



**Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV
des Landkreises Oder-Spree
Fortschreibung für den Zeitraum 2021 bis 2025**

Bildrechte Deckblatt:

(links oben nach rechts unten)

SRS/Autor unbekannt
MoBus/Autor unbekannt
NEB/Christian Bedeschinski
BOS/Autor unbekannt



Auftraggeber:	Landkreis Oder-Spree Breitscheidstraße 7, 15848 Beeskow Verantwortlich: Rainer Hellmich
Auftragnehmer:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG Warschauer Straße 59A, 10243 Berlin Verantwortlich: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20) Bearbeitung: Christian Gruss Boris Eitel Martin Liebing Leon Allimonos

Beeskow, 1. Februar 2021

Beschlussvorlage

Inhaltsverzeichnis

1	Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplans	1
2	Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung	5
2.1	Lage und Raumstruktur, Wirtschaft und Tourismus	5
2.2	Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte	6
2.3	Verkehrsnetze und weitere verkehrsrelevante Strukturmerkmale	8
2.4	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	10
2.5	Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten	19
3	Angebots- und Nachfrageanalyse	21
3.1	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	21
3.1.1	Liniennetz, Leistungsangebot und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	21
3.1.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)	23
3.1.3	Angebotsstruktur und -qualität im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)	26
3.1.4	Erreichbarkeit zentraler Orte	32
3.1.5	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	33
3.2	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	34
3.3	Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf	35



4	Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen	40
4.1	Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots	40
4.2	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung	40
4.3	Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen	43
4.4	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards	43
4.4.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	44
4.4.2	Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz und PlusBus-Konzept	48
4.4.3	Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten	51
4.4.4	Besondere Vorgaben für die Schülerbeförderung	52
4.4.5	Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre	53
4.4.6	Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland	54
4.4.7	Vorgaben zur Bedienung der Landstraßenbahnen	56
4.4.8	Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang	56
4.5	Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe	62
4.5.1	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	62
4.5.2	Maßnahmen für die Angebotsentwicklung des kommunalen ÖPNV im regionalen Netz	64
4.5.3	Angebotsgestaltung in den Stadtverkehren	78
4.5.4	Maßnahmen im Ergänzungsnetz und Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen	79
4.5.5	Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan	84
5	Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement	86
5.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	86
5.2	Qualitätsmanagement	94
6	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2025	96
6.1	Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen	96
6.2	Räumliche Differenzierung	98
7	Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing	99
7.1	Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung	99
7.2	Unternehmensorganisation	100
7.3	Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	101
7.3.1	Linienbündelung	101
7.3.2	Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	102



7.4	Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	105
7.5	Marketing	106
8	Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV	108
8.1	Investitionsbedarf und Investitionsförderung	108
8.2	Beförderungstarife	115
8.3	Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum	117
8.4	Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des kÖPNV	119

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Verwaltungsgliederung und Bevölkerungsverteilung im Landkreis Oder-Spree	6
Tabelle 2-2	Übersicht zur Einwohnerentwicklung	12
Tabelle 2-3	Entwicklung der Schülerzahlen und Fahrschülerzahlen nach Altersstufen	12
Tabelle 2-4	Beschäftigte am Wohnort und Arbeitsort sowie Arbeitslose 2009 bis 2019	14
Tabelle 2-5	Pendlerdaten 2009 - 2019	14
Tabelle 2-6	Pendlerbeziehungen mit Berlin 2009 - 2019 [Pers.] ²¹	15
Tabelle 2-7	Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2019 [Pers.]	16
Tabelle 2-8	Motorisierungsgrad	18
Tabelle 3-1	Nutzfahrleistungen im SPNV-Netz (Fahrplanjahr 2020)	21
Tabelle 3-2	SPNV-Angebot im Landkreis Oder-Spree (Dezember 2020)	22
Tabelle 3-3	Fahrtenangebot und Nutzfahrleistungen im Busliniennetz 2020 und 2011	24
Tabelle 3-4	Nutzfahrleistungen nach Tagesarten im Straßenbahnliniennetz 2020 LOS	25
Tabelle 3-5	Angebot des kÖPNV nach Linien und Verkehrstagen	26
Tabelle 3-6	Ortslinien im Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU)	29
Tabelle 3-7	Nichteinhaltung der Vorgaben (Summe der Verstöße) zur Erreichbarkeit zentraler Orte	32
Tabelle 4-1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	45
Tabelle 4-2	Definition und Vorgaben für die Relationen im regionalen Hauptnetz	49
Tabelle 4-3	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	51
Tabelle 4-4	Vorgaben für die Mindestbedienung der Stadtverkehre	53
Tabelle 4-5	Definition und Vorgaben der Kategorien im Verflechtungsraum Berliner Umland	54



Tabelle 4-6	Vorgaben für die Mindestbedienung der Relationen im VBU	55
Tabelle 4-7	Vorgaben für die Mindestbedienung der Landstraßenbahnen	56
Tabelle 4-8	Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)	57
Tabelle 4-9	Richtwerte für die Ausstattung von Haltestellen und Zuständigkeit	59
Tabelle 4-10	Parameter für barrierefreie Haltestellen	60
Tabelle 4-11	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	63
Tabelle 4-12	Mengengerüst der Verkehrsleistungsentwicklung (innerhalb LOS)	72
Tabelle 4-13	Mengengerüst der Verkehrsleistungsentwicklung (VBU gesamt)	72
Tabelle 4-14	Vorgezogene Umsetzung von Maßnahmen	85
Tabelle 5-1	Ausstattungsparameter für barrierefreie Fahrzeuge	91
Tabelle 6-1	Nachfrageentwicklung im VBU-Netz bis 2025 [Tausend Personen]	98
Tabelle 8-1	Übersicht Investitionsförderung 2015 bis 2020	108
Tabelle 8-2	Barrierefreiheit der erhobenen Haltestellen nach Kategorie und Fahrgastaufkommen	113
Tabelle 8-3	Mittelbedarf zur ÖPNV-Finanzierung bis 2025 (in TEUR)	122

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1	Verteilung der Schulanfangszeiten	31
Abbildung 3-2	ÖPNV-Beförderungsfälle - Landkreis LOS	34
Abbildung 8-1	Flottenstruktur der BOS 2019	110
Abbildung 8-2	Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des kÖPNV	120

Kartenverzeichnis

Karte 1	Einwohnerdichte nach Gemeinden
Karte 2	Einwohnerentwicklung 2014 - 2019 nach Gemeinden
Karte 3	Schulstandorte
Karte 4	ÖPNV-Netz nach Betreibern und zentrale Orte
Karte 5	Pendlerverflechtungen 2019, kreisintern
Karte 6	Pendlerverflechtungen 2019, kreisextern ohne Berlin und Polen



Karte 7	Pendlerverflechtungen 2019, Auszug Berlin und Polen
Karte 8	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2014-2019, kreisintern
Karte 9	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2014-2019, kreisextern ohne Berlin und Polen
Karte 10	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2014-2019, Auszug Berlin und Polen
Karte 11	Motorisierungsgrad der Gemeinden
Karte 12	ÖPNV-Liniennetz
Karte 13	ÖPNV-Liniennetz Auszug VBU
Karte 14	Angebotshäufigkeit Schultag
Karte 15	Angebotshäufigkeit Ferientag
Karte 16	Angebotshäufigkeit Samstag
Karte 17	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag
Karte 18	Angebotshäufigkeit Schultag im VBU
Karte 19	Angebotshäufigkeit Ferientag im VBU
Karte 20	Angebotshäufigkeit Samstag im VBU
Karte 21	Angebotshäufigkeit Sonntag im VBU
Karte 22	Angebotshäufigkeit Schultag Stadtverkehr Fürstenwalde
Karte 23	Angebotshäufigkeit Ferientag Stadtverkehr Fürstenwalde
Karte 24	Angebotshäufigkeit Samstag Stadtverkehr Fürstenwalde
Karte 25	Angebotshäufigkeit Sonntag Stadtverkehr Fürstenwalde
Karte 26	Angebotshäufigkeit Schultag Stadtverkehr Eisenhüttenstadt
Karte 27	Angebotshäufigkeit Ferientag Stadtverkehr Eisenhüttenstadt
Karte 28	Angebotshäufigkeit Samstag Stadtverkehr Eisenhüttenstadt
Karte 29	Angebotshäufigkeit Sonntag Stadtverkehr Eisenhüttenstadt
Karte 30	Erreichbarkeit Verkehrsrelevanter Ort Schultag
Karte 31	Erreichbarkeit Verkehrsrelevanter Ort Ferientag
Karte 32	Erreichbarkeit Mittelzentren Schultag
Karte 33	Erreichbarkeit Mittelzentren Ferientag
Karte 34	Erreichbarkeit Oberzentren Schultag
Karte 35	Erreichbarkeit Oberzentren Ferientag
Karte 36	Nachfrage am Schultag
Karte 37	Nachfrage am Samstag
Karte 38	Nachfrage am Sonn- und Feiertag
Karte 39	Nachfrage am Schultag - VBU



Karte 40	Nachfrage am Samstag - VBU
Karte 41	Nachfrage am Sonn- und Feiertag - VBU
Karte 42	Kategorisierung Bedienungsrelation und Verknüpfungspunkte
Karte 43	Kategorisierung Bedienungsrelation und Verknüpfungspunkte - VBU
Karte 44	Tarifwaben des VBB, Ausschnitt Oder-Spree
Karte 45	ÖPNV Liniennetz - Konzeptfahrplan (VBU)
Karte 46	Angebotshäufigkeit - Konzeptfahrplan (VBU) Schultag
Karte 47	Angebotshäufigkeit - Konzeptfahrplan (VBU) Samstag
Karte 48	Angebotshäufigkeit - Konzeptfahrplan (VBU) Sonn- und Feiertag
Karte 49	Haltestellenerschließungsbereiche Konzeptfahrplan (VBU) Schultag
Karte 50	Haltestellenerschließungsbereiche Konzeptfahrplan (VBU) Samstag
Karte 51	Haltestellenerschließungsbereiche Konzeptfahrplan (VBU) Sonn- und Feiertag
Karte 52	Nachfrage Konzeptfahrplan (VBU) Schultag 2025
Karte 53	Nachfrage Konzeptfahrplan (VBU) Samstag 2025
Karte 54	Nachfrage Konzeptfahrplan (VBU) Sonn- und Feiertag 2025

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Linienverzeichnis kÖPNV
Anlage 2	Leistungsangebot im kÖPNV
Anlage 3a	Klassifizierung der Siedlungseinheiten
Anlage 3b	Erreichbarkeit Zentraler Orte (Nichteinhaltungen der Vorgaben nach Fahrtenpaaren und Reisezeit)
Anlage 4	Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des kÖPNV
Anlage 5	Haltestellenkategorisierung kÖPNV
Anlage 6	Entwicklung der Ein- und Aussteiger im Durchschnitt je Tag für die Jahre 2012, 2015 und 2018
Anlage 7	Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren



Abkürzungsverzeichnis

Abs	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
AT, Aufg.-Tr.	Aufgabenträger
Az.	Aktenzeichen
B	Land Berlin
B+R	Bike & Ride
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
BbgVergG	Brandenburgisches Vergabegesetz
BER	Flughafen Berlin-Brandenburg International „Willy Brandt“
Bf, Bhf	Bahnhof
BGBI	Bundesgesetzblatt
BLT	Baulastträger
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOS	Busverkehr Oder-Spree GmbH
BOStrab	Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung
BrBSchulG	Brandenburgisches Schulgesetz
BU	Berliner Umland
Busbf	Busbahnhof
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R.
CB	Stadt Cottbus
DB	Deutsche Bahn
DiF	Dienstag an Ferientagen
DiS	Dienstag an Schultagen
DoF	Donnerstag an Ferientagen
DoS	Donnerstag an Schultagen
ø	durchschnittlich
e.V.	eingetragener Verein
EE	Landkreis Elbe-Elster
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle - europäischer Abgasstandard für Busse und LKW
EG	Europäische Gemeinschaft
Einw	Einwohner
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
UVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Folgemaßn	Folgemaßnahme
FP	Fahrtenpaar (Hin- und Rückfahrt)
Fpl	Fahrplan
Fpl-km	Fahrplankilometer (Nutzfahrleistung laut Fahrplan, ohne Leerkilometer)



Fr	Freitag
FrF	Freitag an Ferientagen
FrS	Freitag an Schultagen
FS	Fahrschüler
FS-Q	Fahrschülerquote (bezogen auf die Schüler insgesamt)
FT	Ferientag
Gem	Gemeinde
GG, GWG	Gewerbegebiet
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Grundschule
GT	Gemeindeteil
GVBL	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System
Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
HVR	Hauptverbindungsrelation
HVZ	Hauptverkehrszeit
InnoMob	Innovative Mobilität
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBA	Kraftfahrtbundesamt
KBS	Kursbuchstrecke
KGMVZ	Klimagerechtes Mobilitätsverkehrszentrum (in Cottbus)
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
kÖPNV	kommunaler (bisher: übriger) Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg)
LBF	Linienbeförderungsfälle
Ldkr, Lk	Landkreis
LDS	Landkreis Dahme-Spreewald
LE	Low entry (engl. Niedriger Einstieg), nicht durchgängig niederflurig, niedriger Einstieg an mindestens einer Tür
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LOS	Landkreis Oder-Spree
LRE	Lokale Regieeinheit
MB	Mittelbereich
MiF	Mittwoch an Ferientagen
MiS	Mittwoch an Schultagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
min, ‘	Minute/n
Mo	Montag
Modal Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl)



MoF	Montag an Ferientagen
MoS	Montag an Schultagen
MOL	Landkreis Märkisch-Oderland
MotGrd	Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1000 Einwohner)
MZ	Mittelzentrum
MZFT	Mittelzentrum in Funktionsteilung
NBZ	Nahbereichszentrum (ehem. Grundzentren und Kleinzentren)
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn AG
NMIV	nichtmotorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OBUS	Oberleitungsbus
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖDK	Öffentliche Dienstleistungskonzession
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVfV BB	ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg
ÖPNVG BB	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz) des Landes Brandenburg
OSL	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
OT	Ortsteil
OVG	Oberverwaltungsgericht
OZ	Oberzentrum (hier einschl. Metropole)
p.a.	per anno (pro Jahr)
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBefAusglV	Personenbeförderungsausgleichsverordnung
Pers	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
%P	Prozentpunkt
RB	RegionalBahn, Produkt des SPNV
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress, Produkt des SPNV
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	Reisendenerfassungssystem
RL, RiLi	Richtlinie
Rtg	Richtung
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH
RZ	Reisezeit
Sa	Samstag
SektVO	EU-Sektorenvergabeverordnung - Verordnung über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Bereich des Verkehrs, der Trinkwasserversorgung und der Energieversorgung
Sek I	Sekundarstufe I - umfasst die Schulstufen der mittleren Bildung
Sek II	Sekundarstufe II - umfasst die gymnasiale Oberstufe, berufsbildenden Schulen und Weiterbildungsschulen für Erwachsene



SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
SL	Standardlinienbus
So	Sonntag
SPN	Landkreis Spree-Neiße
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Schultag
StVO	Straßenverkehrsordnung
svp	sozialversicherungspflichtig
SXF	Flughafen Berlin-Schönefeld
TF	Landkreis Teltow-Fläming
UBF	Unternehmensbeförderungsfall
üÖPNV	übriger (jetzt: kommunaler) Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBU	Verflechtungsraum Berliner Umland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGOSL	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH
VMEE	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH
VO	Verordnung
VP	Verknüpfungspunkte
VR	Verbindungsrelation
vsl	voraussichtlich
Vsys	Verkegrssystem
VTF	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH
VU	Verkehrsunternehmen
VVBV	Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfs- verkehren
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift PlusBus
WE	Wochenende
WMR	Weiterer Metropolenraum



1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplans

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes für den kommunalen Öffentlichen Personennahverkehr ist das ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg (ÖPNVG BB) in der seit 14. Dezember 2017 gültigen Fassung¹. Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als kommunaler (bis 2017 als übriger) Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV) bezeichnete straßengebundene ÖPNV nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der kÖPNV umfasst im Landkreis Oder-Spree den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw), mit Straßenbahnen sowie eine Personenfähre. Nach § 1 Absatz 2 und § 3 Absatz 3 ÖPNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im kÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger zu realisieren. Als integrierten Bestandteil des kÖPNV und ebenso freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe, aber in Realisierung der Schulpflicht, haben die Landkreise und kreisfreien Städte die Schülerbeförderung nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes² als deren Träger zu organisieren.

Entsprechend § 7 ÖPNVG BB hat das Land Brandenburg zunächst in 2007 und dann alle 5 Jahre einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen. Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 29.04.2004 ist eine solche Verpflichtung für die zuständigen Aufgabenträger des kÖPNV entfallen. Gemäß § 8 ÖPNVG BB können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen. Wenn sie das tun, müssen diese aber sinngemäß den Grundsätzen, Zielen und inhaltlichen Vorgaben gemäß § 7 Abs. 3 Nr. 1 und 2 und Abs. 4 Nr. 1 bis 5 ÖPNVG BB entsprechen.

Somit sind nach § 7 Absatz 3 ÖPNVG BB zu berücksichtigen:

- die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
- die Ziele und Grundsätze nach § 2 sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3,
- die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs,

und gemäß § 7 Absatz 4 mindestens Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Angebotsentwicklung,
2. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
3. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
 - a. die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht,
 - b. die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste,
 - c. die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
4. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten³,

¹ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017, GVBl I Nr. 30

² Brandenburgisches Schulgesetz (BrBSchulG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 02.08.2002, zuletzt geändert durch Artikel 30 des Gesetzes vom 08.05.2018, GVBl. I/18 [Nr. 8], S. 22

³ Aussagen zu den Betriebskosten müssen den Datenschutz der Unternehmen im Wettbewerb respektieren.



5. das Finanzierungskonzept,
6. die Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

Nach § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)⁴ sollen die vom Aufgabenträger festzustellenden Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV in der Regel in einem Nahverkehrsplan als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV definiert werden. Verkehrsunternehmen, Behindertenbeauftragte sowie bestimmte Gremien zur Interessenvertretung der Nutzer sind zu beteiligen bzw. anzuhören, ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet entsprechend § 8 Absatz 3 PBefG die durch den Kreistag des Landkreises Oder-Spree legitimierte Rahmenvorgabe für die Entwicklung des kÖPNV im Kreisgebiet für den Zeitraum 2021 bis 2025. Er muss einerseits so konkret sein, dass er als das von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers legitimierte Instrument geeignet ist, die verkehrspolitischen Ziele in der ÖPNV-Gestaltung unter Berücksichtigung finanzpolitischer Rahmenbedingungen umzusetzen. Andererseits darf er die unternehmerische Verantwortung der konzessionstragenden Verkehrsunternehmen nicht mehr einschränken als im öffentlichen Interesse notwendig ist. Er muss die Mobilitätsstrategie 2030 der Landesentwicklungsplanung und die im Landesnahverkehrsplan 2018 bis 2022 konzipierte Entwicklung des SPNV mit der Perspektive i2030 in die Gestaltung des kÖPNV einbeziehen.

Der Nahverkehrsplan ist also ein Instrument des Landkreises zur Steuerung der ÖPNV-Bedienung als Selbstverwaltungsaufgabe. Er entfaltet keine Rechtswirksamkeit gegenüber Dritten, sondern stellt eine Rahmenplanung, auch für die zukünftige Vergabe der ÖPNV-Leistungen, dar.

Der Landkreis Oder-Spree hat erstmals 1996 einen Nahverkehrsplan aufgestellt und diesen 2001, 2007 und 2012 fortgeschrieben sowie die Geltungsdauer der 3. Fortschreibung bis 2020 verlängert. Der vorliegende Plan ist eine 4. Fortschreibung für den Folgezeitraum 2021 bis 2025, nicht jedoch eine Neuaufstellung. Darin sind unter anderem die in den letzten Jahren eingetretenen Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung, -organisation und -finanzierung, der differenzierten Nachfrageentwicklung und der Anforderungen an die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV und für den Klimaschutz zu berücksichtigen.

Die Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen ist in folgenden Punkten zu umreißen:

- a) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ist⁵ am 03.12.2009 in Kraft getreten. Sie enthält gegenüber den bis dahin anzuwendenden Verordnungen 1191/69 und 1107/70 wesentlich veränderte Anforderungen an die Vergabe von ÖPNV-Leistungen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen einschließen, sowie an die vertragliche Vereinbarung, Kontrolle und Vergütung dieser Leistungen. Kernstück der Verordnung ist die Stärkung des Wettbewerbs zwischen den ÖPNV-Unternehmen. Am 29.03.2014 sind die Auslegungsleitlinien der EU-Kommission zu dieser Verordnung veröffentlicht worden.

⁴ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.02.1961 in der Fassung der Änderung vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), wirksam zum 01.01.2013. Gegenwärtig befindet sich eine weitere Novellierung in der Gesetzgebungsphase.

⁵ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1161/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU vom 03.12.2007; Änderung der Verordnung als Nr. (EU) 2016/2338 am 23.12.2017 im EU-Amtsblatt veröffentlicht.



Unter der Nr. (EU) 2016/2338 ist am 24.12.2017 eine Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft getreten.

