

Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren (Stand: 01.02.2021)

Anzahl Einwender*innen/Hinweisgeber*innen: 30
 Anzahl Einwendungen/Hinweise: 258

Legende zu Spalte 7:	
A1	Hinweis wird berücksichtigt, führt zu inhaltlicher Veränderung
A2	Hinweis wird zur Klarstellung und Ergänzung eingefügt
B	Hinweis wird teilweise berücksichtigt, Begründung s. Spalte 6
C	Hinweis wird nicht berücksichtigt, Begründung s. Spalte 6
D	Nicht abwägungsrelevanter Hinweis, zur Kenntnis genommen
E (...)	Hinweis ist inhaltlich deckungsgleich mit lfd. Nr. (...), Abwägung siehe dort

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
001	Landkreis Oder-Spree, Schulverwaltungsamt	2.1	S. 5	Anpassung im Textteil erforderlich: Lk Dahme-Spreewald durch Lk Oder-Spree ersetzen	Schreibfehler korrigiert	A1
002			S. 9	Änderungen zum Schulstandortnetz: <ul style="list-style-type: none"> • 12 Oberschulen, darunter 8 in freier Trägerschaft • 3 Grund- und Oberschulen, keine in freier Trägerschaft • 8 Gymnasien, darunter 4 in freier Trägerschaft • 1 Oberstufenzentrum mit 2 Standorten Die angeführten Ersatzschule ist eine Oberschule und ist nicht gesondert aufzuführen	Zuordnung wurde entsprechend angepasst,	A1
003			S. 9	Das OSZ Oder-Spree verfügt insgesamt nur über 2 Standorte, Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt.	Korrigiert, auch in Karte 3 Teilstandorte in Eisenhüttenstadt nicht mehr ausgewiesen	E002, A1
004			S. 12	Anpassung in Tabelle 2-3 erforderlich: Fahrshüler 14/15 8.266 im ÖPNV Fahrshüler 17/18 11.056 im ÖPNV Fahrshüler 19/20 11.128 im ÖPNV	Korrektur der ursprünglichen Datenlieferung vorgenommen, auch Folgeänderungen in den Prognosewerten.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
005	weiter: Landkreis Oder-Spree, Schulverwaltungsamt		S. 13 Abs. 2	<p>Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Schulen mit sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Lernen“ sind im LOS alle gesicherten Schulstandorte, die einen Zuwachs an Schüler*innen ausweisen; • MORUS-Oberschule (Erkner) wird eine Gesamtschule mit gym. Oberstufe bis vsl. 2025; • Stadt Erkner: formale Einrichtung einer weiteren Grundschule zum Schuljahr 21/22 unter Nutzung der Löcknitz-Grundschule, ab 2023/24 dann eigenes Schulgebäude; • Unterrichtsbetrieb der Regine-Hildebrandt-Schule (Erkner) soll im Jahr 2025 eingestellt werden; • Fürstenwalde: bis 2025 soll ein Schulzentrum (Oberschule mit zweizügigem Grundschulteil) entstehen, bei der Oberschule handelt es sich um die bereits bestehende Spree-Oberschule. 	Angaben wurden über den Inhalt des beschlossenen Schulentwicklungsplanes hinaus ergänzt. Auswirkungen auch in Abschnitt 4.5	A1
006			S. 37 o)	Grundsätzlich sollte allen Schüler*innen eine zumutbare Verbindung mit dem ÖPNV zum Schulstandort gewährt werden, der Schülerspezialverkehr sollte die Ausnahme bleiben.	Kein Widerspruch. Anmerkung wird ergänzend eingefügt.	A2
007			S. 41	Die Schülerbeförderung sollte auch weiterhin einen hohen Stellenwert haben und sollte sich nicht verschlechtern, wenn andere Nutzergruppen bessergestellt werden.	Kein Widerspruch. Ergänzung eingefügt: „ ... ohne dabei die Qualität der Schülerbeförderung einzuschränken.“	A2
008		4.4.4	S. 52	Der erste Absatz ist ungenau zitiert: Nach § 2 Abs. 4 gilt ein Weg ohne Nutzung von Beförderungsmitteln als zumutbar, wenn die Entfernung zwischen der Wohnung und der jeweiligen Haltestelle (nicht Schule) öffentlicher Verkehrsmittel für Schülerinnen und Schüler der Primarstufe 2 km und für Schülerinnen und Schüler der Sekundarstufe I und II 3 km nicht überschreitet.	Hinweis ist zutreffend. Auslegung war mit Folgeanmerkung verwechselt, wurde korrigiert.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	weiter: Landkreis Oder-Spree, Schulverwaltungsamt			Somit auch der zweite Absatz irreführend: § 3 Abs. 3 regelt den Anspruch auf Beförderung bzw. auf Erstattung der Fahrtkosten. Auch hier ist die Ausführung falsch. Es besteht ein Anspruch, wenn der Schulweg: <ul style="list-style-type: none"> • für Schülerinnen und Schüler der 1. - 6. Jahrgangsstufe über 2,0 km • für Schülerinnen und Schüler der 7. - 10. Jahrgangsstufe über 3,5 km • für Schülerinnen und Schüler der 11. - 13. Jahrgangsstufe und der Bildungsgänge der berufsbildenden Schulen über 5 km beträgt. 	Hinweis ist zutreffend. Auflistung wird präzisiert.	A1
009			S. 75 Abs. 3	Anmerkung: „Diesen Tendenzen kann nur begegnet werden, wenn künftig die satzungsmäßigen Beförderungsansprüche präzisiert“... werden. Aus fachlicher Sicht ist die Satzung des LOS präzise genug. Der Ansatz sollte eher umgekehrt sein. Um diesen Tendenzen zu begegnen sind die Wohnansiedlungen besser anzubinden, so dass die zumutbaren Fahrtzeiten mit öffentl. Verkehrsmitteln eingehalten werden.	Hier wird verkürzt zitiert und dadurch der Sinn der Aussage missverständlich. Es geht in der Argumentation mehr um eine Siedlungsentwicklung, die eine Erschließung durch den konventionellen ÖPNV auch für die Schülerbeförderung ermöglicht (siehe auch Abschn. 4.5.2 (3), Seite 72).	D
010		6.1, Abs. 4	S. 92	Rückgang der Nachfrage in der Schülerbeförderung im ländlichen Raum erwartet das Schulverwaltungsamt nicht. In Beeskow z.B. steigen die Schülerzahlen mindestens bis 2026 weiter an. Weitere Zuzüge sind auch im ostwärtigen Bereich zwischen Beeskow und Eisenhüttenstadt zu sehen. Aussage im Text, dass lediglich der Berliner Raum die pos. Effekte verursacht, scheint etwas zu undifferenziert.	Die Aussagen werden geringfügig relativiert, auch in Abschnitt 2.4 Tab. 2-3.	A2
011		Anhang	K 03	Außenstandort der Regine-Hildebrandt-Schule (Erkner) fehlt. Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt geistige Entwicklung. Eingezeichnete Förderschule ist offensichtlich Förderschule „Am Rund“. Ebenso entsteht in Erkner zum neuen Schuljahr formal eine zweite Grundschule.	Karte wird ergänzt.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
012	Landkreis Oder-Spree Dezernat III - Infrastruktur und Bauwesen	2.3		Die Relevanz der Straßen- und Fahrradinfrastruktur für den ÖPNV geht aus dem NVP nicht hervor.	Straßennetz ist behandelt. Fahrradinfrastruktur nur konkurrierend oder arbeitsteilig ÖPNV-relevant. Keine weiteren Angaben vorliegend.	D
013		Allg.		Veraltete Statistiken über vorhandene Verknüpfungspunkte können keine Grundlage für verbindliche Vorgaben sein.	Auswertung erfolgte mit aktuellen Daten, wenig Veränderung in den letzten Jahren. Neufestlegung Verknüpfungspunkte erfolgt.	D
014	Landkreis Oder-Spree, Untere Wasserbehörde	Allg.		Keine wasserrechtlichen und wasserwirtschaftlichen Belange berührt. Keine Zuständigkeit.		D
015	Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung	Allg.		Beschreibung der Beschlusslage für konzeptionelle Überlegungen als Strukturvorschlag zur massiven Stärkung des SPNV und ÖPNV, Schaffung Position Mobilitätsbeauftragter, Erstellung Mobilitätskonzept.	Zur Kenntnis genommen, wobei außer der Position des Mobilitätsbeauftragten absehbar kein verwendbares Ergebnis zur ÖPNV-Planung vorliegt. Auch werden konzeptionelle Überlegungen und Strukturvorschläge dafür nicht ausreichen.	D
016		Allg.		Bezugnahme auf Leitlinie Nr. 1 zur ganzheitlichen Planung des ÖPNV. Vorliegender NVP-Entwurf ist im Wesentlichen eine Fortschreibung des bisherigen NVP, mit einigen Angebotsverbesserungen (PlusBus-Linien, weitere Achsenverkehre, RufBus-Gebiete usw.). Insgesamt viel zu wenig, um dem Anspruch gerecht zu werden, insbesondere bei Mindestbedienungsvorgaben und flexiblen Angeboten.	Fortschreibung des NVP entspricht exakt der Aufgabenstellung, grundsätzliche Neuaufstellung mit kompletter Neuausrichtung der Angebote wäre eine ganz andere Aufgabenstellung. Geplante Mehrleistungen von mehr als 20 % stellen erhebliche Angebotsverstärkung dar. Geplante verschärfte Mindestbedienungsstandards entsprechen mindestens Stand der Verkehrswissenschaft und denen in strukturell vergleichbaren Regionen. Kompatibilität mit Regionalplan Oderland-Spree ist hergestellt.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
017	weiter: Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung	Allg.		Beschlussfassung zum NVP im Frühjahr 2021 verhindert für die nächsten 5 Jahre das Einbringen alternativer und ergänzender Überlegungen aus dem Mobilitätskonzept.	Das ist unzutreffend. Der NVP kann auch vorzeitig bei Bedarf punktuell oder komplett evaluiert (siehe aktuell z.B. im Landkreis MOL) oder auch vorzeitig fortgeschrieben werden. Gegenstand sollten dann allerdings mehr als „Überlegungen“ sein.	D
018		Allg.		Festgestellte Schwerpunkte für erforderl. Überarbeitung: <ul style="list-style-type: none"> • Diskussion um höhere Mindesterschließungsvorgaben • Diskussion und Überarbeitung aller weiteren Mindestbedienungs-vorgem mit dem Ziel der Erhöhung • Straffung konventioneller Angebote zugunsten flexibler Angebote • Untersuchung und Einführung flächendeckender Ruf-Bus-Systeme • Implementierung eines Hub and Spoke-Systems • Kürzere Fahrzeiten in Stadtverkehren und Ergänzung durch Rufbusse • Attraktiverer Schülerverkehr und Einbeziehung Schülerspezialverkehre • Detaillierte Nachfrage- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auch außerhalb des VBU • Stärker Berücksichtigung der Verknüpfung mit dem Radverkehr • Implementierung einer kreiseigenen Mobilitätsmanagement- und Regiegesellschaft mit Verankerung bereits im NVP sowie Einrichtung von Mobilitätszentralen mit umfangreichen Aufgaben • NVP als Steuerungsinstrument, Festlegung Zielgrößen und Erfolgskontrolle 	Alle getroffenen Festlegungen von Vorgaben und Planungen von Maßnahmen beruhen auf solider Untersuchungsgrundlage. Bloße Forderungen nach erhöhten Vorgaben, ohne dafür konkrete Begründungen und Anhaltspunkte zu liefern, verbleibt auf dem Niveau von Sprechblasen und stellt keinen konstruktiven Beteiligungsbeitrag dar. Weitere Positionierungen erfolgen im Folgenden zu konkreten Sachanmerkungen. Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes kann aber nicht, will nicht und wird nicht sämtliche Aufgabenstellungen eines Mobilitätskonzeptes lösen!	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
023	weiter: Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung	3.3	h) und n)	Achsenverkehre durch Überlagerung mit Schülerverkehr unübersichtlich, Fahrzeiten unattraktiv. Forderung: Straffung konventioneller Linienverkehr und Ersatz durch flächendeckendes Rufbus-System, Empfehlung für Hub and Spoke-System	Vergleichbares Sammel-und-Verteil-System an Verknüpfungspunkten besteht schon. Vollständige Überplanung im Sinne eines Integrierten Taktfahrplans (ITF) ist denkbar, dauert aber mindestens 6 Monate, erfordert erhebliche Mehrleistungen, die dann auch vergaberechtlich problematisch sein könnten.	D
024		3.3	i)	Warum Achse Fürstenwalde - Beeskow nicht genannt? Pendlerpotenzial zu erwarten. Forderung: Aufnahme der Relation	Bei i) sind Verkehrsachsen mit Potenzial für Aufwertung genannt. FW - Beeskow gehört nicht dazu. Stagnierende Pendlerverflechtung. Relation über Bad Saarow wächst viel stärker.	C
025		3.3	j), o)	Noch mehr Erschließungsmängel bei Anhebung der Vorgaben, ebenso bei den Qualitätsvorgaben für den Schülerverkehr. Forderung: Neue Mängelauswertung mit neuen, noch festzulegenden Vorgaben	Eine solche Auswertung ist durchaus aufwendig. Wann sollen denn diese Vorgaben ausdiskutiert und festgelegt sein? Eine Bearbeitung in Varianten schließt sich eher aus. Ggw. Zustimmung im Fachausschuss.	D
026		4.2		Weitgehende Zustimmung zu den Verkehrspolitischen Zielstellungen. Anmerkungen: <ul style="list-style-type: none"> • Zu prüfen, ob alternative Angebote auch in Verkehrsachsen in nachfrageschwachen Zeiten angeboten werden können • Verzahnung NVP und Mobilitätskonzept wird zugestimmt 	Zur Kenntnis genommen. Keine Prüfung erforderlich. Das ist natürlich zulässig. Zur Kenntnis genommen.	D C D
		4.3		Kreiseigene Regiegesellschaft soll aufgebaut werden. Aufgaben: Stärkung kreisliche Aufgabenträgerschaft gegenüber Unternehmen und VBB, Umsetzung Mobilitätskonzept, Abstimmung mit Nachbar-Aufgabenträgern, Verbesserung Marketing und Öffentlichkeitsarbeit.	Erfordernis einer Regiegesellschaft dafür nicht nachgewiesen. Mit Ausnahme VGOSL alle weiteren derartigen Konstrukte im Land Brandenburg wegen Ineffizienz eingestellt. Auch sonst bundesweit kaum positive Beispiele. Mobilitätsbeauftragter bei 7.1 ergänzt.	B

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	weiter: Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung				Marketing ist an VBB übertragen, finanziert durch die Aufgabenträger (funktionale Redundanz). Verkehrspolitische Grundsatzentscheidung erforderlich.	D
028		4.4.1		<p>Weitgehende Zustimmung zur Kategorisierung der Bedienungsrelationen. Anmerkungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Überlegung, ob Angebot auf Verkehrsachsen am Wochenende nicht attraktiver durch Flächenrufbusse abzudecken ist • Generelle Diskussion (im Kreisausschuss) über deutlich höhere Vorgaben • Im VBU-Netz Nachtverkehre mittels Rufbus-Systemen • Für Stadtverkehre zu prüfen, ob außerhalb der wenigen Nachfragespitzen flächendeckende Rufbus-Angebote wirtschaftlicher sind • Im Ergänzungsnetz zu prüfen, ob außerhalb Schülerverkehr flächendeckende Rufbus-Systeme nicht bessere Alternative darstellen und Mindestbedienungs-vorgaben zu diskutieren 	<p>Widerspricht den nachstehenden Anmerkungen.</p> <p>Überlegungen und Grundsatzdiskussionen können Gegenstand der Arbeiten am Mobilitätskonzept sein. Für den Nahverkehrsplan sind realistische Planungen und Festlegungen erforderlich.</p>	D C
029		4.4.2		HVR Fürstenwalde - Beeskow und Beeskow - Eisenhüttenstadt als HVR+ (PlusBus-Relationen) einzustufen, weil höheres Nachfragepotenzial zu erwarten.	<p>Potenzial FW - Beeskow verteilt sich auf 2 Verbindungen, von denen die über Bad Saarow stärker ist.</p> <p>Beeskow - Eisenhüttenstadt wird bereits zur HVR aufgewertet. PlusBus nicht angemessen, auch weil Abschnitt Beeskow - Grunow SPNV-parallel.</p>	E024 C

