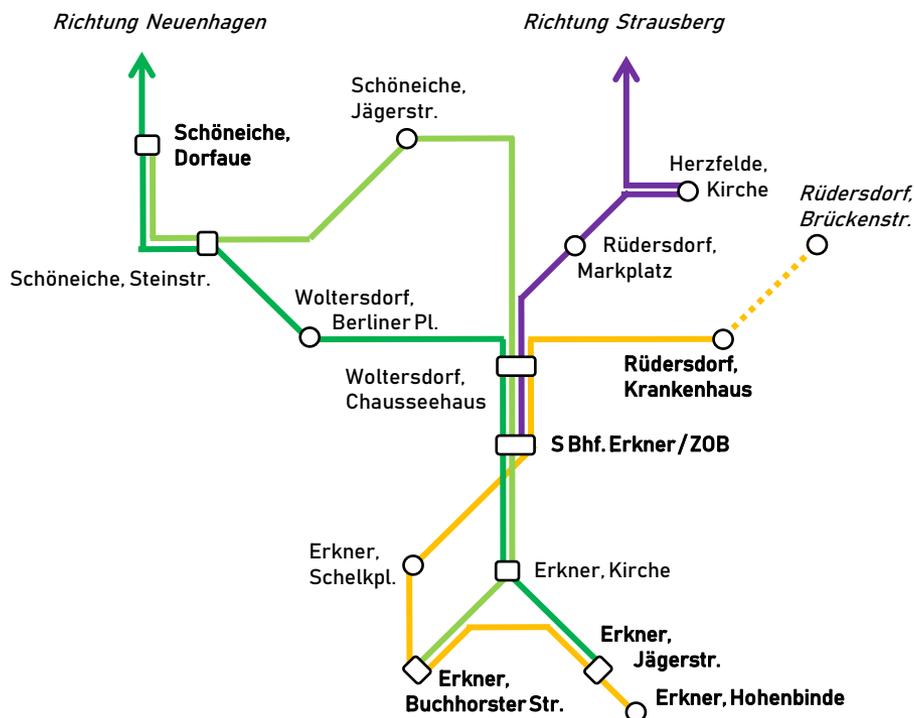
20min-Takt (HVZ), 30min-Takt (NVZ), WE 60min-Takt, Betriebszeit 5 – 22 Uhr, PlusBus-Aufwertung

418

30min-Takt (Rüd, Krh – Erkner, Jägerstr.), 60min-Takt (Erkner, Hohenbinde), WE entsprechend 60/120min-Takt, Betriebszeit 5 – 22 Uhr

420

Verlängerung bis S Neuenhagen, Verstärkerfahrten (Schöneiche – Erkner, direkt), dichtere Taktung, Betriebszeit 5 – 22 Uhr



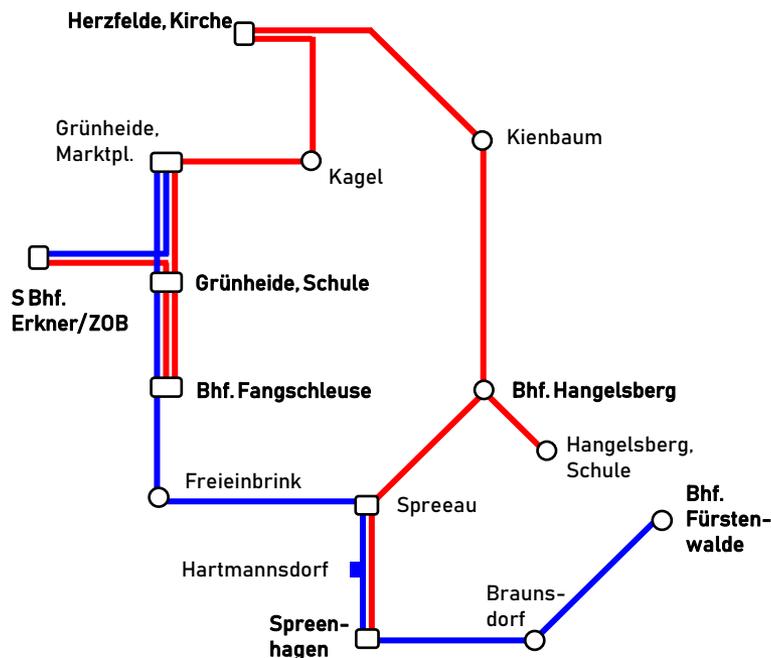
➤ **Taktsynergie:**
Woltersdorf – Erkner
(HVZ 10/15min-Takt)

429

Linienverlängerung über Bhf. Hangelsberg, Mönchwinkel bis Spreenhagen, Taktverdichtung, Bedienung am WE im 120min-Takt, Betriebszeit 5 – 22 Uhr

436

Einheitlicher Linienlauf, Erk – Hartmannsdorf (60min-Takt), Hartmannsdorf – Fürstenwalde (120min-Takt), Betriebszeit 5 – 22 Uhr