- b) Die Anpassung des nationalen Rechts an die unter a) genannte Verordnung erfolgt für den kÖPNV durch am 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG. Sie umfasst erstmals vergaberechtliche Regelungen, die entsprechend der VO (EG) 1370/2007 sowohl Selbsterbringung und Direktvergabe als auch die wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen und die Erteilung ausschließlicher Rechte vorsehen. Es bleibt allerdings beim Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die nicht der EU-Verordnung unterliegen. Das ist von wesentlicher Bedeutung für den Ablauf der Genehmigungs- und Vergabeverfahren für ÖPNV-Leistungen.
- c) Obwohl das novellierte PBefG die Ausgleichszahlungen für die Einnahmeverluste aus der Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gemäß § 45a PBefG aus der Gültigkeit der VO (EG) 1370/2007 ausnimmt,⁶ erlaubt die bereits früher eingefügte Rückholklausel nach § 64a PBefG den Bundesländern weiterhin, die Regelungen nach § 45a PBefG durch landesrechtliche Regelungen zu ersetzen. Das Land Brandenburg macht seit 2008 davon Gebrauch.
- d) Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.⁷ Seit dem Jahr 2014 war eine Revision der Mittelaufteilung nach dem RegG angekündigt worden, deren Ergebnis auf der Grundlage des sogen. „Kieler Schlüssels mit Nachschlag“ ab dem Haushaltsjahr 2016 in Kraft getreten ist.
- e) Das Entflechtungsgesetz⁸ regelt im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. Eine Revision dieser Mittel ist im Rahmen des Geltungszeitraumes durchgeführt worden und hat zu erhöhten Zuführungen an die Länder in den Jahren 2016 bis 2019 geführt. Nach bisheriger Regelung endete der Geltungszeitraum am 31.12.2019. Das GVFG-Bundesprogramm hatte ebenfalls eine Laufzeit bis Ende 2019. Im Land Brandenburg haben Kabinett und Landtag die weitere Zweckbindung dieser Mittel für den ÖPNV beschlossen. Zudem hat das Land Brandenburg erklärt und beschlossen, Mittel mindestens in der bisherigen Größenordnung der Entflechtungsmittel, künftig aus dem Umsatzsteueraufkommen und per Verordnung statt per Gesetz weiter für den ÖPNV aufzuwenden.
- f) Die Umsetzung der unter c) bis e) genannten Veränderungen erfolgten im Land Brandenburg durch Novellierungen des ÖPNVG und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV)⁹ sowie weiterer Förderinstrumente (z. B. KIP-Infrastrukturförderung (ausgelaufen); VVBV-Bedarfsverkehre; KombiBus-Richtlinie; VVPlusBus für die PlusBus-Förderung¹⁰).

⁶ § 8 Absatz 4 PBefG, die Möglichkeit ergibt sich aus Artikel 3 Absatz 4 der VO (EG) 1370/2007

⁷ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27.12.1993, zuletzt geändert durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23.12.2016 (BGBl. I, S. 3234)

⁸ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006, zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 01.12.2016 (BGBl. I Seite 2755)

⁹ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03.01.2005, GVBl. II Nr. 2, S. 42, zuletzt geändert durch Verordnung vom 18.01.2018, GVBl. II/18 Nr. 4

¹⁰ Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) vom 24.08.2018. Amtsblatt für Brandenburg Nr. 37/2018 vom 19.09.2018



Die Entwicklung der wirtschaftlichen und sozialen Rahmenbedingungen für den kÖPNV umfasst vor allem die folgenden Gesichtspunkte und daraus abzuleitenden Forderungen:

- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet sowie aus dem Mobilitätsverhalten, z. B. durch veränderte Pendlerbeziehungen und Verkehrsmittelwahl,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus der schrittweisen Neustrukturierung des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden,
- die Erhaltung und weitere Vervollkommnung und Bedarfsanpassung des Verkehrsangebotes, innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen des Aufgabenträgers, unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Landesförderung für den ÖPNV und ggf. auch unter Einbeziehung der Nutznießer umfassender Angebotsverbesserungen,
- das zunehmende, aber neu zu bewertende Gewicht bedarfsabhängiger Angebote als ein wesentliches Mittel der sachgerechten Angebots- und Aufwandsverteilung sowie alternativer Mobilitätsformen im Grenzbereich zum ÖPNV,
- verstärkte Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel, bis 2022 möglichst weitgehend die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen,¹¹
- Erhöhung des Beitrags des ÖPNV für die Reduzierung der Umweltbelastung, sowohl durch die Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs als auch durch die Flottenentwicklung in der ÖPNV-Durchführung selbst.

Den gesetzlichen Grundanforderungen und den kommenden Anforderungen Rechnung tragend wird der auf Seite 1 beschriebene Grundaufbau des Nahverkehrsplanes realisiert, jedoch werden Ergänzungen vorgenommen und bestimmte Schwerpunkte gesetzt:

1. Im Sinne einer integrierten Angebotsplanung spielen Aspekte der Hierarchisierung der Angebotsstruktur, der Abstimmung und Verknüpfung der Angebote sowie generell die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Angebotsgestaltung eine verstärkte Rolle.
2. Die veränderten Modalitäten in der Zuweisung von Landesmitteln und des Nachweises ihrer Verwendung erlegen dem kommunalen Aufgabenträger eine höhere Verantwortung auf.
3. Die sich aus der Bestellung und Finanzierung der kÖPNV-Leistungen ergebenden Regie- und Kontrollfunktionen und deren organisatorische Absicherung durch den Aufgabenträger begründen eine erhöhte Verantwortung des Aufgabenträgers. Dazu gehört auch die künftige Gewährleistung der Finanzierbarkeit bestellter Leistungen und zu gewährleistender Bedienungs- und Qualitätsstandards.
4. Vorbereitung einer rechtssicheren und rechtskonformen Neuvergabe der Leistungen des kÖPNV auf der Grundlage der VO (EG) 1370/07 bzw. Nr. (EU) 2016/2338 und des Brandenburgischen Vergabegesetzes¹² in Verbindung mit einer Neuerteilung der Liniengenehmigungen auf der Grundlage des PBefG.

¹¹ Forderung nach § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG, mit der Möglichkeit, nach Satz 4 Ausnahmen festzulegen

¹² Brandenburgisches Gesetz über Mindestanforderungen für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen (Brandenburgisches Vergabegesetz - BbgVergG) vom 29.09.2016. GVBl. I/2016 Nr. 21, zuletzt geändert: 30.04.2019 GVBl. I/2019 Nr. 10



2 Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung

2.1 Lage und Raumstruktur, Wirtschaft und Tourismus

Der Landkreis Oder-Spree liegt im Osten des Landes Brandenburg und erstreckt sich von Nord nach Süd über ca. 55 km sowie in seiner Ost-West-Achse über ca. 76 km zwischen der Metropole Berlin und dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) bzw. der Grenze zur Republik Polen.

Nach dem Raumordnungsbericht 2018¹³ sind aufgrund ihrer Nähe und Beziehung zur Metropole Berlin die Stadt Erkner und die amtsfreien Gemeinden Schöneiche bei Berlin, Woltersdorf und Grünheide (Mark) sowie die amtsangehörige Gemeinde Gosen-Neu Zittau dem „(Verflechtungsraum) Berliner Umland“ (VBU) zugeordnet. Das ist sowohl nach der Fläche als auch nach der Einwohnerzahl der geringste VBU-Anteil aller an Berlin angrenzenden Landkreise.

Die weiteren Städte und Gemeinden werden dem „Weiteren Metropolenraum“ (WMR) zugeordnet, der in der Regionalplanung weiter differenziert wird in „Weiterer Verflechtungsraum der Metropole und der Regionalen Wachstumskerne“ sowie „Ländlichen Gestaltungsraum“.

Der Landkreis Oder-Spree steht mit einer Fläche von 2.257 km² und einer Wohnbevölkerung von 178.803 Personen¹⁴ jeweils an 5. Stelle der insgesamt 14 Landkreise im Land Brandenburg. Seine Bevölkerungsdichte entspricht mit 79 Einwohnern pro km² etwa dem Durchschnitt der Landkreise. Die Dichtewerte sind vergleichbar dem Nachbarkreis Dahme-Spreewald, etwas niedriger als die des Nachbarkreises Märkisch-Oderland und höher als die des Nachbarkreises Spree-Neiße.

Nach Anstiegen der Einwohnerzahlen bis zum Jahr 2000 und zwischenzeitlichen Rückgängen von 2000 bis 2013 (teilweise verstärkt durch die zensusbedingte Ausweisung) sind die Zahlen nunmehr weitgehend stabil. Von 2013 bis 2019 wurde ein geringfügiger Anstieg der Einwohnerzahl des Landkreises um +1,1 % festgestellt.

In der Verteilung der Wohnbevölkerung bestehen starke, hauptsächlich durch die Lage zur Metropole Berlin bedingte Unterschiede. Im Verflechtungsraum ist die Einwohnerdichte mehr als doppelt so hoch, wie im Durchschnitt des übrigen Kreisgebietes (vgl. Tabelle 2-1 und Karte 1). Die Entwicklung der Wohnbevölkerung verläuft langfristig stark räumlich differenziert und teilweise sogar gegenläufig. Starke Zuwächse im berlinnahen Raum und vor allem im Raum Bad Saarow/Storkow stehen Verluste im weiteren ländlichen Raum gegenüber. Die Verluste sind aber zunehmend beschränkt auf die östlichen Randbereiche, insbesondere die Stadt Eisenhüttenstadt (vgl. Karte 2). Von diesen östlichen Randbereichen abgesehen, haben sich die Einwohnerzahlen im Weiteren Metropolenraum (WMR) des Landkreises mittelfristig etwas stabilisiert.

Die Wirtschaftsstruktur des Landkreises Oder-Spree wird geprägt durch Zentren der Eisen- und Stahlindustrie am Standort Eisenhüttenstadt, Maschinen- und Anlagenindustrie sowie Chemieindustrie am Standort Fürstenwalde und Holzverarbeitungsindustrie am Standort Beeskow. Die Wirtschaftsstandorte Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde bilden 2 von 15 Regionalen Wachstumskernen im Land Brandenburg, die über Standortentwicklungskonzepte verfügen. Das Handels- und Logistikzentrum Freienbrink (GVZ Berlin Ost) besitzt für das Verkehrsgewerbe eine überregionale Bedeutung, die durch die unmittelbar angrenzende Ansiedlung der TESLA Gigafactory in Kürze noch erheblich aufgewertet wird.

¹³ Raumordnungsbericht 2018 Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg. Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin, Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg, Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg. November 2018

¹⁴ Stand 31.12.2019, Quelle: Statistisches Bundesamt (DESTATIS)



Vor allem in verkehrsgünstigen Lagen (u. a. in Fürstenwalde, Spreehagen, Müllrose, Storkow, Erkner und Jacobsdorf) sind Gewerbegebiete entstanden, wo sich zahlreiche kleine und mittlere Unternehmen der verschiedenen Branchen angesiedelt haben.

Als einer der wald- und seenreichsten Regionen Brandenburgs hat der Landkreis Oder-Spree große Potenziale zur Entwicklung des Tourismus als Wirtschaftsfaktor. Er hat wesentliche Anteile an den ausgedehnten Naturparks Schlaubetal und Dahme-Heideseen. Touristischer Mittelpunkt ist die als Heilbad anerkannte Gemeinde Bad Saarow. Über sie wie auch über die Stadt Storkow wird auch die Scharmützelsee-Region erschlossen. Weitere touristische Zentren von überregionaler Bedeutung sind Neuzelle mit dem Kernstück der historischen Klosteranlage sowie Woltersdorf am Rande von Berlin.