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
030	weiter: Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung	4.4.2	Tab. 4-2	Darzustellen ist, woraus die unterschiedlichen Mindestbedienungsstandards innerhalb der Verbindungskategorien abgeleitet werden. Mindestens aus Nachfrage-Potenzialuntersuchung abzuleiten.	Die Festlegung der Mindestbedienungsstandards für die Relationen erfolgt in Abschn. 4.4.1. In der Tab. 4-2 in Abschn. 4.4.2 erfolgt die Festlegung der konkreten Vorgaben, die auch über den jeweiligen Mindeststandard der Kategorie hinausgehen können. Die Erläuterung ist im Abs. 2 des Abschn. 4.4.2 formuliert. Bemessungsgrundlagen: gegenwärtiges Angebot (teilw. bereits über Mindeststandard), gegenwärtige und erwartete Nachfrage, Vorgaben in der Leistungsbeschreibung zur erfolgten Vergabe	C
031		4.4.2	Tab. 4-2	Weitergehende Potenzialuntersuchungen über die Relationen in Tab. 4-2 hinaus, z.B. Kreisgrenzen überschreitend mit Lübben, sind anzustreben.	Es wurde nicht angestrebt, sondern durchgeführt und mit LDS abgestimmt. Kein Bedarf, keine Pendler, keine Pendlerentwicklung.	D
032		4.4.4		Forderungen zur Schülerbeförderung: <ul style="list-style-type: none"> Vorgaben zu Reise- und Wartezeiten durch Verringerung schülerfreundlicher anzupassen, weil heutiger Zwangskunde späterer freiwilliger Kunde sein kann. Darstellung maximaler Reise- und Wartezeiten je Ortsteil und Schulstandort und Ermittlung der möglichen finanziellen Auswirkung verkürzter Reise- und Wartezeiten. 	Vorgabe entsprechen der Satzung bzw. gehen über diese hinaus. Sie entsprechen außerdem üblichen Vorgaben im Land Brandenburg, sind also angemessen. Was soll ein maximaler Wert sein: je verkehrstag, nach welcher Stunde, auch für nicht benötigte Zeiten und Relationen? Es wurde geprüft, ob die Vorgaben eingehalten werden. Das ist gewährleistet. Eine Verschärfung der Vorgaben kann man untersuchen, aber nicht im Rahmen der Fortschreibung des NVP, weil komplette technologische Planung, womöglich in Varianten, erforderlich. Dauert mehrere Monate und ist sehr aufwendig.	C C

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
033	weiter: Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung	4.4.5		Für Stadtverkehre zu untersuchen, ob außerhalb der wenigen Nachfragespitzen flächendeckende Rufbus-Systeme die bessere Alternative wären.	Was sollen die wenigen Nachfragespitzen sein? Im Allgemeinen die Hauptverkehrszeit (HVZ). Wenn in der Normalverkehrszeit (NVZ) ausschließlich Rufbusse (Pkw oder Kleinbusse) eingesetzt würden, käme es zu mindestens einer Verdreifachung des notwendigen Fahrzeug- und Personalbedarfs, bei trotzdem erforderlicher Vorhaltung der Busflotte für die HVZ. Außerdem steigen Umwelt- u. Straßennetzbelastung.	E028, C
034		4.4.6		VBU-Bedienung auf Nachtzeiten erweitern, ggf. mittels Rufbus-Systemen und anhand Nachfragepotenzialanalysen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen überprüfen.	Das Angebot wird bereits erheblich ausgeweitet, teilw. verdoppelt. Grundlage waren Nachfrageermittlungen und Wirtschaftlichkeitsberechnungen, wie in den Abschnitten 4.5.2 (3), 6 und 8 ausführlich dargestellt.	C
035		4.4.7		Ausweitung und Verlängerung des Angebots der Landstraßenbahnen auf die Nachtzeiten	Auch diese Angebote werden ausgeweitet. Weiteres zunächst unangemessen, perspektivisch aber denkbar.	E034
036		4.5.1	Tab. 4-11	Entwicklung des Angebots im SPNV: In Tab. 4-1 soll bei RB 36 die Optimierung der Umsteigebeziehungen bzw. die teilw. Durchbindung in Richtung Berlin aufgeführt werden. Infragestellung der Durchbindung auf die RB 60 in Richtung Frankfurt (Oder).	In Tab. 4-11 sind lediglich die Maßnahmen des Landesnahverkehrsplanes des zuständigen Aufgabenträgers für den SPNV dargestellt. Der Hinweis auf die Durchbindung der RB 36 in Richtung Berlin bzw. BER ist unmittelbar nach der Tabelle formuliert.	C
037		4.5.2		Maßnahmen kommunaler ÖPNV im regionalen Netz: Siehe Ausführungen zum Abschnitt 4.4.2. Ähnlich detaillierte Untersuchungen im Gesamtnetz wie im VBU wünschenswert.	Untersuchungen außerhalb VBU-Netz weniger detailliert, weil weniger Handlungsbedarf. Zudem Vorliegen einer aktuellen und passfähigen Studie zur ÖPNV-Gestaltung im VBU im Auftrag der Stadt Erkner und unter Mitwirkung der Nachbargemeinden, des Landkreises, des VBB und BOS.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
038	weiter: Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung	4.5.3		Maßnahmen in den Stadtverkehren: Zu prüfen, ob Anbindung von Gewerbegebieten auch vor dem Hintergrund von Schichtzeiten ausreichend angebunden sind und ob Ringfahrten attraktiv sind. Siehe Ausführungen zum Abschnitt 4.4.2. Ähnlich detaillierte Untersuchungen im Gesamtnetz wie im VBU wünschenswert.	Man kann alles in Frage stellen. Hinweise zur zeitlichen Bedarfslage müssen von den Unternehmen kommen. Außerdem meist keine kompatiblen Schichtzeitlagen. Ringfahrten sind häufig nicht geeignet, konkrete Hinweise? Untersuchungen außerhalb VBU-Netz weniger detailliert, weil weniger Handlungsbedarf.	D
039		4.5.4		Maßnahmen Ergänzungsnetz, bedarfsgesteuerte Angebote: <ul style="list-style-type: none"> Flexible Angebote: Abschnitt komplett überarbeiten. Straffung des konventionellen Linienverkehrs und Schaffung von Rufbus-Systemen im gesamten Kreisgebiet außerhalb VBU. Wirtschaftliche Auswirkungen darzustellen. Aussagen zur Genehmigungsfähigkeit flächenhafter Rufbusse nicht auf aktuellem Stand. Alternative Mobilitätsangebote: Mitfahrgelegenheiten auch über App/Web-Portale unentgeltlich anbieter. Positionierung: Getroffene Aussagen vor dem Hintergrund noch durchzuführender Untersuchungen zu überarbeiten. 	Die Feststellungen zur Eignung (alle Achsenzwischenräume), zur Vorgehensweise bei der Planung (mit Straffung Linienverkehr) sind bereits exakt so beschrieben. Wieso hier nur außerhalb VBU? Widerspruch zu Forderungen an anderer Stelle, z.B. E028, E034. Flächendeckende Projektplanung sollte Aufgabe des Mobilitätskonzepts oder gesonderter Projekte sein, weil auch eine Umsetzungsplanung die Machbarkeit bestätigen muss. Nicht Aufgabe eine Nahverkehrsplans mit Charakter einer Rahmenplanung. Formulierungen zur genehmigungsrechtlichen Einordnung ist aktualisiert, auch bei 3.1.3. Genau das steht auf Seite 83, Punkt Mitnahmesysteme, jetzt auch aktualisiert. Positionierung ist auf S. 84 aktualisiert.	D A1 A2 A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
040	weiter: Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung	4.5.5		Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan: Nach noch durchzuführenden Untersuchungen zu überarbeiten.	Das ist soweit zutreffend. Die Überarbeitung kann in Form einer Evaluierung des NVP oder einer vorzeitigen Teilfortschreibung erfolgen. Bereits für die Beschlussvorlage ist eine Ergänzung um die Leistungen auf der Buslinie BOS 419 (Erkner -) Bf. Fangschleuse - Tesla - HLZ Freienbrink und in Stadtverkehr Fürstenwalde vorgenommen worden.	D
041		5.1	A) - E), F) G)	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung: Zustimmung zu den getroffenen Aussagen. Fahrgastinformation: Fahrplanänderung auch auf Homepage des Landkreises und in Presse veröffentlichen. Vertrieb und Kundenservice: Zusätzlich sind multifunktionale Mobilitätszentralen mindestens in Fürstenwalde, Eisenhüttenstadt und Beeskow einzurichten, mit Funktionen ÖPNV-Beratung und Vertrieb, Beratung und Vermittlung Car Sharing, E-Mobilität, Radverkehr, Pkw, Bedarfsverkehr, Tourismus.	Zur Kenntnis genommen. Das gehört zum Aufgabenbereich der Verkehrsunternehmen und des VBB. Vorhandene Einrichtungen decken dies weitgehend schon ab. Funktionserweiterungen erfordern Machbarkeitsuntersuchung. Hinweis auf Untersuchungsbedarf bei 5.1 G) (S. 93) und 7.5 G eingefügt.	D C A2
042		6		Entwicklung der Fahrgastnachfrage: Detaillierte Untersuchung zur Nachfrageentwicklung bis 2025 nicht nur für VBU, sondern für das Gesamtgebiet. Zugrundeliegende Annahmen sind separat zu diskutieren. Aussagen in 6.2 sind zu pauschal und zu konkretisieren.	Untersuchungen wurden für das Gesamtgebiet geführt. Tabellen und Karten nur sinnvoll für die Teilräume mit deutlichen Veränderungen, sonst kaum Unterschiede feststellbar. Zugrundeliegende Annahmen mit jeweiligen Einflussgrößen sind in Abschnitt 6.1 ausführlich erläutert. Räumliche Differenzierung in Abschn. 6.2 hinreichend dargestellt.	C

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
043	weiter: LOS, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung	7.1		Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung: Regieorganisation als Managementorganisation des Aufgabenträgers im Nahverkehrsplan vorzusehen.		E027
044		7.2		Unternehmensorganisation: Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufnehmen über Vor- und Nachteile eine Rekommunalisierung der BOS oder alternativ die vollständige Privatisierung durch Verkauf der Kreisanteile.	Verkehrspolitische Grundsatzentscheidung. Vorherige Beschlusslage auch nur für den Prüfauftrag erforderlich, da Nahverkehrsplan öffentliches Dokument.	(D)
045		7.3.1		Linienbündelung: Prüfauftrag in den Nahverkehrsplan aufnehmen über Vor- und Nachteile eine Rekommunalisierung der BOS oder alternativ die vollständige Privatisierung durch Verkauf der Kreisanteile.	Für den NVP 2007 - 2011 erfolgte eine entsprechende gutachterliche Untersuchung dazu mit Feststellung der Optimalität der Einbündel-Lösung. Es gibt heute keine Anhaltspunkte für eine abweichende Einschätzung.	D
046		7.3.2		Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung: Sich ergebende Möglichkeit einer Direktvergabe nach Rekommunalisierung der BOS ist einzufügen.	Die grundsätzlichen Voraussetzungen je Vergabeart sind im Abschnitt 7.3.2. beschrieben. Weitergehende Hinweise erst nach Beschluss über entsprechende Strategieuntersuchungen möglich.	D
047		7.4		Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling: Für künftigen Verkehrsvertrag über die wesentlichen Leistungen sind klarere Regelungen für Leistungs- und Vergütungsanpassungen zu formulieren. NVP künftig stärker als Steuerungsinstrument zu nutzen, durch <ul style="list-style-type: none"> • Zieldefinition, z.B. zur Nachfragesteigerung, Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, Benchmarks. • Konkrete Maßnahmen- und Umsetzungspläne. 	Sind in §§ 3, 8 des bestehende Verkehrsvertrages bereits enthalten. Weitere Verfeinerungen sind Gegenstand künftiger Vergabeunterlagen. Überforderung des Nahverkehrsplans. Eher Gegenstände der Vergabeunterlagen. Nachfrage/Erlöse und auch Kosten und somit Wirtschaftlichkeit durch immer mehr Vorgaben durch Unternehmen immer weniger zu beeinflussen.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	weiter: LOS, Stabsstelle für Länd- liche Entwicklung			<ul style="list-style-type: none"> Instrumente zur Erfolgskontrolle 	Kontrollmechanismus in § 9 Verkehrsver- trag enthalten. Weiterentwicklung denk- bar.	
048		7.5		Marketing: Siehe Anmerkungen zu 5.1 F). Generell sind Marketingaktivitäten der zuständigen Stellen zu erhöhen, zu verbessern, schneller wirksam zu machen.	Ein ergänzender Hinweis wird bei 7.5 (S. 107) eingefügt.	E041 A2
049		8.2		Beförderungstarife: Zu wenig Aussagen zur Tarifergiebigkeit, zu Ungerechtig- keiten durch Preissprünge an Wabengrenzen, zur Lösungs- findung mit dem VBB für eine höhere Tarifergiebigkeit auch durch das Verfahren der Einnahmenaufteilung.	Verminderte Tarifergiebigkeit ist nur im Tarifbereich Berlin C ein Problem und nur dort zu problematisieren. Ursächlich sind die hohen Anteile der SPNV-Zu- / Abbrin- gerverkehre mit vielen Personen (P) aber wenig km (Pkm). Die Einnahmenaufteilung ist Pkm-lastig. Ebenso wie Preissprünge durch den Flä- chen-Zonen-Tarif liegt dieses allein in der Zuständigkeit des VBB. Seit Jahrzehnten gibt es fortwährende Bemühungen der Unternehmen und Aufgabenträger mit Anteilen am C-Bereich für Umgewichtun- gen, die immer an den SPNV-Unternehmen scheitern.	D
050		8.4	Tab. 8-3	Finanzierungsbedarf: Finanzierungsplanung an veränderten Leistungsumfang nach Neukonzeptionierung des ÖPNV anzupassen. Mittel für bedarfsgesteuerte Verkehre separat ausweisen.	Anpassungen sind erfolgt im Rahmen der bestätigten Anpassungen (Linie 419, Stadt- verkehr Fürstenwalde, VR Beeskow- Müncheberg Bf). Das soll gerade nicht geschehen, um Be- wertung der Bedarfsverkehre nicht negativ zu beeinflussen.	A1 C