➤ **Erschließungs- und Zubringerfunktion:**
Bahnhöfe Hangelsberg und Fangschleuse

➤ **Taktsynergie:**
Erkner – Grünheide (~20min-Takt)

369

Verlängerung bis S Erkner, ähnliches Taktgerüst,
Betriebszeit 5 – 21 Uhr

424

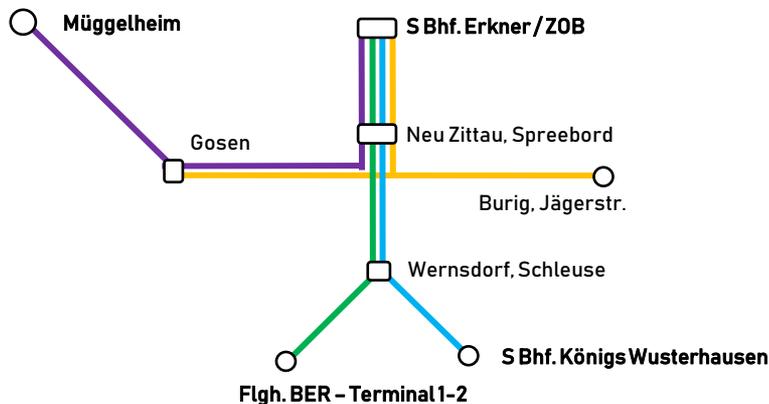
Keine Veränderungen vorgesehen, Abwicklung des Schülerverkehrs

428

Verlängerung bis S Königs Wusterhausen, Mo-Fr: 60min-Takt, WE:
120min-Takt, Betriebszeit 5 – 22 Uhr, PlusBus-Aufwertung möglich

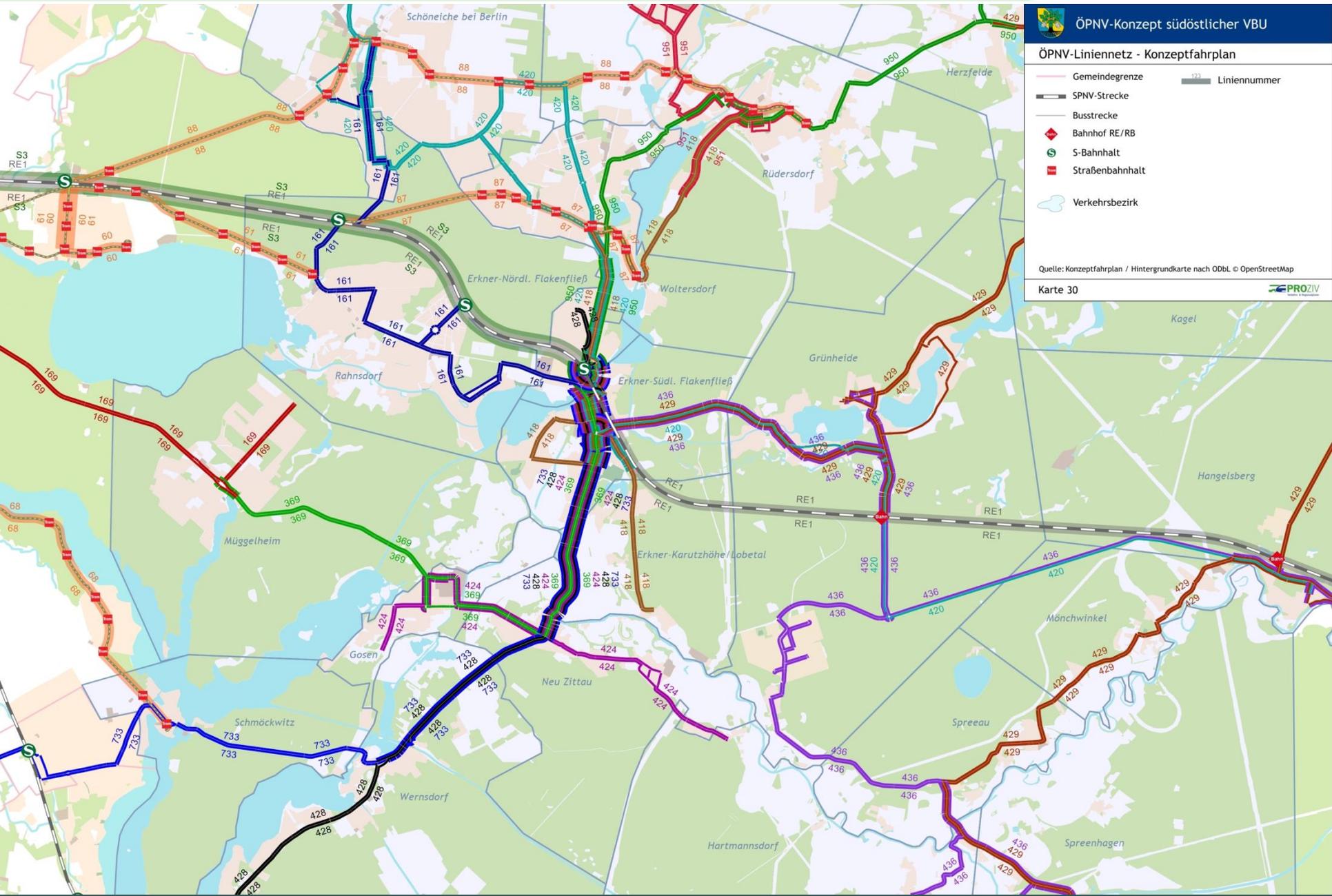
733

Verlängerung über S Eichwalde bis Flgh. BER, ähnliches Taktgerüst,
Betriebszeit 6 – 20 Uhr