2.2 Verwaltungsstruktur und Zentrale Orte

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Oder-Spree weist 6 amtsfreie Städte und weitere 5 amtsfreie Gemeinden sowie 6 Ämter mit zusammen 1 amtsangehörigen Stadt und 25 amtsangehörigen Gemeinden aus.

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung und Bevölkerungsverteilung im Landkreis Oder-Spree

Amtsfreie Städte		Einw.	Amtsfreie Gemeinden		Einw.
	Beeskow	8.040	Grünheide		8.755
	Eisenhüttenstadt	23.878	Rietz-Neuendorf		4.098
	Erkner	11.856	Schöneiche		12.789
	Friedland	2.985	Tauche		3.809
	Fürstenwalde/Spree	31.965	Woltersdorf		8.302
	Storkow (Mark)	9.226			
Amt	zugeordnete Gemeinde	Einw.	Amt	zugeordnete Gemeinde	Einw.
Brieskow-Finkenheerd		7.488	Scharmützelsee		10.312
	Brieskow-Finkenheerd	2.334		Bad Saarow	6.003
	Groß Lindow	1.702		Diensdorf-Radlow	604
	Vogelsang	771		Langewahl	875
	Wiesenau	1.263		Reichenwalde	1.216
	Ziltendorf	1.478		Wendisch Rietz	1.614
Neuzelle		6.457	Schlaubetal		9.899
	Lawitz	564		Grunow-Dammendorf	510
	Neißemünde	1.609		Mixdorf	902
	Neuzelle	4.284		Müllrose, Stadt	4.636
Odervorland		10.231		Ragow-Merz	521
	Berkenbrück	1.016		Schlaubetal	1.814
	Briesen (Mark)	2.827		Siehdichum	1.516
	Jacobsdorf	1.893	Spreehagen		8.713
	Steinhöfel	4.495		Gosen-Neu Zittau	3.239
(unterlegter Gemeindename - Sitz d. Amtsverwaltung)				Rauen	2.014
				Spreehagen	3.460



Zuletzt war 2014 die Gemeinde Madlitz-Wilmersdorf nach Briesen (Mark) eingemeindet worden, so dass noch 37 Gemeinden im Landkreis bestehen. Die Gemeinde Steinhöfel ist nicht mehr amtsfrei, sondern in das Amt Odervorland eingegliedert worden.

Durch zahlreiche Eingemeindungen sind die Städte und Gemeinden meist keine für die Planung und Bewertung der ÖPNV-Erschließung ausreichenden räumlichen Einheiten, da außerhalb der geschlossenen Stadtgebiete (Kernstädte) bzw. der Verwaltungssitze von Gemeinden vielfach Siedlungseinheiten mit einem eigenen ÖPNV-Erschließungsbedarf bestehen. Daher werden zur Erarbeitung von Erschließungsvorgaben als ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten räumlich abgegrenzte Einheiten zusammenhängender Wohnbebauung mit wenigstens 100 Einwohnern (gleichgestellt werden abgegrenzte Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen) gebildet.

Ihre Ausweisung erfolgt in Anlage 3a. Insgesamt werden dort 136 Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnern (und zusätzlich nachrichtlich 5 Siedlungseinheiten mit weniger als 100 Einw.) aufgeführt, die zur Überprüfung der in Abschnitt 4.4.3 dargestellten ÖPNV-Erschließungsvorgaben gedient haben.

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)¹⁵ weist als Mittelzentren (MZ) die

- Kreisstadt Beeskow
- Stadt Fürstenwalde/Spree
- Stadt Eisenhüttenstadt und
- Stadt Erkner

aus.

Außerhalb des Kreisgebietes sind die Städte Königs Wusterhausen, Schönefeld/Wildau, Lübben, Strausberg und Guben sowie die Gemeinden Neuenhagen/Hoppegarten relevante Mittelzentren.

Die für den Landkreis relevanten Oberzentren sind die

- Metropole Berlin
- Kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder) und
- kreisfreie Stadt Cottbus.

Zur nähräumlichen Versorgung werden durch den Aufgabenträger folgende Nahbereichszentren (NBZ) definiert (vgl. Karte 4): (Grundfunktionale Schwerpunkte/Verkehrsrelevante Orte)

- | | |
|-------------------------|------------------------|
| • Schöneiche bei Berlin | • Briesen (Mark) |
| • Woltersdorf | • Müllrose |
| • Grünheide | • Friedland |
| • Storkow | • Brieskow-Finkenheerd |
| • Bad Saarow | • Neuzelle |

sowie angrenzend:

- Rüdersdorf
- Müncheberg

mit ihren jeweiligen Hauptortslagen.

¹⁵ Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) vom 29.04.2019. Hrsg. wie 13

Zentrale Orte der Nahbereichsebene werden seit der Aufhebung des LEP B-B 2014 durch die Landesplanung nicht mehr festgelegt. Der Teilplan „Grundfunktionale Schwerpunkte“ des Integrierten Regionalplans der Region Oderland-Spree befindet sich in der Aufstellung. In Ermangelung einer alternativen Planungsgrundlage setzt der Aufgabenträger bis zum Vorliegen einer solchen für die Nahverkehrsplanung die bisherige Handhabung mit Festlegung sogen. Verkehrsrelevanter Orte (VRO) fort.



Hierbei ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den Zentren im berlinnahen Raum, in denen die inner- und nachbarörtliche Erschließung stärkeres Gewicht gegenüber der zentralörtlichen Rolle hat, und den im ländlichen Raum definierten NBZ, deren Anforderungen an die ÖPNV-Erschließung sich hauptsächlich aus ihrer zentralörtlichen Funktion ergibt.

2.3 Verkehrsnetze und weitere verkehrsrelevante Strukturmerkmale

Die verkehrlichen Hauptachsen des Landkreises Oder-Spree werden im Schiienenverkehr durch folgende Eisenbahn-Kursbuchstrecken (KBS) gebildet: (Stand zum Fahrplanwechsel Dezember 2020)

- KBS 200.3 Erkner - Berlin-Hauptbahnhof - Berlin-Spandau
(1,07 km im Kreisgebiet mit 1 Zugangsstelle)
- KBS 201 Magdeburg - Berlin - Frankfurt/Oder - Eisenhüttenstadt
(65,79 km im Kreisgebiet mit 13 Zugangsstellen)
- KBS 211 Cottbus - Eisenhüttenstadt (- Frankfurt/Oder)
(19,3 km im Kreisgebiet mit 4 Zugangsstellen)
- KBS 209.35 Fürstenwalde - Bad Saarow, Klinikum
(13,03 km im Kreisgebiet mit 4 Zugangsstellen)
- KBS 209.36 Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt/Oder
(56,69 km im Kreisgebiet mit 12 Zugangsstellen)

Das vom SPNV befahrene Streckennetz weist also insgesamt eine Länge von ca. 155,9 km auf.

Das SPNV-Netz gewährleistet für den Landkreis Oder-Spree gegenwärtig folgende Bedingungen:

- a) Der Landkreis Oder-Spree profitiert von der herausgehobenen Bedeutung der Kursbuchstrecken 201 und 211 für den Verkehrsraum Berlin-Brandenburg.
Die Integration des Landkreises in das überregionale Bahnnetz wird mittels der Zugprodukte RE1 und RB11 sowie RB36 durch die Verbindungen nach Berlin, zu den Landeshauptstädten Potsdam und Magdeburg sowie allen Oberzentren des Landes Brandenburg hergestellt.
- b) Auf allen SPNV-Strecken im Landkreis werden gegenwärtig mindestens Stundentakte mit ausreichender Betriebszeit angeboten. Infolge durchgeführter Ausbaumaßnahmen konnten Verkürzungen der Reisezeiten erreicht werden, was die Attraktivität der Angebote deutlich verbessert hat. Zusätzlich konnte auch durch die wechselweise Bedienung der Zugangsstellen auf den einzelnen Abschnitten der SPNV-Hauptachse des Kreises ein akzeptabler Kompromiss zwischen Reisezeitanforderungen und Anbindungsqualität gefunden werden.
- c) Die Netzstruktur entspricht mit der Anbindung aller Mittelzentren und mit Ausnahme von Friedland auch aller Nahbereichszentren wichtigen verkehrlichen Anforderungen des Landkreises. Durch den Verlauf der Bahnstrecken (KBS 201 bzw. 209.36 vorwiegend in Ost-West-Richtung in Mittellage des Kreises / KBS 211 in östlicher Randlage in Nord-Süd-Richtung) wird somit eine auf die Siedlungsschwerpunkte gerichtete Erschließung durch den Bahnverkehr gewährleistet. Alle im Kreisgebiet lokalisierten 32 Zugangsstellen zum SPNV werden während der Haupt- und Normalverkehrszeit an Werktagen in einem 30- bzw. 60-Minuten-Takt bedient.
- d) Zunehmende Bedeutung hat die KBS 200.3 mit der S-Bahn-Linie 3 erlangt, die mit dem Bahnhof Erkner zwar nur eine Zugangsstelle im Kreisgebiet bedient, dennoch aber in Kombination mit



dem RE1 eine gute Anbindung des sich dynamisch entwickelnden Raumes Erkner/Grünheide/Spreenagen an die Metropole Berlin gewährleistet.

Hauptachse im Straßennetz ist die Bundesautobahn A 12 Berlin - Frankfurt (Oder) mit einer Länge im Kreisgebiet von 47 km und 6 Anschlussstellen¹⁶. Sie ist am Autobahndreieck Spreeau mit dem Berliner Außenring (A 10) verknüpft und mit dem südlichen Ast der A 10 Bestandteil der Europastraße 30. Eine weitere Achse in Ost-West-Richtung - insbesondere zwischen Zentralen Orten im Landkreis - wird durch die Bundesstraße 246 mit einer Länge im Kreisgebiet von ca. 63 km gebildet. Vorwiegend in Nord-Süd-Richtung verlaufen die Bundesstraßen 87, 112 und 168.

Das Gesamtnetz der Bundesstraßen hat im Kreisgebiet eine Länge von ca. 205 km, zu denen in der überörtlichen Erschließung noch 480 km Landesstraßen treten.

Zu den ÖPNV-relevanten Strukturmerkmalen gehören auch die verkehrsgeografischen und topografischen Gegebenheiten des Territoriums, was sich vorrangig in der Angebotsplanung, durchaus aber auch beim Verkehrsaufkommen niederschlägt.

Ein weiteres, für die ÖPNV-Durchführung wesentliches netzstrukturelles Merkmal ist das Schulstandortnetz. Das Schulstandortnetz weist folgende 70 Schulen mit 71 Standorten im Kreisgebiet auf:

- 34 Grundschulen, darunter 6 in freier Trägerschaft
- 12 Oberschulen, darunter 8 in freier Trägerschaft
- 3 Grund- und Oberschulen, darunter keine in freier Trägerschaft
- 2 Gesamtschulen (Oberschulen mit gymnasialer Oberstufe), darunter 1 in freier Trägerschaft
- 8 Gymnasien, darunter 4 in freier Trägerschaft
- 1 Oberstufenzentrum mit 2 Standorten
- 6 Förderschulen, darunter 1 in freier Trägerschaft
- 4 Berufliche Schulen, alle in freier Trägerschaft.