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	weiter: Landkreis Oder-Spree, Stabsstelle für Ländliche Entwicklung			Hinweis auf die Landesförderung für Bedarfsverkehre nach VVBV einfügen.	Förderung nach VVBV ist bereits in Abb. 8-2 (links unten) bereits aufgeführt und auf der Folgeseite erläutert. Umfänge sind aber vergleichsweise gering.	D
051		Karten- teil	K 5 ff	Pendlerkarten: Angaben je Relation mit nicht sozialversicherungspflichtigen Pendlern ergänzen, soweit nachfragerrelevant.	Darüber gibt es keine auswertbare Statistik. Verwendet wird Statistik der Bundesanstalt für Arbeit, Nürnberg. Datenquelle sind die VBB-Erhebungen. Bekanntermaßen erfassen diese nur Schultage, Samstage, Sonn- und Wochenfeiertage, nicht aber Ferientage. Grund ist die Zweckbestimmung: Einnahmenaufteilung und nicht Planungszwecke. Im Abschnitt 4.5.4 S. 77 ist das erläutert. Nach gegenwärtigem Abwägungsstand besteht dazu keine Veranlassung.	D
			K 36 ff	Nachfragekarten: Fehlende Kartendarstellung für Nachfrage an Ferientagen. Daraus ließen sich Aussagen zur Nachfrage außerhalb des Schülerverkehrs ableiten.		C
			K 42, 43	Je nach neuer Netzgestaltung ist die Kategorisierung zu überarbeiten.		C
			K 52 ff	Karten Netzumlegung Nachfrage 2025 auch für Teilräume außerhalb des VBU erstellen.		E042
052	Landkreis Oder-Spree, SG Kreisentwicklung und Investitionsförderung			Unterstreichung der Bedeutung des Nahverkehrsplans als Planungsinstrument und des barrierefreien Haltestellenausbaus. Zustimmung zur Strategie der Flottenentwicklung. Zum Thema Umweltfreundlichkeit gehört auch weiterer Ausbau von P+R-Plätzen Redaktionell: Schreibweise der Städte und Gemeinden überprüfen.	Zustimmend zur Kenntnis genommen.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
053	weiter: Landkreis Oder-Spree, SG Kreisentwicklung und Investitionsförderung			Begrüßung der Aussagen zum Anbindungserfordernis von Gewerbegebieten. Im Folgenden Infragestellung der tatsächlichen sachgerechten Anbindung einzelner Standorte und Hinterfragung der Prüfmethodik. Standorte mit vermuteten Mängeln aufgezählt.	Zustimmend zur Kenntnis genommen. Die methodischen Vorgaben entsprechen denen der Anbindung der Siedlungseinheiten. Problematisch ist die meist nicht aktuell bekannte Anzahl von Beschäftigten (wenn vom FB Wirtschaftsförderung nicht ermittelt). Eine Ausrichtung der Angebote auf konkrete Arbeitszeiten ist aufgrund der Diversifizierung kaum möglich. Die Standorte GVZ Freienbrink (Linie 419) und Am Winkel Spreehagen (Linie 436) sind angebunden, bei Nördl. Lise-Meitner-Str. in Fürstenwalde bisher kein Erfordernis. Bei einzelnen weiteren Standorten Entfernungen meist durch infrastrukturelle Bedingungen ungünstig (1000 - 1500 m kommen vor).	D
054	Landkreis Oder-Spree, Senioren-, Behinderten- u. Integrationsbeauftragte	Allg.		Der Fortschreibung des NVP wird zugestimmt. Es wird eine frühzeitige Beteiligung des Kreisbehindertenbeirates und des Kreissenorenbeirates empfohlen.	Zur Kenntnis genommen.	D
055	Kinder- & Jugendbeiräte Oder-Spree West	Allg.		Linien- und Schulbusfahrten trennen, Sinnhaftigkeit des dauerhaften Einsatzes (über den ganzen Tag) von Gelenkbussen für wenige starkfrequentierte Fahrten wird angezweifelt, Gelenkbusse könnten auf dauerhaft starkfrequentierten Linien zum Einsatz kommen.	Integration des Schülerverkehrs in den öffentlichen Linienverkehr nach Personenbeförderungsgesetz vorgeschrieben. Flottenstruktur der Verkehrsunternehmen bestimmt durch Bedarf während der Verkehrsspitzen (früh/spät/Schülerverkehr). Bedarfsanpassung erfolgt, soweit umlauftechnisch möglich, ohne deutlichen Fahrzeugmehrbedarf zu verursachen.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
056	weiter: Kinder- & Jugendbeiräte Oder-Spree West	Allg.		Diskrepanz zwischen Schulende und Abfahrtszeit von Bussen. Idee: Schulen sollen ihre Schulschlusszeiten an die Verkehrsunternehmen übermitteln sowie Beteiligung von Klassen- und Schülersprechern	Schulzeiten sind den Verkehrsunternehmen bekannt, Abstimmung erfolgt ständig. Wartezeiten entstehen meist durch begrenzte Anzahl der Rückfahrten.	D
057		Allg.		Ausweitung des Angebots bis in die Abendstunden, teilweise endet das Angebot mit dem Schulschluss bzw. kurz danach. Für Aktivitäten am Abend stellt der ÖPNV so keine Alternative dar.	Der Verflechtungsraum Berliner Umland u. die Stadtverkehre erhalten mit dem NVP umfangreiche Veränderungen, darunter v.a. die Ausweitung der Betriebszeit auf vielen Linien bis 22 Uhr. Sonst zu geringe Nachfrage, Hinweis auf Bedarfsverkehre.	D
058		Allg.		Ausbau von Kreisgrenzen überschreitenden Verbindungen (Neuenhagen, Königs Wusterhausen)	Das Konzept für den Verflechtungsraum Berliner Umland sieht eine Ausweitung der Linienläufe Richtung Neuenhagen und Königs Wusterhausen vor (siehe NVP Punkt 4.4.6).	D
059		Allg.		Stärkung der Pendlerverbindungen zu den Zugangspunkten zum SPNV (z.B. in Richtung Berlin), für Studierende und Auszubildende ist eine regelmäßige getaktete Verbindung (z.B. S-Bahn Taktfamilie) von enormer Wichtigkeit.	Das Konzept für den Verflechtungsraum Berliner Umland sieht eine Taktverdichtung auf den meisten Relationen vor (siehe NVP Punkt 4.4.6);	D
060		Allg.		Aufnahme von Sharing-Angeboten in das ÖPNV-Konzept	Sharing-Angebote sind nicht Teil des Nahverkehrsplans, vielmehr werden diese in Mobilitätskonzepten erarbeitet. LOS strebt gegenwärtig die Erarbeitung eines solchen Konzepts an.	D
061		Allg.		Speziell Erkner: Angebot bis 22 Uhr ausweiten mit entsprechend ausreichendem Fahrtenangebot, Angebot Erkner-Schöneiche ausbaufähig, Angebot Erkner-KW unzureichend (Verlängerung der Linie 428 als eine Möglichkeit).	Ist alles Bestandteil des NVP. Die Veränderungen auf der Linie 418 wurden bereits zum Fahrplanwechsel 2020 umgesetzt.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
062	weiter: Kinder- & Jugendbeiräte Oder-Spree West	Allg.		Speziell Schöneiche: Neustrukturierung der Linie 420 erforderlich, zurzeit sehr auf Schüler ausgerichtet, auch wenn es Diskrepanzen zwischen Schulende und Abfahrtszeiten gibt. Verlängerung der Linie 420 bis nach Neuenhagen, zur Erschließung Reiterhofs, Gewerbegebiet sowie Neuenhagen und alternative Verbindung zur S 3. Berücksichtigung des zukünftigen Schulstandorts für die Linienführung sowie Haltestellenplatzierung.		E056, E059
063		Allg.		Speziell Woltersdorf: Ausbau des Angebots an Freitagen und Samstagen der Straßenbahn sowie Taktverdichtung. Veränderung der Lage der Haltestellen im Ortskern, Thälmannplatz auflösen und dafür Woltersdorf, Rathaus (Verknüpfung mit Buslinien) sowie Woltersdorf, Feuerwehr einrichten. Pendlerebus Vogelsdorfer Platz - Erkner bis zur Einrichtung einer Straßenbahnlinie bis Erkner.	Angebot auf der Linie 87 basiert auf der Siedlungsstruktur und der zu erwartenden Nachfrage für den Planungszeitraum. Erweiterung des Angebots darüber hinaus erscheint zurzeit nicht angemessen. Mit zukünftiger Sanierung der Haltestelle Thälmannplatz kann Verlegung der Haltestelle in Richtung Rathaus geprüft werden, um eine Verknüpfung mit Buslinien zu ermöglichen. Straßenbahnausbau bis Erkner ist nicht geplant.	B
064		Allg.		Speziell Schülerverkehr Grünheide: Busverbindungen um 14:15 Uhr nach Eggersdorf sowie Altlandsberg; (436) Spreenhagen, Schule über Hangelsberg um 07:45 Uhr; (429) Herzfelde über Alt Buchhorst, Kagel um 14:05 Uhr. Alle diese Busverbindungen sollten über die Grünheider Grundschule führen. Außerdem ist ein Angebot in den Abendstunden wichtig.	Die Busverbindungen sind bedarfsgerecht eingerichtet. Der ÖPNV ist ein Verkehrssystem für konzentrierte Fahrgastströme und kann deshalb nicht jedes persönliche Bedürfnis bedienen.	C E061

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
065	weiter: Kinder- & Jugendbeiräte Oder-Spree West	Allg.		Reaktivierung des Zugverkehrs zwischen Bad Saarow und Beeskow sowie Verlängerung der Linie RB35 bis Erkner	Zunächst hat der NVP LOS keine Zuständigkeit für den SPNV, hier greift der Landesnahverkehrsplan Brandenburg. Reaktivierung der SPNV-Trasse über Bad Saarow Süd hinaus bis nach Beeskow ist unrealistisch, weil die Nachfrageerwartung in keinem Verhältnis zum Aufwand stünde. Erkner wird über einen Umstieg in Fürstenwalde erreicht. SPNV-Korridor ist bereits stark ausgelastet.	C
066	Landkreis Dahme-Spreewald	Allg.		PlusBus-Verbindungen Erkner-KW und Erkner-BER: Aufgabenträger Berlin sowie BVG beteiligen sich an der Finanzierung (Naturalausgleich). LDS strebt Umsetzung der Relation zu 2021 an (entsprechend 733 und 428 anpassen). Hinweis auf Eröffnung Tesla-Standort und damit verbundener Stärkung der Nachfrage auf den Relationen.	Wird als Unterstützung einer raschen Umsetzung des PlusBus-Konzepts interpretiert und zur Kenntnis genommen.	D
067		4.5.2 (7)		Nennenswerte Schülerströme zwischen Prieros und Storkow, schlechte Verbindung über die Gebietskörperschaftsgrenze. Prüfauftrag: Erweiterung BOS-Linie 407 (Storkow-Görsdorf-Kolberg bis Prieros; Verknüpfung mit Linie 724?; ggf. Naturalausgleich zwischen BOS/RVS.	Ein entsprechender Prüfauftrag wird bei 5.5.2 (7) formuliert und ergänzt. Abstimmung der Schulverwaltungsämter LOS und LDS zu gewünschten Schülerströmen erforderlich.	A1
068		Allg.		Prüfung, ob Linie 402 (Lieberose-Beeskow) Mo-Fr, vormittags und abends um je ein Fahrtenpaar ergänzt werden kann (Steigerung Nutzungsqualität für Ältere und Pendler).	Nach Zählenden (Stand: 2016) hohe Nachfrage nur gegen 8:00 Uhr und mittags (offenbar Schüler). Weiteren Bedarf vorher aktuell prüfen.	A1
069	Landkreis Märkisch-Oderland		S. 34	Keine Differenzierung der Fahrgastzahlen nach Oder-Spree und Märkisch-Oderland der Linie 88, nach Auffassung von MOL ist die Nachfrage im Abschnitt Friedrichshagen - Schöneiche deutlich stärker als bis nach Rüdersdorf. Wenn dies der Fall ist, wäre eine Differenzierung des Fahrplanangebots auf S. 56 gerechtfertigt.	Die Karten 39 ff werden ergänzt und zeigen diese Differenzierung. Nachfrage im Abschnitt Friedrichshagen - Schöneiche etwa doppelt so hoch wie Schöneiche - Rüdersdorf. Angebotsdifferenzierung gerechtfertigt.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
070	weiter: Landkreis Märkisch-Oderland		S. 49, T 4-2	MOL unterstützt die Aufwertung der Linie 950 zur Plusbus-Linie, allerdings erst nach Abschluss der zahlreichen Bauarbeiten. Einbindung der Linie am Bahnhof Erkner ist weiter zu gewährleisten.	Für die Zeit der weiteren Bauarbeiten muss eine Lösung gefunden werden. Technologisches, nicht konzeptionelles Problem.	D
071			S. 50	Verbindung Fürstenwalde - Müncheberg würde begrüßt werden, Aufwertung auf mind. 7 Verbindungen pro Wochentag einschl. Eggersdorf aufgrund von Pendlerbeziehungen gerechtfertigt. Perspektivisch könnte die Relation mit der Verdichtung des RE1 sowie Tesla-Werk zusätzlich an Bedeutung gewinnen.	Aufwertung zur Verbindungsrelation mit 8/2/2 in Summe der Relationen über Hoppegarten und über Heinersdorf. Anpassungen bei 4.4.2, Tab. 4-2, S. 49 usw., auch bei Mehrleistungsbestimmung in 4.5.5.	A1
073			S. 55, T 4-6	Begrüßung der Relation Schöneiche-Neuenhagen, bei entsprechender Nachfrage könnte die Linie zu einer Plusbus-Linie aufgewertet werden. Idee: Elektrobusbetrieb der SRS von Schöneiche, Dorfaue bis nach Neuenhagen auch interessant. Abstimmung mit MOL diesbezüglich nach Beschluss NVP ab Mitte 2021, danach Feinplanung mit allen Beteiligten notwendig.	Option E-Bus- oder Brennstoffzellenbus-Verbindung Schöneiche - Neuenhagen wird zusätzlich zur Prüfung aufgenommen. Wegen kurzer Strecke und Umlaufzeit müsste dann aber Fahrtenfolge erhöht werden, um Kapazität auszulasten. Keine PlusBus-Fähigkeit, weil nicht zwei Mittelzentren im C-Bereich verbunden!! Vorrangabwägung mit Erweiterung Linie 420 erforderlich.	A1 S. 69
074			S. 55, T 4-6	Verdichtung/Aufwertung der Linie 429 von Lichtenow/ Herzfelde für MOL erst mit Verdichtung RE1 sowie Tesla-Werk interessant. Gewährleistung der Anschlussbeziehungen in Herzfelde, Kirche zur Linie 950 äußerst relevant.	Beides ist zutreffend. Verdichtung und Tesla-Betriebsaufnahme erfolgen bereits in wenigen Monaten.	D
075			S. 75	Linie 950 Verdichtung auf 20min-Takt während der HVZ: Testbetrieb vor 10 Jahren zeigte nur einen Nachfragegewinn von 10% bei einer Kostensteigerung von 50%. Außerdem passt das 20min-Taktgefüge nicht zur RB26, auch wenn die Verdichtung des RE1 eine gute Begründung ist.	Hoher Nachfrageeffekt durch Passfähigkeit zum verdichteten RE1 und zum Taktgefüge der S-Bahnlinien 3 und 5 erwartet. Verknüpfung mit Tram 89 in Strausberg ist machbar. Vorteile so auch für MOL.	D
076			S. 82	Leistungsübersicht der zukünftigen Fahrplankilometer leider nicht linienscharf.	Das ist an dieser Stelle eine Zusammenfassung, Einzelwerte sind in den Sachkapiteln genannt.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
077	weiter: Landkreis Märkisch-Oderland		T 8-3	Inkonsistenz zwischen Tab. 8-3 und S. 113: Einerseits (S. 113), „... Tarifergiebigkeit tendenziell zu einem weiteren Absinken der durchschn. Einnahmen aus Verkehrserlösen pro Beförderungsfall und ggf. auch pro Nutzwagenkilometer führen und damit für den Aufgabenträger den notwendigen Finanzierungsaufwand pro Leistungseinheit steigen wird...“. Andererseits (T8-3), gleicher Kostensatz und gleiche Einnahmesituation wie für 2020 unterstellt.	Nicht nachvollziehbare Interpretation von Tab. 8-3. Keine Kosten- oder Erlössätze genannt. Auch nicht ableitbar und auch nicht als gleichbleibend unterstellt.	D
078			S. 25 S. 42 S. 110	Weitere Einzelanmerkungen: Hier steht noch BMO als Leistungserbringer. Will der LOS wirklich ein Mobilitätskonzept machen? Gemeint ist sicher LOS und nicht LDS.	Korrigiert in MoBus. Ja, das ist vorgesehen. Schreibfehler korrigiert.	A1 D A1
079	Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	Allg.		Die Umsetzung der Linie 437 (VBB-Planungen) ist trotz dem VBU-Konzept erforderlich, die Angebote (auch die zukünftigen) aus den Linien 436, 429 werden den Anforderungen nicht gerecht werden.	Hinzu kommt das Angebot der Linie 419. Dennoch kann es nach Bewertung der realen Nachfrageentwicklung zu Nachsteuerungsbedarf kommen. Text abgepasst.	A2
080		Allg.		Diskrepanz zwischen „Fachbeitrag Verkehr der Gemeinde Grünheide zum Bebauungsplan Nr. 13 „Freienbrink Nord“ und dem NVP LOS auf die Anteile der MIV-Nutzer des Tesla-Werks.	Die unterschiedlichen prognostischen Ansätze müssen durch die Realität verifiziert und dann entsprechend reagiert werden. Für Angebotsgestaltung im kÖPNV weniger von Bedeutung. Hinweis eingefügt.	A2
081		3.1.3	T 3-6	Relation Schöneiche-Rahnsdorf und Erkner-Wilhelmshagen sollten wegen der unterschiedlichen Betriebszeiten separat aufgeführt werden.	Wird separiert	A1
082		2.3	Abs. b	Es sollte deutlich gemacht werden, dass mindestens Stundentakte auf den SPNV-Linien bestehen, bspw. ist der Halbstundentakt auf der Linie RE 1 bereits umgesetzt.	Das Wort „mindestens“ wird eingefügt.	A1
083		4.2		Anpassung im Textteil erforderlich: Leitlinie (1): RegionalBahn ist eine Produktbezeichnung der DB Regio AG. Hier wird im Sinne der Leitlinie ein produktneutraler Begriff für den SPNV empfohlen.	Wird ersetzt durch „SPNV-Regionalverkehr“	A2