➤ **Taktsynergie:**
Erkner – Neu-Zittau (~20min-
Takt + EF 424)

ÖPNV-Liniennetz Angebotskonzept VBU



ÖPNV-Konzept südöstlicher VBU

ÖPNV-Liniennetz - Konzeptfahrplan

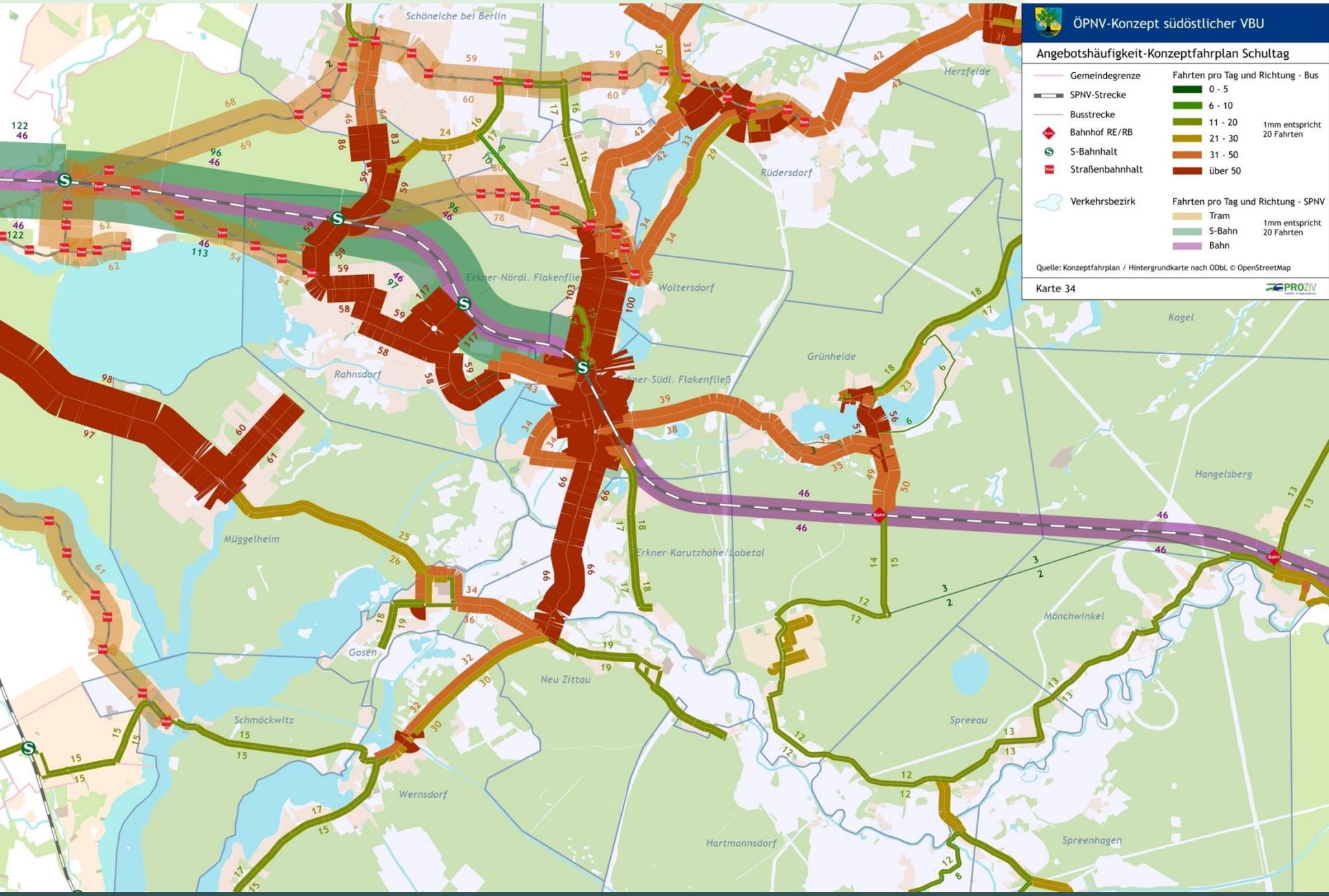
- Gemeindegrenze
- SPNV-Strecke
- Busstrecke
- Bahnhof RE/RB
- S-Bahnhalte
- Straßenbahnhalte
- Verkehrsbezirk
- Liniennummer