In **Karte 3** wird das Standortnetz der Schulen im Kreisgebiet dargestellt. Dieses ist sehr stabil. Zum Stand 2012 wurden 73 Schulen mit 74 Standorten festgestellt. Im Wesentlichen sind zwei Förderschulen aufgelöst bzw. nicht mehr als Schule ausgewiesen worden. Die Oberstufenzentren sind zum OSZ Oder-Spree „Gottfried Wilhelm Leibniz“ zusammengefasst worden, mit Sitz am Standort Palmnicken (Fürstenwalde) und einem Standort in Eisenhüttenstadt. Veränderung ist insbesondere durch freie Träger erfolgt. In Neu Zittau erfolgte der Aufbau eines Gymnasiums in freier Trägerschaft. Ebenfalls in Neu Zittau eine Berufsfachschule und eine Grundschule in Neuzelle.

Das Standortnetz weist eine starke Konzentration insbesondere auf die Mittelzentren Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde sowie in geringerem Maße auf die Kreisstadt Beeskow und das Nahbereichszentrum Neuzelle auf. Auffällig ist zudem die zunehmende Verdichtung im Verflechtungsraum Berliner Umland. Weiterführende Schulen finden sich außerhalb dieser Bereiche nur vereinzelt. Für das Umland des Oberzentrums Frankfurt (Oder) ist zu beachten, dass Schüler aus diesem Teil des Kreisgebietes auch insbesondere weiterführende Schulen in der Stadt Frankfurt (Oder) besuchen. Im Grundschulbereich dagegen ist der Konzentrationsgrad wesentlich geringer, weil diese auch in kleineren Orten und in den

¹⁶ ohne Dreieck Spreeau



Achsenzwischenräumen und insbesondere in den geografischen Randbereichen (Rietz-Neuendorf, Steinhöfel, Tauche, Friedland) vorhanden sind.

2.4 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

Für die Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist neben der Angebotsgestaltung und dem Vorhandensein von Alternativ- und Konkurrenzangeboten in erster Linie die Entwicklung der sozio-ökonomischen und demographischen Determinanten (kurz: Strukturdaten) von Bedeutung.

Als **Hauptstrukturdaten** werden betrachtet:

- | | |
|---|--|
| ☐ Einwohner und Altersstruktur | ☐ Pendler |
| ☐ svp Beschäftigte am Wohnort | ☐ Schüler |
| ☐ svp Beschäftigte am Arbeitsort
(besetzte Arbeitsplätze) | ☐ Motorisierungsgrad. |

Jede dieser Größen übt besondere Einflüsse auf die Verkehrserzeugung nach bestimmten Fahrtzwecken aus. Die sich daraus ergebenden Verkehrsströme (Quelle-Ziel-Beziehungen) sind stärker von der standörtlichen Potenzialentwicklung abhängig. Die konkrete Routenwahl wird durch das vorliegende Angebot der Fahrtmöglichkeiten bestimmt.

Schließlich sind bei einer Nachfrageprognose auch im engsten Sinne verhaltensabhängige Nutzungstrends zu beachten, wie eine vermehrte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads aus Gründen wachsenden Umwelt- und Gesundheitsbewusstseins oder auch aus Kostengründen u. ä.

Die **Einwohnerzahlen** des Landkreises sind insgesamt weitgehend stabil, ihr Verlauf ist aber zeitlich und räumlich differenziert.

- Nach Anstiegen der Einwohnerzahlen bis zum Jahr 2000 und zwischenzeitlichen Rückgängen von 2000 bis 2013 (teilweise verstärkt durch die zensusbedingten Ausweisung) sind die Zahlen nunmehr weitgehend stabil. Von 2013 bis 2019 wurde ein geringfügiger Anstieg der Einwohnerzahl des Landkreises um +1,1 % festgestellt.
- Starken Zuwächsen im berlinnahen Raum und vor allem im Raum Bad Saarow/Storkow stehen Verluste im weiteren ländlichen Raum gegenüber. Die Verluste sind aber zunehmend beschränkt auf die östlichen Randbereiche, insbesondere die Stadt Eisenhüttenstadt (vgl. Karte 2). Von diesen östlichen Randbereichen abgesehen, haben sich die Einwohnerzahlen im weiteren Metropolenraum (WMR) des Landkreises mittelfristig etwas stabilisiert.

Dabei ist die Entwicklung sogar deutlich günstiger verlaufen, als nach der Landesprognose und auch gegenüber der Prognose im bisher geltenden Nahverkehrsplan, was sowohl darauf zurückzuführen ist, dass sich die Einwohnerzahlen für den ländlichen Raum etwas stabilisiert haben, als auch darauf, dass die Einwohnerzahlen im VBU weiter und stärker angestiegen sind. Dieser Gesamttrend wird sich auch über das Jahr 2020 hinaus weiter fortsetzen. In der unmittelbaren und mittelbaren Randlage zu Berlin (VBU plus Spreenhagen und Rauen, Fürstenwalde und weiterhin auch Bad Saarow, Reichenwalde, Storkow und Wendisch Rietz) werden die Einwohnerzahlen nochmals weiter steigen. Der Ansiedlungsdruck von Beschäftigten des TESLA-Werkes in Freienbrink, aber auch die Umfeldentwicklung des Flughafens BER spielen dabei eine wichtige Rolle. Im mittleren und östlichen Teil des Landkreises, einschl. des



Umlandes von Frankfurt (Oder) hingegen ist mit weitgehend stabilen Werten bis leichten Rückgängen zu rechnen. Weiter deutliche Rückgänge treffen Eisenhüttenstadt, Ziltendorf, Lawitz und Neißemünde an der Grenze zur Republik Polen.

Grundlage der Bevölkerungsprognose ist die Bevölkerungsvorausschätzung aus 2018 des Landes Brandenburg 2017 bis 2030. Allerdings konnte diese - wie auch bei vormaligen Ständen - nicht ohne Korrekturen übernommen werden, weil darin wesentliche Einflussgrößen - wie insbesondere die Ansiedlungstendenzen im Zusammenhang mit wirtschaftlichen Großprojekten und deren Folgewirkungen auch im Bereich der natürlichen Bevölkerungsentwicklung - nur ungenügend berücksichtigt sind. Die Landesvorausschätzung ist keine Prognose, sondern eher eine formalisierte Vorausberechnung mit einer Datenbasis 2016. Aus diesem Grund wurden durch den Gutachter Anpassungen durchgeführt und deren Ergebnisse verwendet, die ein insgesamt optimistischeres Bild ergeben. Dies trifft auch für den ländlichen Raum zu, da zunehmend auch westliche Randbereiche des Weiteren Metropolenraumes (WMR), wie vorstehend genannt, durch den Ansiedlungsdruck betroffen sein werden. Dennoch wird - bezogen auf die Einwohnerzahlen des Landkreises insgesamt - mittelfristig nur noch mit stabilen bis ganz leicht ansteigenden Werten zu rechnen sein und in der weiteren Perspektive ein leichter Rückgang zu prognostizieren sein.

Im Hinblick auf die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen sind die Entwicklungen der Strukturmerkmale der räumlichen Verteilung und Altersgruppenverteilung (auch als Kern des demografischen Wandels bezeichnet) teilweise noch von größerer Bedeutung als die Gesamtzahlen der Einwohner.

Bei der **räumlichen Verteilung** ist festzustellen, dass sich die Gebiete mit Zuwächsen im westlichen Teil des Kreisgebietes immer weiter ausdehnt, das Gebiet mit Rückgängen auf den äußersten östliche Randbereich beschränkt und der mittlere Teil weitgehend stabile Werte aufweisen wird (siehe auch schon bei Karte 2).

Die **Altersstrukturentwicklung** ist im unteren Teil von Tabelle 2-2 ausgewiesen. Daraus ist die bereits in Gang gekommene, aber durch Zuwanderungen gegenüber früheren Annahmen bisher abgemilderte Verschiebung zugunsten der Bevölkerung im Nacherwerbsalter erkennbar. Das heißt, die Zahl der Senioren wird nicht nur anteilig, sondern auch in absoluten Werten spürbar zunehmen. Dieser Prozess beschleunigt sich und wird in der nachfolgenden Planungsperiode relativ drastische Ausmaße annehmen. Die Anzahl derjenigen im Vorerwerbsalter wird nach deutlichen Anstiegen - auch noch bis 2020 - aufgrund der nächsten Stufe der Folgen des Geburteneinbruchs zu Anfang der 1990er Jahre ab 2021/2022 nicht mehr bzw. nur noch im VBU ansteigen. Die Zahl der Einwohner im Erwerbsalter bleibt im Planungszeitraum aufgrund von Zuwanderungen insgesamt nur leicht rückläufig. Die positiven Tendenzen bleiben dabei allerdings ebenfalls auf den VBU bzw. einen räumlich erweiterten VBU beschränkt. In den übrigen Teilräumen ist der Rückgang des Arbeitskräftepotenzials bereits jetzt spürbar und wird sich verstärken.

Tabelle 2-2 Übersicht zur Einwohnerentwicklung¹⁷

Bereich, Jahr	2012	2016	2019	19/12	2022	2025	25/22	25/19
Einwohner ges.	177.047	178.849	178.803	+1,0 %	179.035	179.100	+0,0 %	+0,2 %
VBU	37.810	39.570	44.941	+18,9 %	46.375	48.285	+4,1 %	+7,4 %
WMR	139.237	139.279	133.862	-3,9 %	132.660	130.815	-1,4 %	-2,3 %
Einw. u15	20.044	22.036	21.154	+5,5 %	21.320	21.040	-1,3 %	-0,5 %
VBU	4.798	5.184	6.298	+31,3 %	6.700	7.240	+8,1 %	+15,0 %
WMR	15.246	16.852	14.856	-2,6 %	14.620	13.800	-5,6 %	-7,1 %
Einw. 15-64	113.513	111.563	108.871	-4,1 %	106.882	105.288	-1,5 %	-3,3 %
VBU	24.192	25.126	28.477	+17,7 %	29.171	30.393	+4,2 %	+6,7 %
WMR	89.321	86.435	80.394	-10,0 %	77.711	74.895	-3,6 %	-6,8 %
Einw. 65+	43.490	45.250	48.778	+12,2 %	50.833	52.772	+3,8 %	+8,2 %
VBU	8.820	9.260	10.166	+15,3 %	10.504	10.652	+1,4 %	+4,8 %
WMR	34.670	35.990	38.612	+11,4 %	40.329	42.120	+4,4 %	+9,1 %

Die Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur wirkt sich unmittelbar in den **Schülerzahlen** aus. Nachdem die Schülerzahlen in den letzten Jahren relativ deutlich um +8,0 % angestiegen sind, ist auch bis 2022 mit einem weiteren geringen Zuwachs der Gesamtzahlen zu rechnen. Danach ist das nicht mehr absehbar, so dass 2025/26 mit fast exakt den gleichen Schülerzahlen zu rechnen ist, wie im Schuljahr 2019/20. Die räumliche Verteilung entspricht der Verteilung der Bevölkerungsentwicklung in der Gruppe u15. Die Entwicklung der Schülerzahlen und der Fahrschülerzahlen im Zeitraum 2014/15 bis 2025/26 ist der **Tabelle 2-3** zu entnehmen.