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
084	Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	4.4.6	T 4-5	Unterschiede zwischen den Vorgaben des Berliner Nahverkehrsplans und dem NVP LOS. Vorgaben sollten vereinheitlicht werden.	Wer soll sich wem anpassen? Abstimmung gut, im Detail kommt es aber nur auf Widerspruchsfreiheit an.	C
085		4.4.6	T 4-6	In Tab. 4-6 wird für die Relation Gosen <> Müggelheim (369) als Mindestbedienung ein 120-Minuten-Takt für die Wochenenden definiert. Die Linie 369 fährt derzeit bereits auch an Wochenenden alle 60 min, das Land Berlin als Besteller beabsichtigt hier auch keine Einschränkungen. Dies sollte daher als Mindestbedienung festgehalten werden. Die Relation Erkner <> Wilhelmshagen <> Rahnsdorf <> Schöneiche (Linie 161) taucht in der Tab. nicht auf.	Korrigiert. Wird in Tabelle 4-6 und in Karte 43 ergänzt.	A1 A1
086		4.5.2	S. 70	Zur Verlängerung der Linie 369 müsste es heißen (Änderungsvorschläge <u>unterstrichen</u>): „Mit den Linien 733 und 428 ergibt sich zwischen Gosen-Neu Zittau <u>und S Erkner/ZOB</u> Mo-Fr ein ~20min-Takt.“.	Keine Änderung erforderlich. Einschränkung durch erforderliche Zustimmung der BVG ist bereits formuliert.	C
087		4.5.3	S.70	Zwar wird im NVP-Entwurf darauf hingewiesen, dass eine Verlängerung der Linie 369 die Zustimmung der BVG benötigt. Darüber hinaus hält der Berliner Aufgabenträger für diese und weitere Linien südöstlich Berlins auch eine intensive Abstimmung mit LDS für erforderlich. Wesentliche Randbedingungen für eine entsprechende Konzeption aus Berliner Sicht wären: <ul style="list-style-type: none"> • Anteilige Finanzierungsverantwortung der beteiligten Aufgabenträger, • Vorherige Abstimmung mit LDS für eine gemeinsame Angebotskonzeption des gesamten Buskorridors Erkner/Müggelheim - Eichwalde - BER/KW. Der grundsätzlichen Zielsetzung einer Verlängerung der Linie 369 bis nach Erkner sowie einer grundsätzlichen Überarbeitung des Busnetzes zwischen Gosen und Erkner würde der Berliner Aufgabenträger auf dieser Basis jedoch nicht entgegenstehen.	Abstimmung ist im Grundsatz erfolgt. Eingang des Gesamtkonzepts auch in gerade beschlossenen NVP LDS erfolgt.	D, E066

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
088	weiter: Berliner Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz	4.5.2		Die vom Landkreis angestrebte Taktverdichtung der Linie 88 auf einen 10min-Takt während der HVZ wird vom Land Berlin begrüßt.	Zur Kenntnis genommen.	D
089		6.1	T 6-1	In Tabelle 6-1 sollte die Linie 369 als Linie des Verflechtungsraumes Berliner Umland ergänzt werden, da sie insbesondere mit der angedachten Verlängerung bis Erkner im VBU eine wesentliche Rolle spielt.	Tabelle 6-1 zeigt die Nachfrageentwicklung. Für die BVG-Linien fehlen hierfür die Ausgangsdaten.	C
090	Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree	2.1 und 6.2		<p>Im Nahverkehrsplan wird die Differenzierung des „Weiteren Metropolitanraums“ nicht betrachtet:</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>Weiterer Verflechtungsraum der Metropole und der regionales Wachstumskerne:</u> Bei Infrastruktur- und Ansiedlungsentscheidungen sollen die Lagegunst und die wirtschaftliche Bedeutung genutzt werden, um den Verflechtungsraum in seiner Funktion als Arbeits- und Wohnstandort nachhaltig zu stärken und weiterzuentwickeln. <u>Ländlicher Gestaltungsraum:</u> Regionale Entwicklungskonzepte, die zur Gestaltung eines attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraums beitragen, sollen gefördert und unterstützt werden. Die Leistungen der Daseinsvorsorge und der Zugang zu diesen sollen im Sinne des Gleichwertigkeitsziels durch eine wirkungsorientierte Regionalentwicklung gesichert und eingerichtet werden. 	An beiden Stellen werden ergänzende Hinweise eingefügt. Weitergehende Auswirkungen für die Maßnahmenplanung ergeben sich nicht, weil die Umlandauswirkungen der RWK (Frankfurt (Oder)/Eisenhüttenstand und Fürstenwalde ungleich geringer als die im VBU sind.	A1
091		Allg.		Die Vernetzung zwischen den Landkreisen Oder-Spree, Märkisch Oderland und Frankfurt (Oder) sollten verbessert werden. Z.B.: Aufwertung der Relation Fürstenwalde - Müncheberg - Strausberg zur Verbindungsrelation.	Hinsichtlich Frankfurt (Oder) scheidet dies an Vorbehalten der Stadt FFO und der Stadtverkehrsgesellschaft SVF. Relation FW-Müncheberg-SRB ist teilweise bahnparallel, Abschnitt FW-Müncheberg wird (geteilte) Verbindungsrelation.	C E071

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
092	Weiter: Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree	Allg.		Tesla: Einrichtung einer Linie Storkow-Grünheide-Erkner als Verknüpfung Tesla sowie RE1; außerdem Grünheide-Erkner-Strausberg (RB26).	Eine entsprechende Erweiterung der Linie 436 oder mit zusätzlicher Linie wird geprüft. Grünheide-Erkner ist bereits ver-dichtet, Erweiterung bis Herzfelde.	A1
093		Allg.		Prüfung auf Möglichkeiten der Stärkung der Verknüpfungsfunktion der Grundfunktionalen Schwerpunkte (GSP) Friedland, Grünheide, Müllrose, Schöneiche bei Berlin, Spreenhagen und Woltersdorf durch: <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung von P+R, sowie B+R (Berücksichtigung Elektromobilität); • Unterstützung von Mobilitätsketten. 	Ausstattung bereits vorgesehen mindestens für Haltestellenkategorien A und B (siehe Tabelle 4-9). Darüber hinaus reicht bei genannten GSP das Umsteigerpotenzial noch nicht aus.	C
094		Allg.		Differenzen in der Prognose der Modalwahl der Mitarbeiter*innen des Tesla-Werks: NVP 80-90% MIV-Nutzer*innen; Fachbeitrag Verkehr 60% MIV-Nutzer*innen		E080
095			S. 110	Lk Dahme-Spreewald durch Lk Oder-Spree ersetzen		E078
096		Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	3.2	T 3-2	„RE 1 mit 30min-Fahrtenfolge, wechselseitige Bedienung der Haltepunkte im 60min-Takt RB 11 im 60min-Takt“ ändern in „RE1 im 30min-Takt. Bedienung der Halte in Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen (Mark), Jacobsdorf (Mark) und Pillgram im 1h-Takt. Zwischen Frankfurt (O) und Eisenhüttenstadt ohne Zwischenhalt im 1h-Takt in der HVZ. Einzelne Züge bis nach Cottbus verlängert. RB11 im 60min-Takt. Überlagerung mit RE1 zw. Frankfurt (O) und Eisenhüttenstadt auf 30min-Takt in der HVZ.“	Angaben werden präzisiert.
097		2.5	T 2-5	„Pendlersaldo 14.90“ in der Spalte 2009, Fehlt dort eine Ziffer?	Schreibfehler korrigiert: 2009 = -14.890; 2019 = -14.230 Pers.	A1
098			S. 35	Änderung 1. Satz: „Mit Grunow (Niederlausitz), Hubertushöhe, Oegeln und Schneeberg (Mark) werden vier der 31 Zugangsstellen zum Regionalverkehr im Tagesdurchschnitt von weniger als 50 Ein- und Aussteigern genutzt.“	korrigiert	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
099	weiter: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	2.4		Es werden ÖPNV relevanter Strukturdaten und deren Entwicklung gelistet, diese sind in der Regel gestiegen, Beispiele: Pendler +10%, Schüler +8%, Einwohner regional bis zu 20% (in Summe konstant). Das Angebot der BOS wurde eingeschränkt (Angebotszunahme von Linien in anderer Aufgabenträgerschaft). Der SPNV hat Fahrgastzuwächse von fast 30%. Die BOS hat Fahrgastrückgänge von ca. 12%. Die Gegenüberstellung der Kennzahlen ergibt deutlichen Handlungsbedarf, der so im Fazit nicht benannt wird. Eine deutlichere Auswertung hinsichtlich Verkehrswende, Klimaschutz, Änderung des Modal Split wünschenswert.	Richtiger Hinweis. Entsprechende Schlussfolgerung wird bei „Handlungsbedarf“ im Abschnitt 3.3 eingefügt. Im Planungsteil 4.1 wird auch so verfahren.	A1
100			S. 32, S. 33	Es werden Reisezeitdefizite gegenüber den Vorgaben im NVP thematisiert. Nicht thematisiert werden Reisezeitdefizite gegenüber dem MIV. Reisezeitvergleiche ÖPNV/MIV sind ein bestimmender Faktor, um Fahrgäste zu gewinnen bzw. zu halten. Ziel sollte es sein, in der Erreichbarkeit der Zentren und dieser untereinander Reisezeitverkürzungen anzustreben und den MIV als vergleichenden Wettbewerber mit zu betrachten.	Prinzipiell zutreffend. kÖPNV kann hier aber nur die Nachteile abbauen. Das geschieht z.B. durch verstärkte Bedienung von Verkehrsachsen und Direktverbindungen. Letztlich wird MIV aber immer flexibler und schneller sein, als der kÖPNV, nicht so beim SPNV.	D
101			S. 39	„Ergänzung des Angebotes durch Bürgerbusse ist zu prüfen.“ Schwierig, da man dann zur Angebotslücke „Freiwillige, ehrenamtliche“ Fahrer suchen muss, was bis jetzt noch nicht gelungen ist. Wenn der LK Bürgerbusse fördern will, dann sollte er dafür gute Rahmenbedingungen schaffen: Busförderung, Beratung, Unterstützung durch die BOS, Infokampagnen... Wird auf Seite 92 auch abschließend so dargestellt.	Wird insgesamt als Bestätigung interpretiert.	D
102		4.2	S. 41, 42 (1), (12)	Leitlinien: „ÖPNV Angebot als ganzheitliches System aus Bahn ... Bus ... als Alternative zum MIV zu entwickeln.“ „... hohe Verknüpfungsquote anzustreben...“	Bereits enthalten, auch bei 4.5.2 (8)	C

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
105	weiter: Verkehrsverbund Berlin- Brandenburg	4.5.1	S. 74, T 4-11	Künftiges Angebot: „3 Fahrten/h in der HVZ u. 2 Fahrten/h ca. im 20/40-Min-Abstand außerhalb der HVZ mit Halt in Erkner und Fürstenwalde, Halt in Hangelsberg nur stündlich, Halte zwischen Fürstenwalde und Frankfurt (O) ebenfalls stündlich. Frankfurt (O) - Eisenhüttenstadt in der HVZ stündlich bedient (ohne Zwischenhalte), Eisenhüttenstadt - Cottbus in Nachmittags-HVZ alle 2 h (Zwischenhalt nur in Guben), zusätzliche Halte für Bf Fangschleuse. Änderung: „In der HVZ Verdichtung auf 3 Fahrten/h durch zusätzlichen Express-Zug zwischen Berlin u. Frankfurt (O), der nur in Erkner und Fürstenwalde hält. Wegen der Tesla-Ansiedlung seit Dezember 2020 Verdichtung auf 30min-Takt im Bf Fangschleuse. Bei Ziehung der Option für die 8-Wagen-Züge (aus einem 6teiligen Zug werden zwei vierteilige) müssen Bahnsteige verlängert werden.“	Präzisierung eingearbeitet.	A2
106		4.5.2 (2)	S. 64 (2)	Tabelle PlusBus-Kriterien: Bei den Sa/So Kriterien bitte das „davon“ ausschreiben um Fehlinterpretationen zu vermeiden, letztlich sind ja nur die Kombinationen 6/6 und 7/5 möglich.	„dar.“ in „davon“ geändert	A2
107		4.5.2 (2)		PlusBus-Maßnahmen: Die Maßnahmen sind grundsätzlich positiv zu werten, leider fehlt ein (geplanter) Umsetzungstermin bzw. die Aussage: es besteht eine hohe Umsetzungswahrscheinlichkeit ist leider sehr unkonkret.	Nicht genau bestimmbar. Teilweise fremde Aufgabenträgerschaft, teilweise Abstimmungsbedarf zwischen Aufgabenträgern. Zeitpunkt auch pandemieabhängig.	C
108		4.5.2 (3)	S. 66	Geplante Maßnahmen im Verflechtungsraum Berliner Umland: Die Maßnahmen sind grundsätzlich positiv zu werten, leider fehlt ein (geplanter) Umsetzungstermin. Die Abhängigkeiten zu den Tesla Ausführungen am Ende beachten.	Erste Maßnahmen (v.a. Linie 418, 419, auch 420, 429 und 436) sind bereits umgesetzt worden. Bei weiteren besteht noch Abstimmungsbedarf. Außerdem sind die zusätzlichen Kapazitäten erst aufzubauen.	C