Quelle: Konzeptfahrplan / Hintergrundkarte nach ODBL © OpenStreetMap

Karte 30



Angebotsdichte Schultag VBU



ÖPNV-Konzept südöstlicher VBU

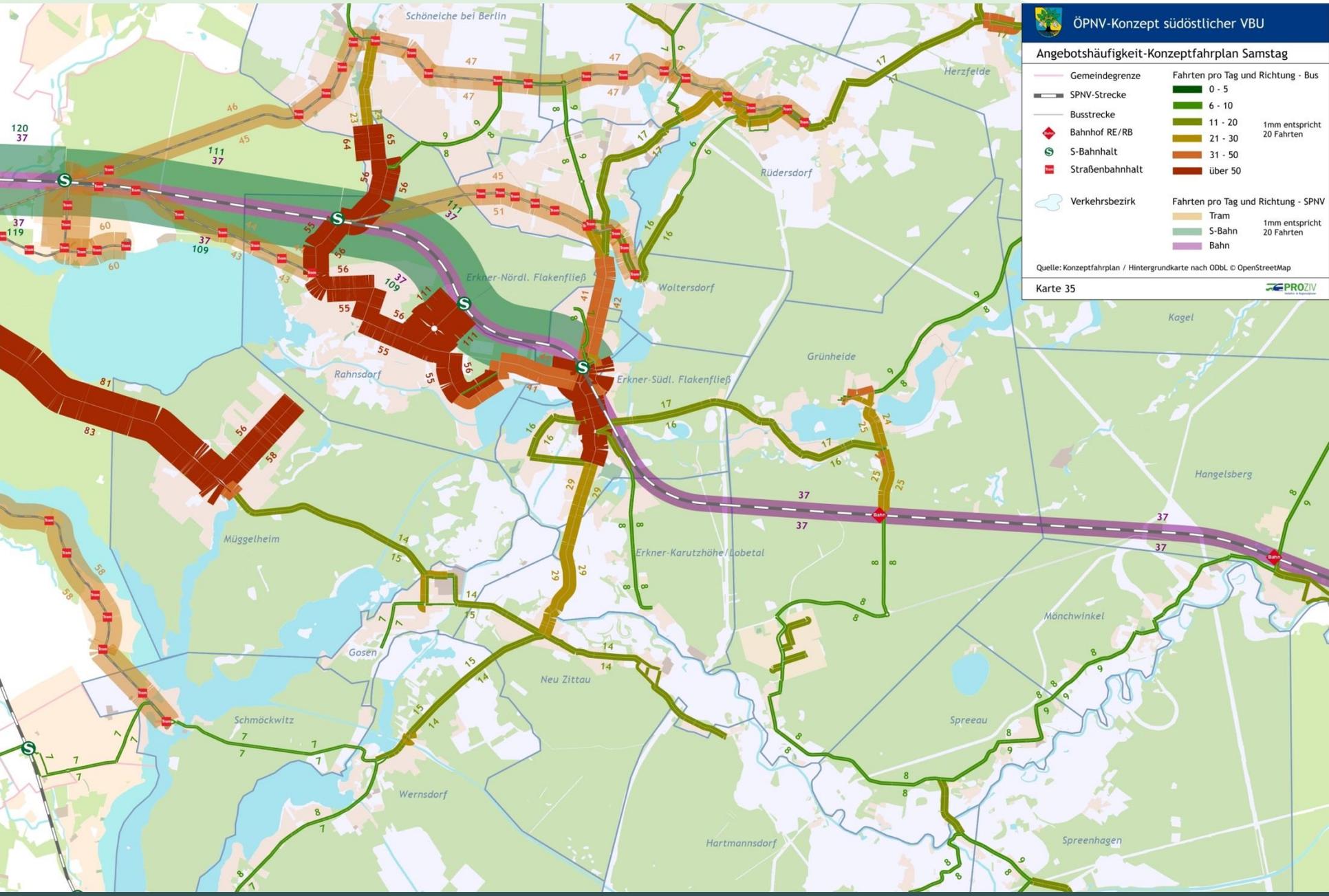
Angebotshäufigkeit-Konzeptfahrplan Schultag

Gemeindegrenze	Fahrten pro Tag und Richtung - Bus	
SPNV-Strecke	0 - 5	
Busstrecke	6 - 10	
Bahnhof RE/RB	11 - 20	1mm entspricht 20 Fahrten
S-Bahnhalte	21 - 30	
Straßenbahnhalte	31 - 50	
	über 50	
Verkehrsbezirk	Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV	
	Tram	1mm entspricht 20 Fahrten
	S-Bahn	
	Bahn	