Tabelle 2-3 Entwicklung der Schülerzahlen und Fahrschülerzahlen nach Altersstufen¹⁸

Altersstufe	Schuljahr						
	14/15	17/18	19/20	$\frac{19/20}{14/15}$	22/23	25/26	$\frac{25/26}{19/20}$
Schüler							
Gesamt	19.879	21.263	21.468	+8,0 %	21.750	21.600	+0,6 %
Fahrschüler und Fahrschülerquoten (nur ÖPNV)							
Gesamt	8.266	11.056	11.128	+34,6 %	11.353	11.362	+2,1 %
FS-Q	41,6 %	52,0 %	51,8 %		52,2 %	52,6 %	

¹⁷ Prognose durch PROZIV auf Basis der Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030 des Landes Brandenburg, LBV Landesamt für Bauen und Verkehr, 2018

¹⁸ Schulentwicklungsplan des Landkreises Oder-Spree 2017 - 2022 und weitere Angaben des Amtes für Bildung, Kultur und Sport LOS; Vorausberechnungen PROZIV



Die Entwicklung der Zahl der Fahrschüler ist eng gekoppelt an die Schülerzahlen. Es wirken aber durchaus auch weitere Faktoren, insbesondere über das Anwahlverhalten, das wiederum begründet ist in der satzungsgemäßen Anspruchsberechtigung und in der Entwicklung des Schulstandortnetzes. In der Vergangenheit ist die Fahrschülerquote (Anteil der Fahrschüler an der Gesamtzahl der Schüler) sehr deutlich angestiegen. Eine Fahrschülerquote über 50 % ist durchaus außergewöhnlich hoch und kommt nur in sehr ländlichen Strukturräumen vor. Normal sind Werte zwischen 40 % und 50 %. Diese Entwicklung setzt sich im Planungszeitraum nur noch sehr vermindert fort, wobei auch immer das Verhältnis der Schüler, die im ÖPNV befördert werden, mit denen in der Spezialbeförderung und derer, die eine Kostenerstattung in Anspruch nehmen, zu beachten ist.

Im Schulstandortnetz (vgl. Karte 3) sind aus dem Schulentwicklungsplan des Landkreises¹⁹, der allerdings nur bis 2022 reicht, keine grundsätzlichen Veränderungen ablesbar.

Für Grundschulstandorte in Schöneiche, Woltersdorf, Erkner und Grünheide werden voraussichtlich erforderliche Kapazitätserweiterungen vorgesehen.

Die Zukunft von Förderschulen mit dem Förderschwerpunkt „Lernen“ wird unter den Vorbehalt der Landesgesetzgebung gestellt.

Die Gemeinde Schöneiche geht von der perspektivisch erforderlichen Errichtung einer weiteren weiterführenden Schule aus.

Aus zusätzlichen Informationen des Amtes für Bildung, Kultur und Sport des Landkreises gehen folgende künftige Veränderungen hervor:

- Schulen mit sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Lernen“ sind im LOS alle gesicherten Schulstandorte, die einen Zuwachs an Schüler*innen ausweisen;
- Stadt Erkner: MORUS-Oberschule wird eine Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe bis vsl. 2025;
- Stadt Erkner: formale Einrichtung einer weiteren Grundschule zum Schuljahr 2021/22 unter Nutzung der Löcknitz-Grundschule, ab 2023/24 dann eigenes Schulgebäude;
- Stadt Erkner: der Unterrichtsbetrieb der Regine-Hildebrandt-Schule 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.

Außerdem kann es durch differenzierte Angebote von Schulen sowie Ganztagsbeschulung und damit das Anwahlverhalten der Schüler zu Veränderungen in der Nachfragestruktur kommen.

Veränderungen im Standortnetz der Schulen, im Anwahlverhalten und in der Nachfragestruktur des Schülerverkehrs sind in Abschnitt 4.5 soweit wie möglich zu berücksichtigen.

Die Wirtschaftskraft des Landkreises hat in den zurückliegenden Jahren zu einer steigenden Zahl von Erwerbstätigen (Erfassung der Beschäftigten nach dem Wohnortprinzip) und noch mehr der Beschäftigten (nach dem Arbeitsortprinzip, als Synonym für besetzte Arbeitsplätze) geführt. Auch langfristig sind die Beschäftigten am Arbeitsort sowohl relativ als auch in Personen stärker angestiegen als die der Beschäftigten am Wohnort.

¹⁹ Schulentwicklungsplan des Landkreises Oder-Spree 2017 - 2022. Amt für Bildung, Kultur und Sport



Damit in direktem Zusammenhang steht auch ein Rückgang der Arbeitslosenzahl (vgl. Tabelle 2-4). Nach dem Erfassungszeitpunkt 2019 ist die Arbeitslosenquote sogar noch weiter zurückgegangen und liegt etwa im Durchschnitt des Landes Brandenburg.

Tabelle 2-4 Beschäftigte am Wohnort und Arbeitsort sowie Arbeitslose 2009 bis 2019²⁰

Strukturgröße [Pers.]	2009	2014	2019	19/14
Svp Beschäftigte am Wohnort	64.327	67.152	70.168	+4,5 %
Svp Beschäftigte am Arbeitsort	49.437	52.523	55.955	+6,5 %
Arbeitslosenzahl	9.656	8.092	5.849	-60,6 %
Arbeitslosenquote	9,9 %	8,5 %	6,2 %	-3,7 %P

Nach Überwindung der aktuellen krisenhaften Situation wird sich dieser Trend fortsetzen, so dass die Beschäftigtenzahlen sowohl am Wohn- als auch am Arbeitsort weiter ansteigen werden. Allerdings trifft diese Aussage nur für den VBU, dort aber auch beschleunigt, zu. In der nachfolgenden Planungsperiode wird es im gesamten Kreisgebiet eher schwierig werden Arbeitsplätze zu besetzen, weil die Zahl der erwerbsfähigen Personen außerhalb des VBU stark abnimmt und innerhalb des VBU nicht stark genug zunimmt, als dass der Mehrbedarf insbesondere durch Großprojekte, wie die TESLA Gigafactory Grünheide-Freienbrink und die Flughafen- und Flughafenumfeldentwicklung in benachbarten Gebieten gedeckt werden könnte. Es muss somit zu deutlich mehr Einpendlungen kommen.

Aus dem sich immer weiter ausprägenden räumlichen Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten ergeben sich aber auch ganz allgemein zunehmende **Pendlerverflechtungen**. Die Pendlerdaten geben Aufschluss über die Verkehrsbeziehungen im Berufsverkehr als dem wesentlichen Fahrtzweck außerhalb des Schülerverkehrs und sind dadurch ein wichtiges Nachfragepotenzial für den ÖPNV.

Tabelle 2-5 Pendlerdaten 2009 - 2019²¹

Strukturgröße [Pers.]	2009	2014	2019	19/14
Pendleraufkommen (Gemeinden)	59.388	61.785	67.410	+9,1 %
davon Einpendler von extern	13.618	14.154	16.730	+18,2 %
davon Auspendler nach extern	28.508	28.905	30.960	+7,1 %
davon interne Pendler zwischen den Gemeinden	17.262	18.604	19.703	+5,9 %
Pendlersaldo (Kreis)	-14.890	-14.751	-14.230	

Nach Tabelle 2-5 kam es im gesamten Kreisgebiet seit 2014 zu einem Anstieg des Pendleraufkommens um +9,1 %, seit 2009 sogar um +13,5 %. Damit pendelten 2019 5.625 Personen mehr zur Arbeit als noch 2014. Am geringsten ausgeprägt war die Zunahme bei den Pendlungen zwischen den Gemeinden inner-

²⁰ Jährliche Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA), Nürnberg sowie Kreisstatistik Oder-Spree, Angaben zur Arbeitslosigkeit 2010 für 2009 und 2018 für 2019

²¹ Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Nürnberg



halb des Kreisgebietes (+5,9 %). Am stärksten war die Zunahme bei den Einpendlern von außerhalb des Kreisgebietes (+18,2 %), gefolgt von den Auspendlern über die Kreisgrenzen (+7,1 %).

Die Anzahl der Auspendler ist dennoch immer noch höher als die der Einpendler, der Anteil der Auspendler am Gesamtpendleraufkommen ist allerdings weiter gesunken. Somit ist der negative Pendler-saldo (Auspendlerüberschuss) weiter verringert, was für die Wirtschaftskraft des Landkreises spricht.

Bestimmend - zumindest im westlichen bis mittleren Teil des Kreisgebiets - sind die Verflechtungen mit Berlin. Weiter im östlichen Teil überwiegen die Verflechtungen mit dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) und dem Mittelzentrum Eisenhüttenstadt, welche zusammen als Regionaler Wachstumskern fungieren und ihre zentralörtlichen Funktionen als Arbeitsplatzschwerpunkte zwar weiter wahrnehmen, jedoch weiter auch an Bedeutung verloren haben.

Diese Hauptverflechtungen mit Berlin werden in der Ex-poste-Entwicklung in **Tabelle 2-6** dargestellt. Darüber hinaus sind weitere Hauptverflechtungen von besonderer Bedeutung.

Tabelle 2-6 Pendlerbeziehungen mit Berlin 2009 - 2019 [Pers.]²¹

Gemeinde	Pendler nach Berlin				Pendler aus Berlin				Pendler mit Berlin	
	2009	2014	2019	19/14	2009	2014	2019	19/14	2019	19/14
Schöneiche	2.456	2.606	2.849	+9,3 %	402	476	506	+6,3 %	3.355	+8,9 %
Erkner	2.025	2.063	2.461	+19,3 %	356	444	610	+37,4 %	3.071	+22,5 %
Fürstenwalde	1.502	1.650	1.952	+18,3 %	502	609	731	+20,0 %	2.683	+18,8 %
Woltersdorf	1.458	1.540	1.608	+4,4 %	181	324	270	-16,7 %	1.878	+0,8 %
Grünheide	978	1.053	1.247	+18,4 %	1.835 ²²	558	612	+9,7 %	1.859	+15,4 %
Gosen- Neu Zittau	602	645	739	+14,6 %	124	107	247	+130,8 %	986	+31,1 %
Storkow	410	440	507	+15,2 %	75	102	111	+8,8 %	618	+14,0 %
Bad Saarow	151	241	314	+30,3 %	129	167	211	+26,3 %	525	+28,7 %
Spreenhagen	296	296	378	+27,7 %	53	46	53	+15,2 %	431	+26,0 %
Eisenhüttenstadt	225	167	205	+22,8 %	101	93	99	+6,5 %	304	+16,9 %
Beeskow	53	115	126	+9,6 %	38	101	117	+15,8 %	243	+12,5 %
Summe	10.156	10.816	12.386	+14,5 %	3.796	3.027	3.567	+17,8 %	15.953	+15,2 %
übrige Gemeinden	1.228	1.256	1.215	-3,3 %	53	109	105	-3,7 %	1.320	-3,3 %
Gesamt	11.384	12.072	13.601	+12,7 %	3.849	3.136	3.672	+17,1 %	17.273	+13,6 %

²² Fehler in der Meldestatistik Arbeitsort. Der tatsächliche Wert dürfte bei ca. 500 Personen gelegen haben.