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
109	weiter: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	4.5.2 (3)	S. 71, T 4-12, T 4-13	Darstellung der zukünftigen Verkehrsleistung: In der ersten Tabelle wird die konzipierte Gesamtverkehrsleistung für nur LOS mit 1.749.377 Fplkm/angegeben. In der zweiten Tabelle soll eine Differenzierung dieser Gesamtverkehrsleistung erfolgen, die Summe für LOS wird aber mit 737.786 Fplkm/a angegeben? Wenn so richtig, dann vielleicht Erläuterung? Für die Linie 950 ist ein 20min-Takt unterstellt, der in den anderen Kapiteln jedoch nicht vorgesehen ist, nach unserer Kenntnis derzeit auch nicht vom Lk MOL verfolgt wird.	Unterscheidung der Angaben in Gesamtleistung und Mehrleistung sowie in LOS und VBU gesamt. Tabellenwerte werden ohnehin noch ergänzt um Linie 419. Es wird davon ausgegangen, dass MOL noch überzeugt wird.	D
110		4.5.2 (3)	S. 72	Passus zum Zusammenhang Infrastrukturdimensionierung in neuen Siedlungsgebieten und damit „Buskompatibilität“ Auf diesen Zusammenhang hinzuweisen wird als sehr wichtig bewertet, dadurch bedingte Einschränkungen z.B. Schleifenfahrten sollten nicht zu Lasten aller Fahrgäste und letztlich des Gesamtsystems gehen.	Zur Kenntnis genommen.	D
111		4.5.2 (6)	S. 74	Bewertung Wochenendangebot „Am Wochenende ist die Nachfrage nur sehr schwach... aus Mangel an potenzieller Nachfrage kann daran nichts geändert werden...“ Natürlich ist die Nachfrage am Wochenende außerhalb der Zentren schwach. Erfahrungen aus anderen Regionen zeigen aber, es gibt einen Zusammenhang zwischen keinem/wenig Angebot und keiner/wenig Nachfrage. Wenn der ÖPNV eine Alternative zum MIV darstellen soll muss es auch in den NVZ ein Grundangebot geben, z.B. gute Zentrenverbindungen/HVR. Auch das WE-Angebot z.B. in Fürstenwalde ist mit einem Stundentakt für eine Stadt mit 30.000 EW als eher gering einzuschätzen.	Kein Widerspruch zur vertretenen und beschriebenen Position. Vermeidung von zu starker Differenzierung der Stadtverkehre Fürstenwalde u. Eisenhüttenstadt.	D D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
112	weiter: Verkehrsverbund Berlin- Brandenburg	4.5.2 (8)	S. 75	Es wird auf den Zusammenhang 20min-Takt RE und PlusBus (Linie 950) verwiesen. Dieser Zusammenhang besteht auch an anderen Bahnhöfen, z.B. für die Stadtverkehre in Fürstenwalde.		E103
113		6	S. 92	„Für die SPNV-Nachfrage wird im Planungszeitraum davon ausgegangen, dass sich der Trend der zurückliegenden etwa 10 Jahre nicht wie bisher angenommen abgeschwächt, sondern stabil mit 25 - 30 % Zuwachs alle 5 Jahre, d. h. zumindest noch über die Planungsperiode bis 2025 hinaus, fortsetzen wird.“ Die Angabe einer weiteren Trendfortsetzung des starken Wachstums ist unserer Auffassung nach nicht in jeder Hinsicht zutreffend. Differenzierte Betrachtung wünschenswert. Uns vorliegende Prognosen zeigen Sättigungseffekte und keine uneingeschränkte Trendfortschreibung in den nächsten Jahren. Die Annahme eines weiteren Fahrgastzuwachses erscheint für den Korridor des RE1 zwischen Berlin und Frankfurt zutreffend, nicht jedoch für die gesamten Linien RB11 und RB35, RB36.	Einschränkung zwar für RB11 zutreffend. Kompensation aber durch RE1 und S-Bahn. Dennoch wird differenzierende Erläuterung eingefügt.	A1
114		6	S. 92, S. 93	Bewertung von Alternativen Mobilitätsangeboten: Viele der in der Bewertung genannten Erfahrungen decken sich mit denen des VBB, z.B. nicht nachhaltig, kein langfristiger Bestand, keine direkte Einflussnahme durch den AT, Ausschluss von Personengruppen, letztlich nicht barrierefrei. ... Insofern kann der VBB die Positionierung nur unterstützen: positive Grundeinstellung, aber nicht überbewerten, was das Potential zur Lösung der Probleme des konventionellen ÖPNV betrifft. Schwerpunkt sollte auf Ergänzung des konventionellen Linienverkehrs gesetzt werden, also kleine u. kleinste Siedlungsgebiete mit derzeit wenig Fahrtenangebot (die real für den Einwohner keinen Nutzen haben) zu erschließen.	Zustimmend zur Kenntnis genommen.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
115	weiter: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	5.1 F)	S. 89	Fahrgastinformation Ergänzung des zweiten Satzes im dritten Absatz: Dazu gehören die Kopplung des RBL mit der Echtzeitdatendreh-scheibe des VBB und die Übermittlung von Echtzeitdaten für die Online-Auskunft des VBB.	Ergänzung wird eingefügt.	A1
116		5.1 G)	S. 90	Vertrieb und Kundenservice Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentli-ches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grund-sätzlich ist mindestens die Möglichkeit des Fahrausweiser-werbs im Fahrzeug (Fahrer*in oder Automat) zu gewähr-leisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrschein-druckern durch die Bus-/Tram-Fahrer ist mit Ausnahme von Abo- und Jahreskarten das gesamte Fahrausweissorti-ment anzubieten (weitere Einschränkungen ggf. bei Sub-unternehmerfahrzeugen im Rufbus-Einsatz). Beim Verkauf über personalbediente Vertriebsstellen (VU-eigene oder Agenturen) müssen diese über bedarfsorien-tierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Perso-nal besetzt sein. Der Landkreis Oder-Spree und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Erprobung und Einführung innovativer Formen des Fahrscheinerwerbs, z. B. über das Internet oder das Smartphone sowie e-ticketing mit speziellen Apps zum Check-In/Check-Out-Verfahren oder einer Online-Abovertragsverwaltung. Die Verkehrsunternehmen gewähr-leisten in Abstimmung mit dem VBB, dass eine Teilnahme am elektronischen Ticketsystem im Rahmen des VBB mög-lich ist. Für das elektronische Ticket ist eine entsprechend dem mit dem VBB abzustimmenden Stand der VDV-Kern-applikation kompatible Kontrollinfrastruktur bereitzustel-	Text wird mit den punktuellen Präzisie-rungen in 5.1 G) (S. 93) übernommen.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
	weiter: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg			len. Das elektronische Ticket ist eine bedeutende Zukunftsaufgabe, weshalb der Vertrieb elektronischer Tickets ausgebaut werden soll. Zudem wird die Fortführung und auch Erweiterung der Ausgabe von Fahrtberechtigungen über die VBB-fahrCard fokussiert. Die bereits existierenden zentralen Hintergrundsysteme und deren Anbindung an die regionale Vermittlungsstelle des VBB und der zentralen, bundesweiten Vermittlungsstelle (VDV-KA) sollen optimiert werden.		
117		7.1	S. 95	Aufgaben des VBB: Herausgabe einheitlicher Fahrplanbücher streichen	Ist gestrichen.	A1
118		8.1	S. 108, T 8-2	Haltestellen und Ausbauförderung: „Die beim VBB bestehende HMS-Datenbank ist nicht durchgängig bzw. verbreitet überhaupt nicht mehr auf einem aktuellen Stand.“ Kommentar: Die Aktualisierung der Daten in der Haltestellenbank des VBB erfolgt durch die Landkreise selbst. Veranlassen diese keine, sind die Daten in der Datenbank nicht aktuell. Vor diesem Hintergrund wäre es sehr wünschenswert, wenn die Erfassung und Kategorisierung der Haltestellen alternativ zur Tabelle 8-2 in der HDB erfolgen würde.	Das Anliegen wird unterstützt. Dennoch ist die Aussage zutreffend. Ständige Führung eines Haltestellenkatalogs ist vertraglich vereinbarte Aufgabe der Verkehrsunternehmen. Einfügung bei 8.2 (S. 112) nach aktueller Information: Haltestellendatenbank wird veranlasst durch VBB schrittweise neu angelegt.	D A1
119		2.4	S. 17	Es wird von einer Mitarbeiterzahl bei Tesla von 12.000 ab Werkseröffnung ausgegangen. Weitere Ausbaustufen werden für die Laufzeit des NVP nicht erwartet. Kommentar: Diese Aussage steht zumindest im Widerspruch zu den Aussagen der Fa. Tesla, die deutlich kurzfristiger von deutlichen Steigerungen der Mitarbeiterzahl ausgeht. Inwiefern dies realistisch ist kann unsererseits nicht beurteilt werden, es sollte jedoch als mögliche Entwicklungsvariante mit betrachtet werden.	Die tatsächlich dort stehende Formulierung relativiert dies bereits.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
120	weiter: Verkehrsverbund Berlin- Brandenburg	4.4.8	S. 61	P+R/ B+R Aussagen: Kommentar: Die Aussagen zum Bf Fangschleuse sollten in Zusammenhang mit den Tesla Entwicklungen und mit der geplanten Stationsverlegung betrachtet werden.		E104
121		Allg.		Verlegung des Hp Fangschleuse: Es fehlt grundsätzlich ein Ausblick auf die Verlegung der Haltestelle Fangschleuse. Zumindest sollte ein Auftrag ausgelöst werden, dass die Erschließung des Raumes Grünheide, Fangschleuse, Tesla, Freienbrink mit der Verlegung des Bahnhofs neu geplant werden muss.	Darauf ist in Abschnitt 4.5.2 (3) hingewiesen, auch an anderen Stellen. Zusätzlich wird auf die Notwendigkeit eines angepassten Angebotskonzepts für den Busverkehr nach erfolgter Verlegung des Bahnhofs hingewiesen.	D A1
122		4.5.2 (3)	S. 73	Es wird die Aussage getroffen, dass die vom VBB vorgeschlagene Buslinie von Erkner über die Autobahn zum Tesla-Werk und weiter zum Bahnhof Freienbrink entbehrlich sei. Kommentar: Für Fahrgäste aus dem Berliner Zentrum bzw. aus den Orten, die direkt vom RE1 erschlossen werden ist dies sicherlich zutreffend. Der Gedanke bei dieser Linie war, dass Erkner ein wichtiger Knoten für den Busverkehr im Umfeld des Tesla-Werks ist. Damit werden einwohnerstarke Bereiche im Berliner Umland erschlossen mit Direktverbindungen auch in die Nachbarkreise LDS und MOL. Fahrgäste, die aus diesem Bereich kommen z.B. aus Schöneiche oder Neu-Zittau müssten mit dem ÖPNV in Erkner in den RE1 umsteigen und in Fangschleuse erneut in den Pendelbus umsteigen. Dies ist nach Einschätzung des VBB nicht attraktiv. Daher bitten wir - zumindest für die Verwaltungsschicht bei Tesla und für zukünftige Entwicklungsstufen - zu prüfen, ob eine solche Verbindung nicht weiterhin vorgesehen werden sollte.	Pendelbus 419 enthält auch zusätzliche Fahrten zwischen Erkner und Fangschleuse/Tesla. Darüber hinaus besteht bzw. ist geplant eine hinreichende Anzahl von sich überlagernden Busverbindungen in 20 bzw. 30min-Fahrtenfolge (siehe S. 69/70).	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
123	weiter: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	Allg.		Es erfolgt innerhalb des NVP keine Betrachtung der vorgesehenen „Verwaltungsschicht“, welche neben den „Produktionsschichten“ bei Tesla vorgesehen ist. Für diese ist die ÖPNV-Anbindung besonders relevant. Der VBB erwartet flexible Arbeitszeiten, deswegen auf ein regelmäßiges ÖPNV-Angebot zum Tesla-Werk angewiesen. Daher auch der Vorschlag, das Werk ganztägig im 30-Minuten-Takt anzubinden. Im NVP sollte darauf zumindest Bezug genommen werden und eine Ausweitung des Angebots für die Tagesschicht vorgesehen werden.	Ein Hinweis wird bei 4.5.2 (3) eingefügt. Aufgabenträger geht weiter von einem zusätzlichen Werksshuttle und entsprechend verdichtetem Angebot aus (S. 70).	A1
124		4.5.2 (3)	S, 73	Es wird angenommen, dass 80-90 % der Mitarbeiter bei Tesla den MIV nutzen werden. Kommentar: Zumindest die Prognosen der IVV für den Bebauungsplan kamen zu anderen Ergebnissen. Aufgrund der erheblichen Reisezeitvorteile aus dem Berliner Raum beim ÖPNV wird hier und entlang der ÖPNV-Achsen von einem ÖPNV-Anteil von 41 % ausgegangen - siehe auch Grafik in der Stellungnahme des VBB.	Relativierender Hinweis wird eingefügt.	A2, E040, E054
125	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) (auch für Woltersdorfer Straßenbahn GmbH, WS)	3.1.2		Darstellung der Aufgabenträgerschaft der Landstraßenbahnlinien irreführend.	Es wird klarstellend eingefügt, dass LOS Aufgabenträger für die Tram-Linie 87 und formal MOL für die Tram-Linie 88 ist. Aber vereinbarte gemeinsame Zuständigkeit MOL und LOS für Tram 88.	A2
126		4.4.7	Tab. 4-7	Ungenau, teilweise fehlerhafte Darstellung der Taktzeiten: Tagesrandzeiten: Linie 87, 40min-Takt; Linie 88, 60min-Takt; Wochenende: Linie 88, 30min-Takt, freiwillig verdichtet auf 20min-Takt.	Angaben werden für die Spätverkehrszeit (SVZ) weiter differenziert. Gemeinde Schöneiche finanziert mit.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
127	Schöneicher-Rüdersdorfer-Straßenbahn GmbH (SRS) (auch für Woltersdorfer Straßenbahn GmbH, WS)	4.5.2		Verstärkung von Parallelverkehren im VBU auf Teilen der Straßenbahnrelationen anstatt integriertem Lösungskonzept unter Einbeziehung der Straßenbahnlinien (87, 88).	In verdichteten Netzen sind Parallelverkehre technologisch nicht immer ganz vermeidbar.	D
128		Allg.		Umsetzen einer Taktfamilie auf Buslinien und Straßenbahnlinien, ggf. deutliche Anpassung für Anschlusssituationen notwendig.	Zielstellung ist richtig, aber nicht immer realisierbar. Linien- oder verkehrsträger-spezifische Interessen nicht vordergründig.	D
129			S. 74	Begrüßung der Einführung 10min-Takt auf der Linie 88, allerdings Erläuterung „nach Klärung der Finanzierung“ irreführend, NVP sowieso unter Finanzierungsvorbehalt.	Zwischen allgemeinem und spezifischen Finanzierungsvorbehalten kann durchaus unterschieden werden. Hinweis eingefügt.	A2
130		Allg.		Damit der 10min-Takt auch für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar ist (barrierefrei), ist ein Investitionszuschuss von 300.000 € für das Jahr 2023 einzuplanen (Einrichtung einer zusätzlichen Wendestelle).	Von Seiten LOS ist keine Finanzierung einer Wendeschleife vorgesehen. Einschränkender Hinweis zur Barrierefreiheit bei 5.1 E) und 8.1 eingefügt.	D A1
131		5.1	Punkt C)	Haltestellenausstattung in Bezug auf Barrierefreiheit: Betrachtung der Straßenbahnhaltestellen in Woltersdorf fehlt. Beschaffung entsprechender Wagen wird berücksichtigt, aber nicht die Haltestellen, insbesondere Thälmannplatz (evtl. Umbenennung/Verknüpfung mit Rathaus), Fasanenstraße, Lerchenstraße, Eichendamm, Goethestraße und Rahnsdorf. Je Haltestelle 20.000 € für die Jahre 2023 bis 2025 einzuplanen.	Die Haltestellen in Woltersdorf sind wie alle anderen Gegenstand der Betrachtung. Zuständig für den Ausbau ist grundsätzlich der Träger der Baulast. Der Landkreis kann den Ausbau durch eine Förderung unterstützen, wenn diese in das entsprechende Ausbauprogramm eingesteuert sind.	D
132		5.1	Punkt D)	Entwicklung im Fahrzeugpark: Ergänzung, dass die Straßenbahnen selbst einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung klimaschädlicher Gase leisten. Prüfung ob ein Ausbau entsprechender Infrastruktur (unter Nutzung von Bundesförderung) auf nachfragestarken Relationen langfristig gewünscht ist.	Hinweis bezieht sich auf Punkt E): Ein Hinweis auf die Klimafreundlichkeit des Straßenbahnverkehrs wird eingefügt. Die Formulierung weitergehender Ausbauziele ist aufgrund des fehlenden Netzcharakters nicht angesagt.	B
133		5.1	Punkt E)	Forderung nach 2 Rollstuhlplätzen u. 2 Kinderwagenplätzen in den neuen Straßenbahnwagen in Woltersdorf nicht sinnvoll, da diese aufgrund der Infrastruktur kürzer sind. Alternativ wären 1,3 m ² als Vergleich mit einem Solobus.	Präzisierung wird in Tabelle 5-1 eingefügt.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
134	weiter: Schöneicher-Rüdersdorfer-Straßenbahn GmbH	5.1	Punkt F)	Aufführung der durch die SRS ergänzten dynamischen Fahrgastanzeiger (Dorfaue, Goethepark und Waldstraße)	FGI Schöneiche, Dorfaue wird ergänzt und Textformulierung angepasst.	A1
135	auch für WS)	Allg.		Der Fahrzeugbedarf der Linie 87 liegt tatsächlich bei vier Fahrzeugen und nicht wie im Entwurf angegeben um drei.	Für den vollständig barrierefreien Betrieb ist das zutreffend.	A1
136	Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)	Allg.		Grundsätzliche Begrüßung der Maßnahmenplanung, basierend auf dem veränderten Verkehrsbedarf, demografischer und raumstruktureller Entwicklung und infrastruktureller Einbettung.	Zur Kenntnis genommen.	D
137		2.1	S. 5	Fürstenwalde und Bad Saarow sollten eigentlich dem Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU) zugeordnet werden.	Prinzipiell nachvollziehbar, aber NVP kann übergeordnete Planungen nicht ändern.	C
138		2.2	S. 7, K 04, 30	Zu wenige Nahbereichszentren benannt. Zusätzlich alle Verwaltungssitze, Orte mit Schule, Einzelhandel, Arzt (betreffende Orte aufgezählt), mit Folgeänderungen auf S. 33 und Karten 30-35	Prinzipiell nachvollziehbar, aber NVP kann übergeordnete Planungen nicht ändern. Bereits Brieskow-Finkenheerd zusätzlich aufgenommen.	C
139		2.3	S. 9	Angaben zum Schulstandortnetz prüfen.		E002
140		3.1.2	S. 23 ff	Analysebasis von Oktober 2020 auf 13.12.2020 ändern. Alle Folgeänderungen in Tabellen, Karten, Anlagen, Beschreibungen.	Analyse kann nicht monatlich erneuert werden. Änderungen per Dez. 2020 gehören zum Angebotskonzept. Effekte werden sonst verwischt. Erläuternde Hinweise bei 3.1.2 und 4.5.5 eingefügt.	A2
141		3.1.3	Tab. 3-5	Liniennummern Stadtlinien Fürstenwalde nur noch 411, 412, 413, 414.	korrigiert	A1
142		3.1.3	S. 30	Betriebszeit Stadtlinien Fürstenwalde: Mo-Fr bis 22:00 Uhr, WE bis 20:00 Uhr.	Das ist nicht zutreffend. Es zählt die letzte Abfahrt innerhalb des jeweiligen Taktintervalls.	C
143		3.1.3	S. 30	Bei den unkonventionellen Angeboten wird näher auf die Linie 519 eingegangen, jedoch die Rufbus-Angebote auf den Linien 400, 402, 403, 404, 411, 412, 413, 429, 432, 436 nicht genannt.	Bei der Formulierung „... auf mehreren Linien...“ werden die Liniennummern ergänzt, obwohl die Leistungsanteil nur 3,7% ausmacht (s. 31).	A2
144		3.1.5	S. 33	Nach Fahrplanänderungen zu 12/2020 deutlich mehr Verknüpfungen, insbesondere auf den Linien 419, 429, 436.	Hinweis eingefügt.	A2