Quelle: Konzeptfahrplan / Hintergrundkarte nach ODBL © OpenStreetMap

Karte 34

Angebotsdichte Samstag VBU



ÖPNV-Konzept südöstlicher VBU

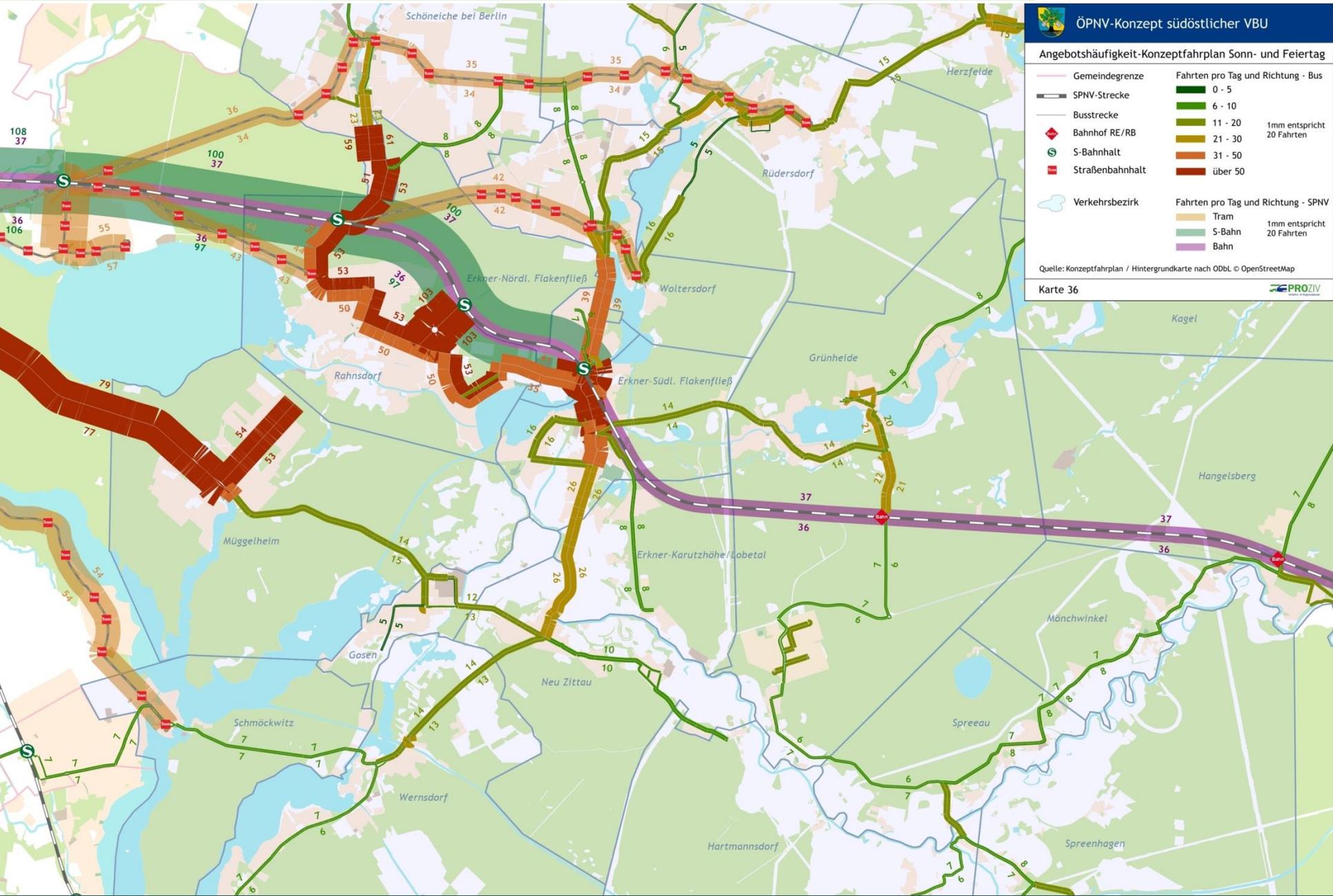
Angebotshäufigkeit-Konzeptfahrplan Samstag

	Gemeindegrenze		Fahrten pro Tag und Richtung - Bus	
	SPNV-Strecke		0 - 5	
	Busstrecke		6 - 10	
	Bahnhof RE/RB		11 - 20	1mm entspricht 20 Fahrten
	S-Bahnhalte		21 - 30	
	Straßenbahnhalte		31 - 50	
	Verkehrsbezirk		über 50	
			Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV	
			Tram	1mm entspricht 20 Fahrten
			S-Bahn	
			Bahn	