Im Jahr 2019 pendelten 17.273 Personen aus dem Landkreis nach Berlin aus oder aus Berlin in den Landkreis ein. 2014 waren es noch 15.208 Personen (+13,6 %). Ähnlich stark war der Anstieg 2014 zu 2009, wenn der fehlerhafte Wert für Grünheide (bzw. Freienbrink) bei den Einpendlern aus Berlin berücksichtigt wird.

Dabei sind die Einpendlungen mit +17,1 % deutlich stärker angestiegen als die Auspendlungen mit +12,7 %. Entscheidend sind dabei insbesondere die Anziehungskraft von Erkner, Fürstenwalde, Bad Saarow, Gosen-Neu Zittau und Freienbrink als Arbeitsplatzstandorte. Bei den Auspendlungen sind es vor allem die nach wie vor anhaltenden Zuzüge aus Berlin.

Bei den Pendlerentwicklungen laut **Tabelle 2-6** ist auffällig, dass kaum eine Angabe mit einem negativen Vorzeichen versehen ist. Allerdings dominieren in absoluten Zahlen bei den Berlinverflechtung die Gemeinden im VBU. Die stärkste Einzelverflechtung mit Berlin weist die Gemeinde Schöneiche auf, mit 3.355 Personen im Querschnitt, davon 2.849 Auspendlern und 506 Einpendlern aus Berlin. Die meisten Einpendler aus Berlin haben Fürstenwalde, Grünheide und Erkner.

In **Tabelle 2-7** sind die weiteren Hauptverflechtungen der Gemeinden des Landkreises (mit mehr als 300 Pendlern) richtungsbezogen ausgewiesen. Dabei handelt es sich ausschließlich um Verflechtungen mit dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) sowie der Mittelzentren Fürstenwalde und Beeskow.

Tabelle 2-7 Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2019 [Pers.]

Wohnort	Arbeitsort	2019
Eisenhüttenstadt	Frankfurt (Oder)	971
Neuzelle	Eisenhüttenstadt	874
Frankfurt (Oder)	Eisenhüttenstadt	872
Fürstenwalde	Bad Saarow	701
Frankfurt (Oder)	Fürstenwalde	698
Müllrose	Frankfurt (Oder)	695
Steinhöfel	Fürstenwalde	624
Fürstenwalde	Frankfurt (Oder)	583
Bad Saarow	Fürstenwalde	449
Schlaubetal	Eisenhüttenstadt	439
Brieskow-Finkenheerd	Frankfurt (Oder)	371
Fürstenwalde	Beeskow	364
Siehdichum	Eisenhüttenstadt	354
Tauche	Beeskow	346
Rauen	Fürstenwalde	338
Republik Polen	Fürstenwalde	328
Rietz-Neuendorf	Beeskow	319
Fürstenwalde	Beeskow	319
Storkow	Fürstenwalde	318
Fürstenwalde	Storkow	309
Neißemünde	Eisenhüttenstadt	308
Ziltendorf	Eisenhüttenstadt	302
Jacobsdorf	Frankfurt (Oder)	301



Unterschieden nach kreisexternen Pendlungen (Pendlungen über die Kreisgrenze), darunter den Berlinpendlungen, und den kreisinternen Pendlerverflechtungen (Pendlungen zwischen den Gemeinden innerhalb des Kreisgebietes) werden die Verflechtungen in den Karten 5 - 7 dargestellt. Daraus geht folgendes hervor:

- Bei den kreisinternen Pendlungen sind die Pendlerströme stark auf bzw. zwischen den Mittelzentren Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde und Beeskow ausgerichtet und ausgeprägt sowie zunehmend auch durch die Nahbereichszentren Storkow und Grünheide. Gut erkennbar sind die nähräumlichen Pendlereinzugsbereiche der genannten Mittelzentren.
- Die kreisexternen Verflechtungen werden überwiegend durch die Berlinpendlungen und die Verflechtungen mit Frankfurt (Oder) bestimmt. Bei den Verflechtungen mit Frankfurt (Oder) dominieren die weitgehend auch paarigen Relationen mit Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde und Beeskow sowie die Stadt-Umland-Relationen mit Müllrose, Jacobsdorf, Briesen und Groß Lindow. Als weitere Quellen und teilweise auch als Ziele heben sich lediglich Guben, Rüdersdorf und die Republik Polen etwas ab.

In den Karten 8 - 10 wird veranschaulicht, wie sich die Einzelströme im Zeitraum 2014 bis 2019 entwickelt haben. Es ergibt sich ein sehr differenziertes Verhältnis aus Zu- und Abnahmen. Hauptfeststellungen dabei sind:

- Bei den kreisinternen Pendlerströmen überwiegen allgemein die Zunahmen, am stärksten in den Relationen mit Fürstenwalde, Erkner und Storkow. Die Abnahmen weisen überwiegend geringe Größenordnungen auf. Auffällig betroffen ist jedoch Eisenhüttenstadt.
- Für die externen Pendler (ohne Berlin) ist eine differenzierte Entwicklung ablesbar, wobei die deutlichen Anstiege meist auf Frankfurt (Oder) und Rüdersdorf ausgerichtet sind. Ansonsten zeigt sich eine weitere Abnahme der Pendlerzahlen vor allem nach Cottbus und Königs Wusterhausen.
- Bei den Berlinpendlungen mit dem berlinnahen Umland ist in fast allen Relationen sowohl bei Ein- als auch bei Auspendlern eine Steigerung zu verzeichnen.
- Die Verflechtungen mit der Republik Polen haben sich ebenfalls weiter intensiviert. Besonders betroffen sind Fürstenwalde, Storkow, Eisenhüttenstadt und Grünheide.

Die Prognose für den zurückliegenden Planungszeitraum war davon ausgegangen, dass das Pendleraufkommen um weitere 7 ... 8 % ansteigt, davon im VBU mindestens +12 %, außerhalb eher rückläufig. Tatsächlich betrug der Anstieg mehr als 9 %, auch die strukturelle Verteilung war etwas gleichmäßiger als befürchtet.

Eine **Prognose für den Planungszeitraum 2020 - 2025** ist - abgesehen von den Gesamtpotenzialen - insbesondere für bestimmte Richtungen und Ströme sehr schwierig, da die Quellen für die Beschäftigten zweier Großvorhaben zu berücksichtigen sind, die nur abzuschätzen sind:

- ✓ Mit der voraussichtlichen Betriebsaufnahme der TESLA Gigafactory in Freienbrink ist zunächst mit einem Arbeitsplatzpotenzial ab 2021 von ca. 12.000 Personen zu rechnen. Weitere Ausbaustufen, die vermutlich aber eher die nächste Planungsperiode betreffen, sind vorgesehen.
- ✓ Aufgrund der dargestellten Entwicklung der Anzahl der erwerbsfähigen Einwohner und deren Eignung sowie der Entwicklung des allgemeinen Arbeitsmarktes im Landkreis werden nicht mehr



als 2.000 dieser Arbeitsplätze aus dem eigenen Bestand besetzt werden können. Es ist davon auszugehen, dass

- ✓ diese zu 85 % Einpendler sein werden,
- ✓ von diesen 85 ... 90 % aus Berlin, Frankfurt (Oder) und Polen einpendeln werden.
- ✓ Ausgehend von einer Zunahme 2020 bis 2025 der Beschäftigten am BER und im Umfeld insgesamt (einschl. Berlin, Teltow-Fläming, Oder-Spree um ca. 50.000 Personen), darunter im Landkreis Oder-Spree um 1.000 - 2.000 Personen kommt es zu einer Zunahme der Gesamtbeschäftigung (svp Beschäftigte mit Arbeitsort im Landkreis) bis 2025 um ca. 14.000 Personen auf ca. 70.000 Personen (+25 % %). Weitere ca. 2.000 Personen werden zusätzlich zur Arbeit am BER und dessen Umfeld außerhalb des Landkreises auspendeln.

Der **Motorisierungsgrad** ist eine wesentliche, für die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen mitbestimmende Rahmenbedingung. In der Betrachtung über verschiedene Zeiträume zeigt sich folgende Entwicklung der Pkw-Bestände und Motorisierungsgrade (Pkw je 1000 Einwohner) im Landkreis Oder-Spree im Vergleich zu den Durchschnittswerten des Landes Brandenburg und der brandenburgischen Landkreise:

Tabelle 2-8 Motorisierungsgrad²³

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

Die Werte in Tabelle 2-8 zeigen, dass

- der Motorisierungsgrad im Landkreis Oder-Spree liegt deutlich über dem Durchschnitt im Land Brandenburg (567 Pkw/1000 Einw.), was allerdings weitgehend darin begründet ist, dass die Landeswerte auch die kreisfreien Städte mit unterdurchschnittlichen Motorisierungsgraden (alle bis maximal 486 Pkw/1000 Einw.) enthalten,
- der Motorisierungsgrad im Landkreis Oder-Spree liegt aber auch um 1,0 % über dem Durchschnitt der Landkreise in Brandenburg (588 Pkw/1000 Einw.) und ist nach Elbe-Elster (619), Spree-Neiße (616), Dahme-Spreewald (602) und Teltow-Fläming (601) der fünfthöchste überhaupt,
- die Pkw-Bestände im Landkreis kontinuierlich zunehmen, zwischenzeitlich mit leicht abnehmender, zuletzt aber sogar wieder zunehmender Tendenz; daraus resultiert, dass die spezifischen Bestände (Motorisierungsgrad) jährlich im Durchschnitt um 0,6 ... 0,7 % seit 2013 angestiegen sind.

²³ Statistik des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg (KBA-Statistik), jährlich zum 01.01.



Die niedrigsten Motorisierungsgrade weisen die Städte Fürstenwalde und Erkner mit 524 Pkw/1000 Einw. sowie Eisenhüttenstadt mit 553 Pkw/1000 Einw. auf, alle Städte mit ÖPNV-Stadtverkehrssystemen oder einem stadtverkehrsähnlichen ÖPNV-Angebot.

Danach folgen Bad Saarow, Reichenwalde, Beeskow und Schöneiche, alle noch mit einem unter dem durchschnittlichen Motorisierungsgrad im Kreis von 594 Pkw/1000 Einw. liegenden Wert.