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
145	weiter: Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)	3.3 i)	S. 36	<p>Aufzählung der Verkehrsachsen im KÖPNV mit Potenzial ergänzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Erkner - Grünheide - Herzfelde (Strausberg) • Fürstenwalde - Pfaffendorf - Beeskow • Fürstenwalde - Bad Saarow - Lindenberg - Beeskow • Fürstenwalde - Trebus - Müncheberg • Fürstenwalde - Steinhöfel - Heinersdorf - Verlängerung Müncheberg prüfen • Fürstenwalde - Spreenhagen • Beeskow - Müllrose - Frankfurt (Oder) • Müllrose - Eisenhüttenstadt • Erkner - Freienbrink - Spreenhagen - Storkow • Fürstenwalde - Hangelsberg - Freienbrink - Grünheide - Erkner 	<p>Erweiterung bis Herzfelde ergänzt Nein, andere Auffassung Ohne Fürstenwalde (SPNV-parallel) Ja, wird geteilte Verbindungsrelation Ja, wird geteilte Verbindungsrelation</p> <p>ergänzt bleibt Verbindungsrelation Mixdorf - FFO gehört aber nicht zu den Verkehrsachsen Erweiterung des Achsensystems erfolgt Keine Verkehrsachse</p>	B
146		3.3 k)	S. 37	<p>Angebotsverstärkung und Einsatz längerer Züge mit größerer Kapazität ab 12/2022 sollen sich auch in den Planungen des KÖPNV widerspiegeln. Für Stadtverkehr Fürstenwalde sollen Standards des VBU angesetzt werden mit entsprechender Taktverdichtung und Entzerrung der Fahrgastströme in der HVZ. Vorschläge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • HVZ Linie 411 15min-Takt, Linie 413 30min-Takt. • Stadtverkehr Eisenhüttenstadt: 30min-Grundtakt Mo-Fr auch für Linie 453. 	<p>Das gehört alles in den Planungsteil (Abschnitt 4). Entsprechende Maßnahmen werden dort vorgesehen.</p> <p>20min-Fahrtenfolge Linie 411, technologisch schwierig und noch nicht gelöst. Überdimensioniert</p>	A1
147		4.4.2	S. 49, Tab. 4-2	<p>Beide PlusBus-Linien, die mit LDS verbinden, werden kritisch gesehen. Zu wenig Pendler. Fehlende konkrete Potenzialuntersuchung in der Studie von Spreeplan Verkehr. Potenzialuntersuchung mit Erlösschätzung sollte ergänzt werden. Mögliche Umsetzung ohnehin erst sinnvoll nach Ende oder Abmilderung der Pandemieauswirkungen.</p>	<p>Gegenwärtige Pendlerverflechtung (Stand der Statistik: 06/2019) können Potenzial nur ungenügend abbilden. Vervielfachung des Potenzials durch BER und Tesla erwartet. Erlösuntersuchung vor Umsetzung erforderlich. Einfügung bei 4.4.2 und 4.5.2. Umsetzungszeitpunkt wird pandemieabhängig sein.</p>	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
148	weiter: Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)	4.4.2	S. 49	Hinweis auf nicht auskömmliche PlusBus-Förderung durch das Land Brandenburg bei gleichzeitig am Wochenende überzogenen Vorgaben zum Bedienungsstandard.	Diese Auffassung wird vom Aufgabenträger nicht geteilt. Es handelt sich um eine Förderung, nicht um eine Ausfinanzierung.	D
149		4.4.4	S. 53	Laut Verkehrsvertrag mit BOS ist im Ausnahmefall für Schüler der Sek II auch eine um 50 % längere Wartezeit zumutbar.	Ausnahmeregelung gilt nur für den laufenden Verkehrsvertrag mit BOS.	D
150		4.4.6	S. 55	Tiefere Gliederung nach Ortsteilen erforderlich, damit Aussagen in Tab. 4-6 prüfen.	Die räumliche Bewertungsgliederung ist von der Verfügbarkeit einer statistischen Basis abhängig, damit sind Grenzen gesetzt. Tabelle 4-6 bezieht sich auf die Kategorisierung von Relationen/ Netzsegmenten, kein Schluss auf die kleinräumige Gliederung ableitbar.	C
151		4.4.6	S. 55	Es werden einzelne Relationen genannt, die „nicht nachvollziehbar“ sind bzw. deren Kategorisierung. Abmilderung der Betriebszeitvorgaben gewünscht: HVZ: 14-19 Uhr statt 15-20 Uhr; NVZ 9-14 Uhr und nach 19 Uhr statt 9-15 und nach 20 Uhr	Die „Nichtnachvollziehbarkeit“ wird leider nicht begründet. Offenbar liegt die Ursache aber darin, dass es sich auch um Abschnitte von Gesamtrelationen im Sinne von Netzsegmenten handelt. Wäre eher Festschreibung des Status quo, statt gewollt höhere Anforderung	D C
152		4.4.8	Tab.4-8, S. 57	Bf Fangschleuse von Verknüpfungspunkt (VP) in Hauptverknüpfungspunkt (HVP) ändern. Weitere VP aufnehmen: Hangelsberg Bf, Müllrose Markt, Brieskow-Finkenheerd Bf, Herzfelde	HVP Bf Fangschleuse, Müllrose Markt und Herzfelde werden übernommen, für weitere keine ausreichende Funktionalität	B

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
153	weiter: Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)	4.4.8	S. 57 ff	Es werden Vorschläge für eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch Infrastrukturmaßnahmen angebracht: <ul style="list-style-type: none"> • Gut ausgebautes Straßennetz mit 6,50 m Mindestbreite • Vorrangschaltungen über Busspuren • dichteres Haltestellennetz • Weniger Tempo-30-Zonen • Beschleunigung des barrierefreien Haltestellenausbaus durch Landesförderprogramm bei Entlastung der Kommunen 	Zutreffend, als Orientierung mit Präzisierung bei Stabstrich 2 eingefügt (S. 62), aber in dieser Pauschalität nicht handhabbar. Konkrete, räumlich zugeordnete Hinweise erforderlich. Darauf wird auch in 5.1 C) (S. 61) hingewiesen.	A1
154		4.4.8	S. 58	Haltestellenklassifizierung beruht auf Erhebungsdaten von 2016. Bei Vorliegen neuerer Daten zu überarbeiten.	Da für 2021 die VBB-Erhebung erneut abgefragt ist und die Werte ohnehin frühestens 2022 wieder repräsentativ sein werden, ist frühestens 2023 mit neuer Datenbasis zu rechnen.	D
155		4.4.8	S. 60, Tab. 4-10	Festlegung der Ausbauparameter für barrierefreie Haltestellen sollte detaillierter erfolgen, z.B. durch eine Musterhaltestelle.	NVP soll kein technisches Handbuch ersetzen. Vorgaben hierfür ausreichend. Weitere Präzisierung in ÖPNV-Förderrichtlinie LOS.	A1
156		4.4.8	S. 61	Verknüpfung mit dem Individualverkehr: Ausbaubedarf für mehrere Bahnhofsvorplätze genannt (Fangschleuse, EHS Süd, Fürstenwalde, Brieskow-Finken., Beeskow).	Im NVP formulierte Angaben beruhen auf dort genannter Datenquelle. Zusätzliche Hinweise werden übernommen, zusätzlich Bad Saarow Süd.	A1
157		4.5.1	S. 62, T 4-11	Betreiberwechsel 12/2022 bei RE1 vermerken (DB zu ODEG)	Wird vermerkt.	A1
158		4.5.2 (2)	S. 65	Weitere Achsenbedienung: Herunterstufungen der Achsen Alt Golm - Bad Saarow und (Beeskow -) Mixdorf - Müllrose - FFO kritisiert.	Bei erster Relation steht nicht Verbindungs-, sondern Erschließungsfunktion im Mittelpunkt. Zweite Relation bleibt wie bisher Verbindungsrelation.	B

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
159	Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)	4.5.2 (3)	S. 67 ff	<p>Zum VBU-Konzept:</p> <ul style="list-style-type: none"> Linie 950 entspricht bereits PlusBus-Kriterien, keine Takterweiterung erforderlich. Linie 429 eignet sich als PlusBus-Linie, aber nur in heutigem Verlauf (ohne die Erweiterung); Teil Kienbaum gesondert planen, Straßenzustand beachten Linie 369 nicht nach Erkner verlängern, Umstieg in Gosen-Eiche zumutbar Linie 424 vertakten (30min-Takt HVZ, 60min-Takt NVZ) Linie 428 nicht nach KW, im Zusammenhang mit Linie 733 BER-Anbindung neu überdenken 	<p>Erfolgt nicht wegen PlusBus-Kriterien, sondern Taktung RE1 und S-Bahn. Nein, im C-Bereich müssen 2 Mittelzentren verbunden werden. Trennung der Linie ist aber möglich (auch so Bestandteil des Konzepts), auch gestaffelte Umsetzung. Es kommt auf das Gesamtkonzept an. Die Linien bilden eine 20min-Fahrtenfolge mit punktuellen Verstärkungen durch die Linie 424. Die genannten Einzelmaßnahmen führen nicht zum gewollten Synergieeffekt. Durch Nachfrage- und Erlösprüfung zu untersetzen (4.4.2 und 4.5.2).</p>	C C C C A2
160		4.5.2 (7)	S. 75	<p>Prüfung im Schülerverkehr: Betrachtung ausweiten auf Schüler, die Kreisgebiet wohnen, aber außerhalb zur Schule gehen und umgekehrt (Fahrschüler-Pendler).</p>	<p>Es sind alle Schüler berücksichtigt, die im Datensatz des Schulverwaltungsamtes enthalten waren. Es wird davon ausgegangen, dass dieser vollständig ist.</p>	D
161		Anl. 5		<p>Bei Haltestellennummer 591 Zuständigkeit in „MOL“ ändern.</p>	<p>Ist korrigiert.</p>	A1
162		Allg.		<p>Mehrleistungen erfordern erhebliche Mehrkapazitäten. Kapazität der Betriebshöfe in Erkner und Fürstenwalde reicht dafür nicht aus. Zusätzlicher Investitionsbedarf.</p>	<p>Muss ggf. über die Anpassung des Verkehrsvertrages abgebildet werden. Hinweis eingefügt bei 8.4 Risiken der Finanzierungsplanung.</p>	A1
163	Amt Odervorland	Allg.		<p>Verbindung der Siedlungseinheiten des Amtsgebiets, insbesondere Steinhöfel <> Briesen (Mark); Buszubringerlinien (RE1) Heinersdorf - Steinhöfel - Fürstenwalde und (Müncheberg -) Schönfelde - Beerfelde - Fürstenwalde sollen mit Inbetriebnahme Tesla angepasst und verstärkt werden.</p>	<p>Geteilte Verbindungsrelation. Mit Kenntnis der Pendlerströme im Zusammenhang mit der Tesla-Ansiedlung kann es zu weiteren Maßnahmenanforderungen kommen, die gegenwärtig noch nicht absehbar sind (siehe auch Abschnitt 4.5.2 (3)).</p>	E071 C

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
164	Amt Brieskow-Finkenheerd	Allg.		Prüfung: Einrichtung einer Haltestelle in der Nähe der Wohnsiedlung „Am Friedrich-Wilhelm-Kanal“ (Finkenheerd); „Am Friedrich-Wilhelm-Kanal/Richard-Sonnenburg-Straße“.	Liegt in Zuständigkeit der Kommune nach Bedarfsabstimmung mit BOS und Aufgabenträger. Kein spezifischer Gegenstand des NVP. Förderung möglich.	D
165		Allg.		Mit Erneuerung des Bahnhofs Finkenheerd P+R-Anlage sowie eine Haltestellensanierung durchzuführen.		E164, E156
166	Amt Neuzelle	Allg.		Verlegung der Haltestelle in der Gemeinde Neuzelle, OT Steinsdorf (Vorwerk) beachten (siehe Anl. 1); Geplante Verlegung der Haltestelle Gemeinde Neuzelle, OT Treppeln (Wirchensee) (siehe Anl. 2) berücksichtigen.		E164, E165
167	Gemeinde Schöneiche	Allg.		Der NVP suggeriert, dass die Straßenbahnlinien 87 und 88 nicht (wirklich) zum KÖPNV gehören und nicht in die Aufgabenträgerschaft fallen, dies sollte klargestellt werden.		E125
168		Allg.		Die Begrifflichkeit der „Landstraßenbahnlinie“ ist nicht zutreffend, Überarbeitung erforderlich.	Für Linien 87 und 88 überwiegend zutreffend, nur für Linie 89 eher nicht.	C
169			S. 74	Der Finanzierungsvorbehalt ist irreführend, der gesamte NVP steht unter einem Finanzierungsvorbehalt.		E129
170		Allg.		Gemeinde strebt Ausbau des Spät- bzw. Nachtverkehrs auf der Linie 88 an: <ul style="list-style-type: none"> • Spätverkehr konsequent im 30min-Takt, • Nachtverkehr Fr/Sa und Sa/So 60min-Takt. 	Spezifizierte Aussagen zu Tabelle 4-7.	E126
171			S. 87	Entwurf erläutert hinreichende Barrierefreiheit der Linie 88, mit dem begonnenen 10min-Takt ergibt sich Handlungsbedarf, der im NVP zu berücksichtigen ist (Fahrzeuginvestitionen).	Formulierung/Festlegung auf S. 87 wird unter Aspekt des 10min-Taktes präzisiert. Ergänzung auch bei „Fahrzeuginvestitionen“.	E129
172		Allg.		Einrichtung weiterführende Schule Standort Woltersdorfer Straße/Wittstockstraße, neue Haltestelle der Linie 88 im Bereich Kalkberger Straße/Storkower Weg ist zu planen. Linienlaufveränderung der 420.	Erheblicher vorheriger Klärungsbedarf ist nicht vor 2025 zu realisieren. Derzeit keine Abwägung möglich. Kann erst Gegenstand der nächsten Fortschreibung des Nahverkehrsplans sein. Gemeinde muss Machbarkeitsuntersuchung vorlegen.	D E172