Quelle: Konzeptfahrplan / Hintergrundkarte nach ODBL © OpenStreetMap

Karte 35

Angebotsdichte Sonn- und Feiertag VBU



ÖPNV-Konzept südöstlicher VBU

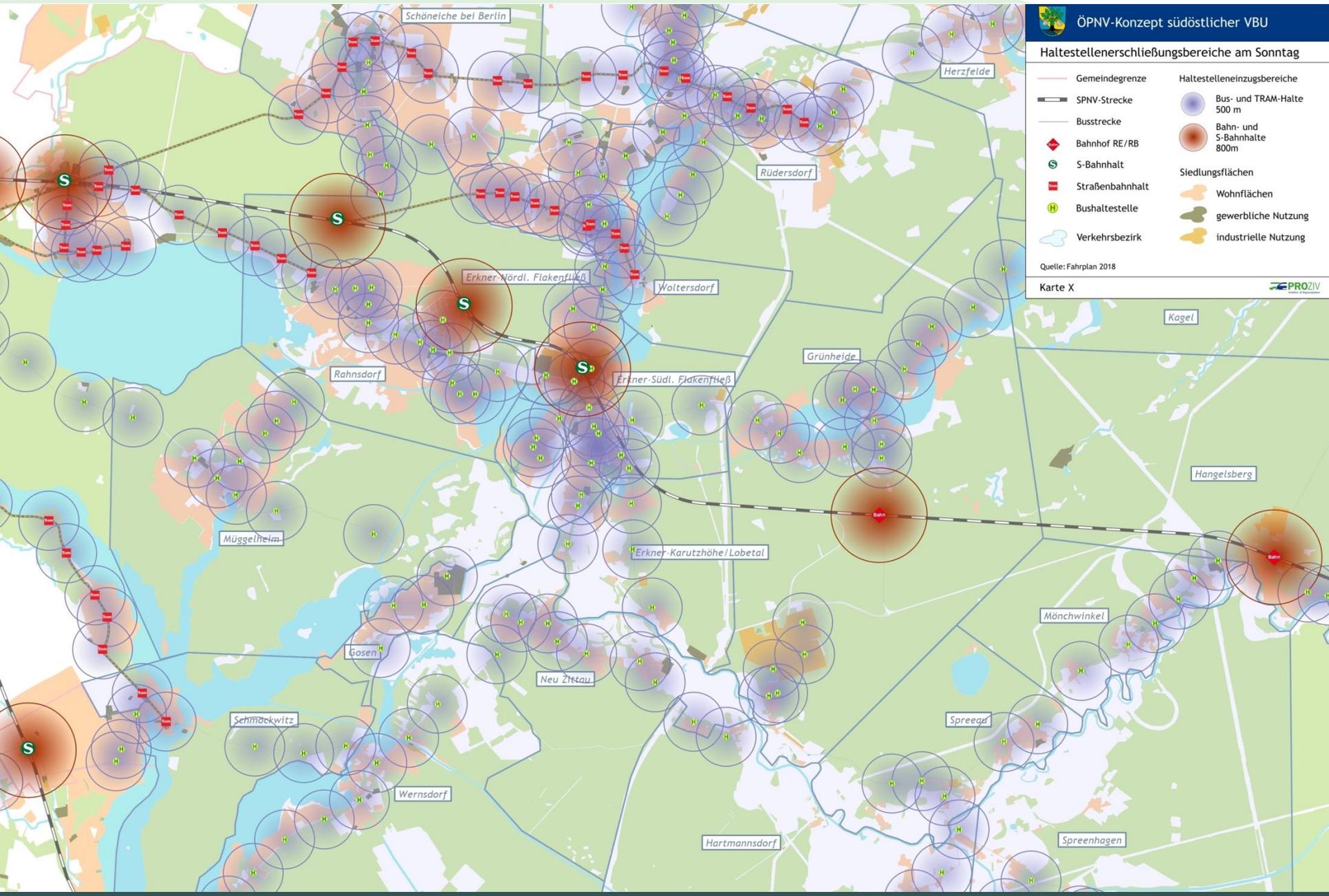
Angebotshäufigkeit-Konzeptfahrplan Sonn- und Feiertag

Gemeindegrenze	Fahrten pro Tag und Richtung - Bus	
SPNV-Strecke	0 - 5	
Busstrecke	6 - 10	
Bahnhof RE/RB	11 - 20	1mm entspricht 20 Fahrten
S-Bahnhalte	21 - 30	
Straßenbahnhalte	31 - 50	
Verkehrsbezirk	über 50	
	Fahrten pro Tag und Richtung - SPNV	
	Tram	1mm entspricht 20 Fahrten
	S-Bahn	
	Bahn	

Quelle: Konzeptfahrplan / Hintergrundkarte nach ODBL © OpenStreetMap

Karte 36

Erschließung Sonn-, Feiertag VBU



ÖPNV-Konzept südöstlicher VBU

Haltstellenerschließungsbereiche am Sonntag

Gemeindegrenze	Halstelleneinzugsbereiche
SPNV-Strecke	Bus- und TRAM-Halte 500 m
Busstrecke	Bahn- und S-Bahnhalte 800m
Bahnhof RE/RB	Siedlungsflächen
S-Bahnhalte	Wohnflächen
Straßenbahnhalte	gewerbliche Nutzung
Bushaltestelle	industrielle Nutzung
Verkehrsbezirk	

Quelle: Fahrplan 2018

Karte X

Durch teilweise Überlagerung von Angeboten entstehen folgende abschnittsweisen **Takte**:

- Woltersdorf <> Erkner: ~10/15-min Takt
- Erkner <> Gosen-Neu Zittau: 20-min-Takt (+EF 424)
- Gosen-Neu Zittau <> Wernsdorf: 20/40-min-Takt
- Erkner <> Grünheide: ~30-min-Takt (HVZ ~20-min-Takt)

Mengengerüst (Leistung nur in LOS)

Aktuelle Betriebsleistung (Fplkm/a)				Konzipierte Betriebsleistung (Fplkm/a)			
Mo - Fr	Sa	So	Gesamt	Mo - Fr	Sa	So	Gesamt
804.419	54.877	65.458	924.754	1.471.792	138.192	139.393	1.749.377

Steigerung des Angebots (Fplkm; %)			
Mo - Fr	Sa	So	Gesamt
+667.373	+83.315	+73.935	+824.623
+83,0	+151,8	+113,0	+89,2

Nachfragezuwachs für die Buslinien 418 - 436:

2025

+50,0 %

+458.820 LBF

2030

+72,0 %

+660.700 LBF

Kalkulation des Aufwands:

- Nur auf BOS-Linien (Aufgabenträgerzuständigkeit LOS)
- aufgrund Leistungsumfang durchschnittlichen Vollkostensatz kalkuliert
- Ergebnis: Ø 2,52 EUR/Fpl-km → ≈ 2,078 Mio. EUR/a

Kalkulation der Einnahmen:

- Ansatz je LBF und je Fpl-km möglich (bei konstanten Einnahmensätzen)
- Ergebnis 2030: 1,08 EUR/Fplkm; 1,34 EUR/LBF → 0,891 Mio. EUR/a
zusätzlich: PlusBus-Förderung für Linie 428

Aufwanddeckung und Ausgleichsbedarf:

- Aufgrund der niedrigen Erlösquote im Tarifbereich Berlin C ist Aufwanddeckung nur bei 45,1 % (2030, vorher noch niedriger)
- Deckungslücke und Ausgleichsbedarf → 1.140 TEUR/a



- **Seit Novellierung PBefG 2013 rechtsverbindliche Vorgabe nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG, Herstellung verbindlich ab 01.01.2022**
- **Ausnahmen zulässig nach § 62 Abs. 2 PBefG als landesspezifische Regelung (zeit- und sachbezogen) § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG durch den Aufgabenträger (nur zeitbezogen)**
- **Als Grundlage ist im NVP unbedingt eine Umsetzungsstrategie zu entwickeln und die Umsetzung einzuleiten:**
 - ▼ **Festlegung konkreter Gestaltungsvorgaben für Fahrzeuge und Haltestellen (Ausstattungsmerkmale)**
 - ▼ **Kategorisierung aller Haltestellen auf Basis Ein-/Aussteigerzahlen und Funktionszuordnung**
 - ▼ **Vor-Ort-Erfassung der 30 – 40 frequentiertesten Haltestellen und Verknüpfungspunkte**
 - ▼ **Prioritätenliste für ein Ausbauprogramm**
 - ▼ **Aufwandschätzung und Finanzierungskonzept**
 - ▼ **Ausnahmenformulierung nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG**



- **Grundlage Leitfaden Qualitätsstandards VBB**
- **Zuständigkeit: Verkehrsunternehmen**

Merkmale	Strab	Bus
Einstiegshöhe	29 – 35 cm an mind. 1 Tür	25 – 34 cm, Niederflur (NF) oder Regibus LowEntry (LE)
Einstiegshilfen	Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (Rampe)	Rampe, Kneeling nur zusätzliche Hilfsmittel, Lift für Stadtverkehr ungeeignet
Türbreiten	130 cm an mind. 2 Türen	130 cm an mind. 1 Tür, Einzeltüren mind. 90 cm
Behindertenplätze	4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen	
Sonderfläche	Mindestens Aufstellfläche für 2 Rollstühle und 2 Kinderwagen	SL: Abmessung mind. 130 x 90 cm (besser 1,3 m²)
		in Bussen mit 14 – 21 FG-Plätzen Stellplatz für 1 Rollstuhl (min. 120 x 90 cm)
Sicherheit	Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung	
Fahrgastinformation	Visuelle und akustische Haltestellenanzeige/-ansage	



- **Grundlage Leitfaden Qualitätsstandards VBB**
- **Zuständigkeit: Baulastträger, i.d.R. die Kommunen**
- **Erhebliche Herausforderung für mindestens die nächsten 15 Jahre, Landkreis kann nur unterstützen**

Merkmal	Strab	Bus
Haltekantenhöhe	mind. 17 cm	mind. 16 cm, mögl. Verwendung Kasseler Bord oder vergleichbar
Aufstellfläche	Befestigt; Mindestbreite 200 cm und Mindestmanövrierfläche für Rollstühle von 150 cm vor/nach der Rampe (Tiefe)	
Taktile Indikatoren	Blindenleitstreifen oder andere taktile Bodenindikatoren	
Zuwegung	Befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegung mit Absatz max. 3 cm, Gefälle max. 6 %, Breite mind. 120 cm	