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
173	weiter: Gemeinde Schöneiche	Allg.		Ergänzende Investitionsbedarfe der Linie 88: <ul style="list-style-type: none"> • Wendemöglichkeit zwischen den Hst Jägerstr. und Kalkberger Str. (10min-Takt mit barrierefreien Fahrzeugen), • Neubau Hst Kalkberger Straße/Storkower Weg, • Gleiserneuerung und Ausbau im Abschnitt Kalkberger Straße bis Ortsgrenze Rüdersdorf. 		E172
174		Allg.		Gemeinde prüft die Einrichtung einer Zweigstrecke der Linie 88 entlang der Woltersdorfer Straße bis zum Schulstandort, die Aufnahme in den NVP ist wünschenswert, damit ggf. eine Förderung beantragt werden kann.		
175		Allg.		Veränderung des Linienlaufs auf der Relation Schöneiche-Neuenhagen direkt durch das GG Schöneiche Nord.	Sinnvoller Vorschlag unter dem Vorbehalt der Anschlussicherung und der Vermeidung zusätzlichen Kapazitätsbedarfs.	A2 S. 69
176		Allg.		Weitere Verkürzung der Expressvariante der Linie 420, ohne Anbindung Fichtenau.	Erhebliche Einschränkung für Fichtenau, v.a. wenn 161 nicht verstärkt wird.	C
177		Allg.		Ausbau der Relation Erkner-Woltersdorf-Schöneiche-Neuenh. auf 14 Fahrten je Tag und Richtung (Mo-Fr); Verdichtung zwischen Neuenhagen und Schöneiche auf ganztägigen 60min-Takt.	Perspektivisch bei guter Nachfrage denkbar. Zunächst nicht vorgesehen.	C
178		Allg.		Ausbau der Linie 161 im 20min-Takt bis Schöneiche, Dorfau im Zuge des hohen Siedlungsdrucks der Gemeinde.	Parallelverkehr zur Straßenbahn. Zusatzaufwand für BVG-Bestellung und Mindererlöse für SRS.	C
179		Allg.		Nördl. Siedlungsgebiet (1000 EW) Schöneiche (Kleinschönebeck) bisher nicht durch den ÖPNV erschlossen.	Südliche, verdichtete Bereiche von Kleinschönebeck (bis etwa Dorfaue) noch im Erschließungsbereich von Tram und Bus. Nördliche Bereiche (nördl. Eggersdorfer/Raabestr.), mit wesentlich weniger Einwohnern und Nachfragepotenzial nicht. Perspektivisch ggf. Erschließungslösung erforderlich.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
180	weiter: Gemeinde Schöneiche	Allg.		Anbindung an das Krankenhaus Rüdersdorf, derzeit von Schöneiche nicht optimal. Abstimmung bzw. Anschluss zwischen Bus und Straßenbahn im Bereich Rüdersdorf verbessern.	Verbesserungen erfolgen bereits durch Angebotsverdichtungen.	D
181		Allg.		Vorschlag für weitere Zielstellung des NVP: Vorrangschaltungen für den kÖPNV einrichten um Reisezeiten zu verkürzen.	Für Erkner z.B. vorgesehen. Generelle kreisweite Prüfung sehr aufwendig.	E153
182		Allg.		Wiederinbetriebnahme der Bahnstrecke Fürstenwalde-Beeskow in den NVP mit aufnehmen.		E026
183		Allg.		An mehreren Stellen wurde fälschlicher Weise der Landkreis Dahme-Spreewald genannt.		E001, E038
184			S. 9	Insgesamt 8 Gymnasien, davon 3 (nicht 33) in freier Trägerschaft.	Schreibfehler korrigiert	E002
185			T 2-5	Angaben für das Pendlersaldo für 2009 und 2019 fehlerhaft.	Schreibfehler korrigiert: 2009 = -14.890; 2019 = -14.230 Pers.	E097
186			T 3-6	Taktangaben für Straßenbahnen überprüfen.	korrigiert	A1
187			S. 57	Relevante Verknüpfungspunkte sind neben den genannten auch S-Bhf. Rahnsdorf und Friedrichshagen.	Werden unter Tabelle 4-8 und Karten 52 und 53 ergänzt, dafür Lieberose gestrichen.	A1
188			S. 68	Die Verlängerung der Linie 420 wurde bereits im NVP MOL beschlossen, dies sollte im NVP LOS ergänzt werden.	Das ist bereits geschehen.	D
189			S. 88	Höchstalter für den Fahrzeugeinsatz im kÖPNV wurde auf 14 Jahre festgelegt, dies gilt offensichtlich nur für Busse, ein Hinweis für Straßenbahnen sollte ergänzt werden.	Das ist allgemein nicht üblich, aufgrund Lebenszyklusverlängerung durch Grundinstandsetzung (für Busse nicht üblich).	C
190			S. 89	Die Auflistung der dynamischen FGI-Anlagen sollte um Schöneiche, Dorfaue und Goethepark ergänzen werden. Darüber hinaus werden die Haltestellen Grätzwalde und Jägerstr. ebenfalls damit ausgestattet.		E134
191			T 8-1	Es sollte zu den Fördermitteln für die Tramfahrzeuge ergänzt werden, dass lediglich die Landesmittel durchgereicht wurden.	Das ist für die Aussage der Tabelle 8-1 unerheblich.	C

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
192	weiter: Gemeinde Schöneiche		T 8-2	„vergleichsweise wenig genutzte“ in „sehr intensiv genutzte Hst Schöneiche, Dorfaue“ ändern	Lfd. Nr. 8 in Tabelle 8-2 ist Schöneiche, Dorfaue, ist korrigiert. In Anl. 5 korrekt.	A1
193		Anl. 5		Es fehlen sämtliche Haltestellen, die ausschließlich von der Linie 161 in Schöneiche angefahren werden, ebenfalls ergeben sich dadurch fehlerhafte E/A/U Zahlen (es scheint so, als würde die Linie 161 nicht existieren).	Hinweis ist zutreffend. Kategorisierung konnte nicht erfolgen, weil für diese Hst keine Ein- und Aussteigerzahlen vorliegen.	D
194			K 1	Laut der Karte liegt die Einwohnerdichte in Schöneiche (und Woltersdorf) über 1000 EW/km ² ; dies ist nicht korrekt, bei etwa 13.000 EW und 17 km ² liegt der Wert bei etwa 760.	Schöneiche: 764 Einw./km ² Woltersdorf: 910 Einw./km ² Darstellung wird korrigiert	A1
195			K 12, K 13	Die Linienführung der Buslinien in Schöneiche ist fehlerhaft.	korrigiert	A1
196			K 49	Eine Linienführung der Linie 420 kann nicht nachvollzogen werden.	korrigiert	A1
197			K 36ff.	In der Darstellung der Nachfrage (in Zahlen) fehlt bei den Linien 87 und 88.		E030
198		Allg.		Die Darstellung des nördl. Siedlungsgebietes von Schöneiche fehlt in den meisten Karten, so kann z.B. die Erschließungslücke im Wohngebiet Kleinschönebeck nicht erkannt werden.	Trotz des gewählten Kartenausschnitts ist der Sachverhalt bekannt.	D
199		Gemeinde Woltersdorf	3.3		Handlungsbedarf Nr. 7: Es sollte vor allem ein weiterer Ausbau der Straßennetze berücksichtigt werden, Straßenbahnen leisten seit Jahrzehnten emissionsfreie Verkehrsangebote.	Es ist auch zu berücksichtigen, dass dem ein hoher Infrastrukturaufwand entgegensteht.
200	4.2			Leitlinie Nr. 4: Ein breites Angebot von Verbindungen ist auch am Wochenende und in den Ferienzeiten erforderlich.	Ist Gegenstand weiterer Leitlinien.	D
201	4.2			Leitlinie Nr. 7 und 9: Fördermöglichkeiten sind für einen Ausbau des Straßennetzes bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit zu prüfen, insbesondere Anbindung Schöneiche - Vogelsdorfer Straße - Erkner.	Entsprechende Ergänzung erfolgt bei Leitlinie Nr. 9.	B

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
202	weiter: Gemeinde Woltersdorf	4.2		Leitlinie Nr. 7 und 9: Positive Entwicklung der Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei Haltestellen sowie Fahrzeugen.	Wird zustimmend zur Kenntnis genommen.	D
203		4.4.7		Taktung der Linie 87 sollte ab 21:30 Uhr verdichtet, der 20min-Takt ausgedehnt werden und der Betriebsschluss am Wochenende später erfolgen, insbesondere Verlängerung des Bedienzeitraums von So - Do bis ca. 24 Uhr (letzte Bahn ab Rüdersdorf) und Fr - Sa bis etwa 01:00 Uhr; bessere Abstimmung auf die S-Bahnlinie 3 in Rahnsdorf in den Abendstunden.	Bedienung bis 24:00 Uhr nach Tabelle 4-7 vorgesehen. Darüberhinausgehende Forderungen sind (noch) nicht durch entsprechende Nachfrage gerechtfertigt.	C
204		4.4.8		S-Bf Rahnsdorf sowie S-Bf Friedrichshagen sind als Verknüpfungspunkte zu ergänzen.		E187
205		4.4.8		Bus-Tram und Tram-Bahn-Verknüpfungen sind zu ergänzen und Zielwerte zu definieren.	Wird unter Tabelle 4-8 ergänzt.	A1
206		4.4.8	T 4-9	Der Verknüpfungspunkt Bahnhof/ZOB Erkner muss weiter verbessert werden (P+R, B+R).	Ausbaubedarf ist auf S. 61 aufgeführt.	D
207		4.5.2		Eine umsteigefreie Durchbindung der Linie 436 und 420 ist zu prüfen.	Nicht vorrangig erforderlich, aber BOS wird die Möglichkeit prüfen.	D
208		4.5.2		Die Linie 420 sollte nur über die Nord-Süd-Achse der Vogelsdorfer Straße geführt und die Kapazitäten entsprechend erhöht werden. Gemeinde plant Konzentration der Schulstandorte entlang der Vogelsdorfer Straße. Entfall der direkten Linienvariante der Linie 420.	Beide Linienführungsvarianten haben Berechtigung. Beschränkung auf die lange Variante vorrangig wegen dem Schülerverkehr mindert die Attraktivität der Linie.	C
209		4.5.2		Taktverdichtung der Linie 420 sollte nicht allein auf Schülerbeförderung ausgelegt werden und den Wiesenring besser anbinden.	Verstärkung und Erweiterung 420 nicht auf Schülerverkehr beschränkt. Hst Vogelsdorfer Platz erschließt Wiesenring.	C
210		4.5.2	(5)	Trassenneubauten für Tram zum Ersatz von bestehenden Buslinien in Betracht ziehen.	Nicht vorgesehen.	C
211	4.5.5		Aufschlüsselung der Mehrleistung: Unterschiedliche Werte: 973 vs. 983 vs. 947 Tkm	983 Tkm war korrekt, Angaben werden aktualisiert durch zusätzliche Angebotsmaßnahmen.	A1	

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
212	weiter: Gemeinde Woltersdorf	Allg.		Wissend, dass der NVP LOS, nicht zuständig: Weiterführung der S-Bahn bis Tesla-Werk prüfen sowie Tarifanpassung für Personen ab 75 Jahren mit kostenfreier Nutzung des ÖPNV-Angebots.	Entsprechende Gedankenspiele vom Tisch. Tarifvergünstigungen für Senioren gibt es bereits. Zuständigkeit des VBB.	D
213	Stadt Friedland	Allg.		Linie 401: Abfahrt 17:11 ab Schule Friedland nach Beeskow über Leißnitz und Kummerow zu spät; Arbeitsgemeinschaften der Schule enden um 16:00 Uhr, lt. VV-Aufsicht ist die Schule verpflichtet bis zu 30 min nach Unterrichtsschluss die Kinder zu beaufsichtigen; Hortöffnung (Kl. 1-4) nur bis 17:00 Uhr. Abfahrt 12:45 Uhr ab Schule Friedland nach Chossewitz und Zeust bei Bedarf sollte berücksichtigt werden. Trans- port der Schüler bei vorzeitigem Unterrichtsschluss. Linie A400: Ausbau des Linienwegs über Weichensdorf und Groß Muck- row oder Weichensdorf, Chossewitz und Groß Muckrow; der Ausbau des Heideradwegs bis OT Weichensdorf ist geplant, eine Anbindung an die Linie A400 wäre möglich.	Zu spezifisches Anliegen an einen Nahver- kehrsplan. Abstimmung direkt mit BOS. Keine Fahrplanfahrten für unplanmäßiges Unterrichtsende. Vorzugsweise Einbeziehung in RufBus Friedland-Schlaubetal vorgesehen.	C C C
214	Amt Scharmützelsee	Allg.		Nach Prüfung grundsätzliche Zustimmung.	Zur Kenntnis genommen.	D
215		Allg.		Begrüßung von Mobilitätsangeboten über den ÖPNV hinaus, Ausweitung von Freizeit- und Wochenendangeboten, Mo- dernisierung des PBefG, Verbesserung der Erreichbarkeit im ländlichen Raum, Barrierefreiheit und Erhöhung der Umweltqualität.	Zur Kenntnis genommen.	D
216		Allg.		Forderung der Vorgabe der Fahrradbeförderung in Bussen als Qualitätsparameter für die nächste Ausschreibung, zugunsten der touristischen Erschließung und für die eige- ne Wohnbevölkerung.	Kein Bedarf nach touristisch begründeter Fahrradbeförderung im kÖPNV, durch SPNV gewährleistet.	C
217		Allg.		Forderung nach Verlängerung der RB 36 über Königs Wusterhausen hinaus in das Berliner Zentrum.	Diese Forderung ist bereits am Ende des Abschnitts 4.5.1 formuliert.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
218	Stadt Frankfurt (Oder)		S. 73	Begrüßung der Forderung nach einer umsteigefreien Verbindung zum BER.	Zur Kenntnis genommen.	D
219			4.5.2 (7)	Vorschlag, ausgewählte Schulstandorte mit den Buslinien 442 und 443 anbinden; Direktanbindung OSZ Konrad Wachsmann sowie Karl-Liebknecht- und Carl-Friedrich-Gauß Gymnasium	Entspricht Inhalt des NVP der Stadt FFO, aktuell erneut zu prüfen und ggf. mitgetragen und bei 4.5.2 (7) integriert.	A1
220		Allg.		Brechung der einstrahlenden Linien (442, 443) in nachfragegeschwachen Zeiten an der Haltestelle Markendorf oder Klinikum.	Umstiegszwang auf Tram an der Stadtgrenze wird aufgrund drohenden Attraktivitäts- und Fahrgastverlustes nicht mitgetragen.	C
221		Allg.		Die durchgehenden Fahrten der Linien 442 und 443 sollten die barrierefreie Haltestelle Markendorf, Klinikum (stadteinwärts) nutzen.	Stadteinwärts ist die Fahrzeitverlängerung gering, deshalb Zustimmung. Hinweis wird bei 4.5.4 eingefügt.	A2
222	Stadt Eisenhüttenstadt	Allg.		Inhalte des Beteiligungsentwurfs grundsätzlich befürwortet, insbesondere Beitrag zur Attraktivitätssteigerung, geplante Mehrleistungen und zusätzliche Verbindungen für Ratzdorf, Breslack und Steinsdorf.	Zur Kenntnis genommen.	D
223		Allg.		Anpassung Stadtliniennetz an die Auswirkungen des laufenden Stadtumbauprozesses. Struktur entspricht nicht mehr aktuellen Anforderungen, u.a. zu lange Reisezeit von OT Schönfließ nach Bf. Eisenhüttenstadt (Bus: 20-30 min, PKW: 5-7 min)	Kein grundsätzlicher Mangel nachvollziehbar. Schönfließ - Bahnhof direkt (Linie 400) 9 min, überwiegend Umsteigeverbindung ca. 23 min. Gemessen an Pkw-Fahrzeit (ohne Haltestellen) nicht außergewöhnlich. Dennoch ungünstigste Relation im Stadtgebiet. Überplanung als Prüfungsauftrag bei 4.5.3 eingefügt.	A1
224			Karten 06, 09	Zwischen Eisenhüttenstadt und Frankfurt (Oder) stärkste und Pendlerverflechtung im gesamten Landkreis und weiter angestiegen. Angebotserweiterung im SPNV, insbesondere in der HVZ, wird angeregt, um mehr Pendler von der Straße auf den ÖPNV zu holen.	In Kombination RE1 und RB11 sowie ab 12/2022 RE10 30min-Fahrtenfolge angeboten. Mehr ist infrastrukturell zurzeit nicht möglich. Dennoch bei nicht gegebener Zuständigkeit aufgrund angenommener weiterer Zunahme der Nachfrage Verstärkung am Ende von 4.5.1 angeregt.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
225	weiter: Stadt Eisenhüttenstadt			Im Zuge der aktuellen Umgestaltung des Bahnhofs und Bahnhofsumfelds wird die Ausstattung mit einer dynamischen Fahrgastinformation (FGI) angeregt.	Bf Eisenhüttenstadt laut Anlage 5 als Haltestellenkategorie A und Hauptverknüpfungspunkt kategorisiert, dynamische FGI dort ohnehin laut Tabelle 8-2 und 4-9 vorzusehen. Konkreter Hinweis wird bei 5.1. F) eingefügt.	A1
226	Stadt Erkner		Allg.	Inhalte des Beteiligungsentwurfs werden ausdrücklich begrüßt. Studie ÖPNV-Angebotskonzept für den südöstlichen VBU, erstellt im Auftrag der Stadt Erkner und unter Mitwirkung der Nachbarkommunen, dem VBB, dem LOS und der BOS GmbH ist umfänglich berücksichtigt.	Zur Kenntnis genommen.	D
227			4.5.2 (3)	Unterstützung der Studie durch Beschluss der SVV 7-09/233/20 (beigefügt) und Drängen auf zeitnahe Umsetzung durch hohen begründeten Handlungsbedarf.	Zur Kenntnis genommen.	D
228			4.5.2. (2)	Bitte um Beachtung der Einrichtung direkter Busverbindungen von Erkner nach Neuenhagen und nach Königs Wusterhausen als PlusBus-Linien gemäß SVV-Beschluss.	Erkner - KW ist vorgesehen, Erkner - Neuenhagen mit Stundentakt, aber erst bei erwiesener hoher Nachfrage als PlusBus.	A2
229	Gemeinde Grünheide (Mark)		Allg.	Grundsätzliche Begrüßung der Zielstellungen und Maßnahmen der Fortschreibung des NVP.	Zur Kenntnis genommen.	D
230		2.5	S. 20	Genannter Trend zur Nutzung des ÖPNV statt dem MIV durch junge Menschen wird nicht durch Maßnahmen unteretzt.	Genau die Angebotserweiterungen im VBU gehören zu solchen Maßnahmen, auch weitere im Ergänzungsnetz und in den Stadtverkehren.	D
231				Haltestellenkataster schnellstmöglich vervollständigen, um als Grundlage für barrierefreien Ausbau zu liefern und Förderanreize zu geben.	Dem wird zugestimmt. Entsprechende Feststellungen sind in 5.1 C) und 8.1 getroffen.	D
232				Für Sicherung der Daseinsvorsorge und Bedienung im ländlichen Raum wird noch zu wenig getan, weil zu stark die Wirtschaftlichkeit im Mittelpunkt steht.	Immerhin bewirkt der Maßnahmenplan entsprechende Verbesserung im Rahmen des Machbaren.	D
233		7.3.2		Möglichkeiten des Inhouse-Geschäfts und Auswirkungen für die Gestaltung des ÖPNV weiter untersetzen.	In LOS nur theoretische Möglichkeit, weil die Kriterien 1 und 3 nicht erfüllt sind.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
234	Stadt Beeskow	3.1.1		Kritik an SPNV-Verbindungen mit Berlin und dem BER sowie Königs Wusterhausen, Frankfurt (Oder), Potsdam (zu lange Reisezeiten, Umstiegszeiten usw.)	Nachvollziehbare Hinweise, aber keine Zuständigkeit beim Landkreis, sondern Aufgabenträger Land bzw. VBB.	C
235		4.5.2 (2)		PlusBus Fürstenwalde - Beeskow gefordert	Aufwertung zur Hauptverbindungsrelation (HVR) ist bereits geplant. Für weitere mindestens 3 zusätzliche Fahrtenpaare ist Potenzial zu gering, da gleichzeitig gute Verbindung über Bad Saarow besteht.	C
236		4.5.1		Gleichzeitig Verlängerung RB 35 bis Beeskow gefordert. Verweis auf Koalitionsvertrag mit Untersuchungen für ein Reaktivierungsprogramm für Schienenstrecken.	Bei Vorliegen einschlägiger Ergebnisse können Folgeplanungen erfolgen. 235 und 236 schließen sich aber gegeneinander aus, wegen Kannibalisierung und Parallelverkehr.	C
237		4.5.1		Forderung nach Weiterführung RB 36 zum BER bzw. in die Berliner Innenstadt wird außerordentlich begrüßt.	Zur Kenntnis genommen.	D
238	Stadt Fürstenwalde	Allg.	K 8, S. 25	Karte zeigt die Veränderung der Pendlerzahlen, außerdem hat sich die Anzahl der Ein- und Aussteiger von 2012 bis 2018 um mehr als 50% erhöht. Verkehrsangebot hat sich hingegen kaum verändert (S. 25). Taktverdichtung auf RE1 sollte zum Anlass genommen werden, das Angebot im Stadtverkehr grundlegend auszubauen.	Maßnahmen im Stadtverkehr Fürstenwalde werden aufgestockt.	E146
239		3.1.3	S. 30	Aussage „Die vier Stadtlinien [...] erschließen das gesamte Stadtgebiet“ ist kritisch zu bewerten. Ortsteile Trebus, Molkenberg und Heidefeld werden nicht mit den Stadtbuslinien erschlossen (nur über Regionalbuslinien 432, 436), am Wochenende ist das Angebot dort zu verbessern.	Aussage wird präzisiert und mit Hinweis auf die Regionallinien ergänzt.	A1

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
240	weiter: Stadt Fürstenwalde	Allg.		Schülerverkehr: Für die Erschließung der Schulen ist die Linie 411 derzeit maßgeblich, eine Überprüfung der Linienlänge ist zwingend erforderlich. Es wird angeregt, im Rahmen des Mobilitätskonzepts des Landkreises die Teilung der Linienführung der 411 vorzunehmen. Die Mindestanforderung der Sicherung und Verbesserung der Schulwege stärkt den ÖPNV und entlastet potenziell das private „Elterntaxi“.	Offenbar liegt Zielstellung in Reduzierung der Reisezeiten. Nach Umsetzung der Schulentwicklungsplanung für den südlichen Stadtbereich ist die Notwendigkeit neu zu untersuchen.	A2
241		Allg.		Effiziente Anbindung des Bahnhofs mit Taktausweitung 2022 (RE1) zu steigern und zu überarbeiten, u.a. steigt seit 2020 die Nachfrage aus den Gewerbegebieten (Automobilzulieferer), Prüfung eines Rufbusangebots am Bahnhof Fürstenwalde.	20min-Fahrtenfolge Linie 411 in der HVZ vorgesehen, sauberer 30min-Takt Linie 413 in der Planung vorgesehen.	A1, E146
242		Allg.		Herabstufung der Relation Fangschleuse - Freienbrink - Spreeau - Spreehagen - Markgrafpieske unter Anbetracht der zu erwartenden Pendlerströme aus Fürstenwalde nicht nachvollziehbar.	Es wurde keine Herabstufung vorgenommen (siehe Karte 42). Offenbar Missverständnis durch differenziertere Kategorisierung in Karte 43.	D
243		8.1	T 8-2	11 Hst weisen Mängel in der Barrierefreiheit auf, die Stadt Fürstenwalde plant pro Jahr zwei bis drei Hst auszubauen.	Zu beachten, dass der Handlungsbedarf deutlich größer ist als die 11 Haltestellen (Begrenztheit der Erhebung). Ausbaumaßnahmen sollten erhöht werden.	D
244		Allg.		Gewerbegebiet Lise-Meitner-Straße Nord- und Südseite ist neu anzubinden. Weiterhin sind die beiden Hauptverkehrsknotenpunkte für den Busverkehr am (Haupt)Bahnhof und am Haltepunkt Fürstenwalde Süd zum zukünftigen Spree-campus müssen erstmalig hergestellt bzw. ausgebaut werden (Synergieeffekte).	Noch kein Bedarf. Hinweis auf zu prüfende Angebotsverknüpfungen Bus/Bus an den Bahnhöfen in Fürstenwalde wird bei 4.5.2 (8) und 4.5.3 eingefügt.	E053 A1
245		Allg.		Für eine bessere Erreichbarkeit der Kreisstadt Beeskow ist die Verkehrsachse Bad Saarow - Beeskow zu verbessern, auch eine PlusBus-Linie zwischen Fürstenwalde und Beeskow kann die Verbindung verbessern.	Geplante Bedienungshäufigkeiten über zwei Verkehrsachsen sind angemessen.	E024 E029 E145 E235

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
246	weiter: Stadt Fürstenwalde	Allg.	S. 36, 38	Qualität der Leistungsdurchführung wird als gut eingeschätzt (S. 36, 38), dennoch liegt das Gesamtvolumen mit mehr als 20% hinter dem Angebot anderer Landkreise. Ist das Angebot in den anderen Landkreisen so hervorragend, dass das Angebot in LOS als „gut“ bezeichnet werden kann? Diese Aussage kann für den Stadtverkehr Fürstenwalde nicht nachvollzogen werden.	Zu unterscheiden Leistungsqualität (gut) und Angebotsquantität je Einwohner oder Fläche (Nachholbedarf gegenüber vergleichbaren Landkreisen). Darauf wird gerade reagiert mit gezielten Mehrleistungen im Umfang von mehr als 20 %, auch im Stadtverkehr Fürstenwalde.	D
247		Allg.		Die Stadt strebt in ihren städtebaulichen u. verkehrspolitischen Zielen starke Verbesserung und insbes. Erhöhung der Taktung des Angebots an (Umsetzung der Verkehrswende).		D, E241
248	Gemeinde Ragow-Merz	4.4.4		Änderung der Schülerbeförderungssatzung bezüglich Beförderungsanspruch für Grundschüler verlangt. 2 km Schulweg ohne Beförderungsanspruch ist zu lang.	Der Vergleich zeigt, dass die Festlegung mindestens im normalen Rahmen liegt. NVP kann auch beschlossene Satzung nicht ändern, ggf. gesonderte Initiative.	C
249		4.4.4		Absatz 7 sieht eine Anpassung der Unterrichtszeiten an die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel vor. Schulleiter haben nicht die Möglichkeit, die Unterrichtsstunden, Pausenzeiten und Wegezeiten der Schüler innerhalb der ihnen vorgegebenen Zeitrahmen zwischen Ankunft und Abfahrt der ihnen anvertrauten Schüler zu gewährleisten. Ziel sollte Anpassung der Fahrzeiten an die Gegebenheiten der Schulen und der Orte sein.	Das kann nicht bestätigt werden, auch wenn das häufig nicht einfach ist und auch Kompromisse gemacht werden müssen. Ziel ja, Umsetzung pragmatisch und wirtschaftlich kaum machbar. „Allen Menschen recht getan ...“.	D C
250		4.4.4		Probleme mit Aufsicht für die Schüler in der Wartezeit vor Abfahrt der Busse, Verletzung der Fürsorgepflicht, Gründe für Elterntaxi.	Schulen müssen den vorgeschriebenen und notwendigen Aufsichtspflichten nachkommen.	D
251		4.4.4		In Bezug auf Schülerbeförderung ist NVP kostenorientiert und nicht umweltfreundlich, weil die Eltern zusätzlich zum Bus befördern.	NVP muss natürlich die Kosten beachten. Elterntaxis fahren vermutlich eher nicht wegen Unzumutbarkeit der Schülerbeförderung.	D

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berücksichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
252	Tourismus-Marketing Schlaubetal e.V.	Allg.	Linie 442	Naturpark Schlaubetal mit zunehmender Bedeutung für Kurzzeit- und Urlaubstourismus. Erweiterung und Taktung des ÖPNV trägt zum Attraktivitätsgewinn bei. Vorschläge für Linie A400: <ul style="list-style-type: none"> • Verlegung Hst „Schlaubemühle“ zur Haltebucht „Wirchensee (mit beidseitiger Anbindung), • zusätzliche Hst in Chossewitz (Erschließung Oelsetal), • Nutzungsauswertung zum Saisonende für ggf. Netzerweiterungen 	Es erfolgen eine jährliche Nutzungsauswertung und Bedarfsabfragen bei den Kommunen zur Präzisierung des Fahrplans. Außerdem bedarfsgesteuerte Erweiterung vorgesehen. Weiterer Hinweis bei 4.5.2 (6) eingefügt.	A1
253			Linie 442, 443	Senioren der Stadt Müllrose benötigen am Wochenende Verbindungen mit dem Klinikum in Frankfurt (Oder) bzw. Eisenhüttenstadt.	Für die Verbindungsrelation Mixdorf <> Müllrose <> Frankfurt (Oder) (Linie 442) wird jetzt auch ein Mindestangebot von 2 Fahrtenpaaren an Samstagen vorgeschrieben. Ansonsten besteht die SPNV-Verbindung, auch mit Umstieg nach Eisenhüttenstadt.	B
254			Linie 443	Generell bestehende Fahrten (an Schultagen) auch an Ferientagen anbieten.	Unklar, welche Fahrten gemeint sind. Bei den Linien 442 und 443 werden ca. 80 % der Fahrten an Schultagen auch an Ferientagen angeboten. Das entspricht laut Tab. 3-3 in Abschn. 3.1.2 dem Durchschnitt im LOS.	C
255			Linie 443	Mehr Verbindungen an Schultagen zwischen Müllrose und Eisenhüttenstadt, auch über Fünfeichen. Generell zu schlechte ÖPNV-Verbindungen zwischen Müllrose und Eisenhüttenstadt.	BOS prüft ständig den Bedarf im Schülerverkehr und richtet die erforderlichen Verbindungen darauf aus. An Ferientagen fehlende Paarigkeit auf Linie 443, dadurch weniger Fahrten Richtung EHS. BOS wird Paarigkeit technologisch herstellen. Hinweis bei 4.5.4 eingefügt.	D A2

Lfd. Nr.	Einwender*in, Hinweisgeber*in	Kapitel	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
256	Gemeinde Fredersdorf- Vogelsdorf (im Landkreis MOL)		S. 5	HLZ Freienbrink ist gegenwärtig nicht mit ÖPNV angebun- den, dadurch auch nicht von Fredersdorf-Vogelsdorf zu erreichen. Verlängerung der Linie 951 in diese Richtung aufnehmen.	Nach Fahrplanänderung 12/2020 ist Tes- la/HLZ Freienbrink sehr viel besser mit dem ÖPNV angebunden. Zuständigkeit Linie 951 Aufgabenträger Märkisch-Oderland. Gegenstand eines Prüfauftrags bei gegenwärtig erfolgreicher Evaluierung des Nahverkehrsplanes MOL.	D
257			S. 17	Zur Bedienung kreisexterner Pendlerverflechtungen soll die in der Diskussion befindliche Reaktivierung der Rü- dersdorfer Eisenbahn für eine bessere Verbindung mit dem Landkreis Oder-Spree und insbes. den Gewerbestandorten Tasdorf/IG Vogelsdorf und Freienbrink genutzt werden.	Nachvollziehbarer Hinweis, aber keine Zuständigkeit LOS, sondern Aufgabenträger Land bzw. VBB. Außerdem gesamter Stre- ckenverlauf von 5,4 km in MOL.	C
258			S. 56	Bemühen um Verbesserung der Verknüpfungen wird the- matisiert. Tram-Verbindungen Fredersdorf-Süd - Alt- Vogelsdorf - S Fredersdorf sowie Kleinschönebeck - Schön- eiche, Dorfaue - S Friedrichshagen werden vorgeschlagen.	Die erste Verbindung liegt außerhalb der Zuständigkeit von LOS. Verlängerung der SRS bis Kleinschönebeck könnte zwar dort die vorhandenen Erschließungsmängel beseitigen, für Tram aber viel zu wenig Potenzial bei nur ca. 1.000 Einwohnern.	C