Vorläufige Prioritätenliste Hst-Ausbau

Nr.	HstName	E/A/U	Kateg.	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
1	Fürstenwalde, Bahnhof	4.824	A	nein						
2	S Erkner Bhf/ZOB	2.326	A	nein						
3	Eisenhüttenstadt, Bahnhof	965	A	nein						
4	Fürstenwalde, Süd Bhf	706	A	nein						
5	Fürstenwalde, Weinberggrund	686	A	nein						
6	Eisenhüttenstadt, ZOB	573	A	nein						
7	Fürstenwalde, Am Stern	564	A	nein						
8	Schöneiche, Dorfstraße	560	C1	ja						
9	Woltersdorf, Thälmannplatz	491	C1	Ja						
10	Neuzelle, Schule	473	C1	nein						
11	Fürstenwalde, J.-Marchlewski-Str.	466	B	nein						
12	Fürstenwalde, Geschwister-Scholl-Str.	452	B	nein						
13	Woltersdorf, Berliner Platz	451	C1	ja						
14	Schöneiche, Grätzwalde	441	C1	ja						
15	Eisenhüttenstadt, Poststr./Mittelschleuse	435	B	nein						
16	Beeskow, Schützenstr.	425	B	nein						
17	Fürstenwalde, Palmnicken OSZ	413	C1	nein						
18	Eisenhüttenstadt, Bahnhof/Glashüttenstr.	372	A	nein						
19	Woltersdorf,, Goethestraße	361	C1	ja						
20	Storkow, Karlslust Gesamtschule	358	C1	nein						
21	Grünheide, Schule	348	C1	nein						
22	Schöneiche, Goethepark	338	C1	ja						
23	Erkner, Kirche	332	B	nein						
24	Eisenhüttenstadt, An der Holzwohle	329	B	nein						
25	Fürstenwalde, Platz der Solidarität	303	B	nein						
26	Fürstenwalde, Stadtzentrum	292	B	nein						
27	Eisenhüttenstadt, Maxim-Gorki-Str.	280	B	nein						
28	Erkner, Buchhorster Str.	275	B	nein						
29	Schöneiche, Waldstraße	257	C1	ja						
30	Woltersdorf, Schleuse	254	C1	ja						
31	Fürstenwalde, Goethestr.	251	C1	nein						
32	Beeskow, Schulstr.	248	C1	nein						
33	Reichenwalde, Dorfaue	243	C1	nein						
34	Bad Saarow, HELIOS Klinikum	242	C1	nein						
35	Fürstenwalde, Freizeitbad	241	C1	nein						
36	Eisenhüttenstadt, Krankenhaus	233	C1	nein						
37	Eisenhüttenstadt, Amtsgericht	218	C1	nein						
38	Spreenhagen, Schule	215	C1	nein						
39	Storkow, Bahnhof	214	B	nein						
40	Fürstenwalde, Lotichiusstr.	212	C1	nein						
41	Neu Zittau, Berliner Str.	208	C1	nein						
42	Fürstenwalde, Bahnhofstr.	205	C1	nein						
43	Fürstenwalde, Siedlung	204	C1	nein						
44	Erkner, City-Center	203	C1	nein						
45	Beeskow, Bahnhof	201	B	nein						
46	Schöneiche, Jägerstraße	197	C1	ja						
47	Briesen (Mark), Schule	196	C1	nein						
48	Bad Saarow, Bhf	174	B	nein						
49	Neuzelle, Bhf	77	B	nein						
50	Grünheide, Fangschleuse Bhf	63	B	nein						



Terminplanung

Termin, Zeitraum	Aktivität, Meilenstein
15.04.2020	Arbeitsbeginn, Beginn Beschaffung Analysedaten und Planungsdokumente
23.04.2020	Anlaufbesprechung LOS, BOS, PROZIV und Abstimmung Datengrundlagen
07.05./28.05.2020	Auftaktpräsentation im LaWi
30.04. – 30.06.2020	Analysearbeiten, Datenauswertung
Anfang Juli 2020	Zwischenauswertung, Bewertung und Schlussfolgerungen aus Analysen und der Mängelauswertung, Zwischenpräsentation beim AG
Mitte Juni – Mitte August 2020	Entwicklung des Angebots- und Maßnahmenkonzepts
2. Hälfte Aug 2020	Bearbeitung Kapitel Organisation und Finanzierung
03.09.2020	Sachstandsbericht, Vorlage und Abstimmung 1. Konzeptentwurf, Vorstellung beim AG
05.11.2020	Überarbeitung, Vorlage und Abstimmung Beteiligungsentwurf
09. - 30.11.2020	Beteiligungsverfahren (TöB-Beteiligung)
Dezember 2020	Abwägung, Überarbeitung, 3 Vor-Ort-Termine zur Vorstellung und Beteiligung (Verwaltung/Beauftragte, Kommunen, Verkehrsunternehmen)
18.12.2020	Beschlussvorlage, Vorstellung im LaWi, Beschlussempfehlung an KT
25.01.2021	Gremienbeschlussphase, Präsentationstermine
27.01.2021	HFA
10.02.2021	KA
	KT