Die höchsten Motorisierungsgrade zeigen die Gemeinden im Umland von Eisenhüttenstadt sowie Rietz-Neuendorf, mit Werten um und über 700 Pkw/1000 Einw. Die höchsten Werte erreichen Mixdorf und Siehdichum (vgl. Karte 11).

Die räumliche Struktur der Höhe der Motorisierungsgrade der Gemeinden folgt weitgehend der Lehrmeinung, entsprechend

- niedriger Motorisierungsgrad bei gutem ÖPNV-Angebot und eher kürzeren Entfernungen (S-Bahnbereich, Stadtverkehre, verdichteter Raum im VBU),
Ausnahmen von der Regel: Bad Saarow und Reichenwalde,
- hoher Motorisierungsgrad im ländlichen Raum, mit geringer ÖPNV-Erschließung, größeren Entfernungen, überalterter Bevölkerung.

Allerdings sind auch immer die Einkommensverhältnisse und bei kleineren Gemeinden bestimmte Sonderentwicklungen zu beachten.

Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass ab dem Jahr 2008 die jeweils am 01.01. eines jeden Berichtsjahres zeitweilig stillgelegten Fahrzeuge nicht mehr in der Statistik ausgewiesen werden. Die tatsächlichen Bestände und damit auch die Motorisierungsgrade sind also über ein ganzes Jahr betrachtet noch um 10 ... 14 % höher.

In der Prognose für den Planungszeitraum ist davon auszugehen, dass der Motorisierungsgrad weiter $\emptyset$ um +0,5 ... +0,6 %/a ansteigen wird. Dabei stabilisiert sich die Zahl der Pkw-Bestände, ebenso in moderater Weise die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit der Pkw. Der durchschnittliche Besetzungsgrad der Pkw steigt dagegen leicht an. Die Gesamtwirkung für die ÖPNV-Nachfrage bleibt leicht negativ gerichtet.

In den Jahren 2020 bis 2021/2022 können Motorisierungsgrad und vor allem die Pkw-Nutzungshäufigkeit sogar deutlich stärker ansteigen, als über den gesamten Planungszeitraum. Das liegt nicht an Zugängen bei Neu-Pkw, sondern an einer längeren und häufigeren Nutzung vorhandener Pkw, weil zunächst Nutzungsbeschränkungen und Vorbehalte gegen die Nutzung des ÖPNV überwunden werden müssen.

2.5 Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten

Abgesehen von gegenwärtigen Besonderheiten wirken die weiteren Rahmenbedingungen durch gegenläufige Tendenzen relativ neutral auf die Fahrgastnachfrage im ÖPNV:

- Behinderungen des MIV infolge zunehmender Straßenverkehrsdichte treten im ländlichen Raum nicht auf, allerdings zunehmend im VBU und insbesondere in den Pendlerachsen und ebenso als Parkraumverknappung an den Bahnhöfen im VBU, letztlich auch als Parkraumverteuerung innerhalb und am Rande von Berlin.



- Die zunehmende Fahrradnutzung wirkt sowohl gegenüber dem MIV *und* auch gegenüber dem ÖPNV als Konkurrenz, durch E-Bikes und Pedelecs zunehmend auch bei längeren Strecken im ländlichen Raum. Dabei gewinnt auch die Kombination aus Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung eine höhere Bedeutung. Diese Kombination wirkt aber weitaus stärker zugunsten des SPNV, nur sehr wenig zugunsten des kÖPNV. Hier spielen allerdings saisonale Unterschiede und die Häufigkeit und Betriebszeit des ÖPNV-Angebotes eine wesentliche Rolle.
- Andererseits beeinflussen die Nutzerkosten im MIV, die Nutzervorteile für den ÖPNV durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Gemeinschaftstarif und integriertes Angebot) und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote.
- Ein Trend, der zunächst nur in Metropolen und Großstädten mit Stadtbahn- oder Straßenbahnsystemen beobachtet worden war und durch Befragungen belegt ist, dass zumindest die Altersgruppe der unter 30-Jährigen auf einen eigenen Pkw verzichtet und dafür den ÖPNV oder Pkw-Leih- bzw. Sharing-Angebote nutzt, hat sich durchaus weiter ausgebreitet, betrifft jetzt auch Stadt-Umland-Räume, allerdings nur, wenn dort ein hinreichendes ÖPNV-Angebot besteht. Der Raum Schöneiche/Woltersdorf/Erkner gehört zu diesen Räumen.



3 Angebots- und Nachfrageanalyse

3.1 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

3.1.1 Liniennetz, Leistungsangebot und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das im Landkreis Oder-Spree liegende, vom SPNV befahrene, Streckennetz ist aufgrund des radialen Zulaufs auf die Metropole Berlin stark West-Ost-orientiert und erfüllt wesentliche Verbindungsfunktionen. Im berlinnahen Raum wird das SPNV-Angebot durch die S-Bahn ergänzt. Das SPNV-Streckennetz umfasst 3 Strecken, die von 5 Kursbuchstrecken überlagert werden, und hat eine Länge von ca. 155,9 km. Es wird von 5 SPNV-Linien (1 RE- und 3 RB-Linien sowie einer S-Bahn-Linie) befahren.

Das SPNV-Angebot stellt Verbindungen zu der Metropole Berlin sowie den Oberzentren Frankfurt (Oder) und Cottbus her. Weiterhin werden alle Mittelzentren innerhalb des Landkreises (Fürstenwalde, Beeskow, Eisenhüttenstadt, Erkner) durch das SPNV-Netz angebunden. Die S-Bahn-Linie 3 stellt neben dem Regionalexpress 1 die Verbindung zwischen dem Landkreis und der Metropole Berlin her und trägt gleichzeitig zur Erschließung der Stadt Erkner bei.

Die Karten 12 und 13 stellen das Eisenbahnnetz - gemeinsam mit dem Netz des KÖPNV - dar. Die im Landkreis Oder-Spree pro Jahr erbrachte Nutzfahrleistung auf den SPNV-Linien ist in Tabelle 3-1 aufgeführt. Tabelle 3-2 zeigt das SPNV-Angebot mit Stand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020, nach Linien, Betreibern und Fahrplanknoten sowie nach der Bedienungshäufigkeit (Zughalten) der Zugangsstellen im Kreisgebiet.

Tabelle 3-1 Nutzfahrleistungen im SPNV-Netz (2020)²⁴

RE-Linien		RB-Linien		S-Bahn-Linien	
Linie	Nutzfahrleistung [km/a]	Linie	Nutzfahrleistung [km/a]	Linie	Nutzfahrleistung [km/a]
RE1	1.586.714	RB11	436.418	S3	72.607
		RB35	165.641		
		RB36	719.488		
Gesamt	1.586.714	Gesamt	1.321.547	Gesamt	72.607

Der Landkreis Oder-Spree bietet keine Zugangsstelle zum Fernverkehr. Die nächstgelegenen Zugangsstellen zu Zügen des Fernverkehrs sind die Bahnhöfe innerhalb Berlins, Frankfurt (Oder) und Cottbus.

²⁴ jeweils im Landkreis Oder-Spree, Betriebstagschlüssel von 2020



Tabelle 3-2 SPNV-Angebot im Landkreis Oder-Spree (Fahrplanjahr 2020)

KBS 200.3 S 3 Berlin-Spandau - Berlin Stadtbahn - S Ostkreuz - S Köpenick - S Erkner S-Bahn Berlin GmbH							
Fahrplangestaltung in LOS	Halte in LOS / Richtung	Berlin			Erkner		
HVZ im 10min-Takt, NVZ im 20min-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
An Wochenenden zwischen April und Oktober ganztätig 10min-Takt	S Erkner	96	111	100	(113)	(109)	(97)
KBS 201 RE 1 Magdeburg - Brandenburg - Potsdam - Berlin Stadtbahn - Erkner - Fürstenwalde - Frankfurt (Oder) (- Eisenhüttenstadt) DB Regio AG							
KBS 211 RB 11 Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt - Guben - Cottbus DB Regio AG							
Fahrplangestaltung in LOS	Halte in LOS / Richtung	Magdeburg / Berlin / Frankfurt (Oder)			Frankfurt (Oder) / Eisenhüttenstadt / Cottbus		
RE1 im 30min-Takt; Bedienung der Halte in Fangschleuse, Hangelsberg, Berkenbrück, Briesen (Mark), Jacobsdorf (Mark) und Pillgram im 60min-Takt. Zwischen Frankfurt (O) und Eisenhüttenstadt ohne Zwischenhalt im 60min-Takt in der HVZ; einzelne Fahrten bis nach Cottbus verlängert. RB 11 im 60min-Takt, Überlagerung mit RE1 zw. Frankfurt (O) und Eisenhüttenstadt auf 30min-Takt in der HVZ		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	Erkner	37	37	36	37	37	37
	Fangschleuse	23	23	23	23	23	23
	Hangelsberg	23	23	23	23	23	23
	Fürstenwalde	37	37	36	37	37	37
	Berkenbrück	22	22	22	22	22	22
	Briesen (Mark)	22	22	22	22	22	22
	Jacobsdorf (Mark)	22	22	22	22	22	22
	Pillgram	22	22	22	22	22	22
	Kraftwerk Finkenheerd	21	21	21	21	21	21
	Finkenheerd	21	21	21	21	21	21
	Wiesenau	21	21	21	21	21	21
	Ziltendorf	21	21	21	21	21	21
	Eisenhüttenstadt	31	31	31	22	23	23
KBS 209.35 RB 35 Fürstenwalde - Bad Saarow - Bad Saarow, Klinikum NEB - Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbh							
Fahrplangestaltung in LOS	Halte in LOS / Richtung	Fürstenwalde			Bad Saarow, Klinikum		
RE im 60min-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	Fürstenwalde	(18)	(18)	(18)	18	18	18
	Fürstenwalde, Süd	18	18	18	18	18	18
	Bad Saarow	18	18	18	18	18	18
	Bad Saarow, Klinikum	18	18	18	(18)	(18)	(18)



KBS 209.36 RB 36 Frankfurt (Oder) - Müllrose - Beeskow - Storkow (Mark) - Königs Wusterhausen NEB - Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbh					
Fahrplangestaltung in LOS	Halte in LOS / Richtung	Königs Wusterhausen		Frankfurt (Oder)	
RB im 60min-Takt		Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Sa, So
	Kummersdorf	18	16	19	16
	Storkow	18	16	19	16
	Hubertushöhe	18	16	19	16
	Wendisch Rietz	18	16	19	16
	Lindenberg	18	16	19	16
	Buckow	18	16	19	16
	Beeskow	18	16	18	16
	Oegeln	19	16	18	16
	Schneeberg	19	16	18	16
	Grunow	19	16	18	16
	Mixdorf	19	16	18	16
	Müllrose	19	16	18	16

3.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)

Die Analysearbeiten und Schlussfolgerungen zur Bewertung des Angebots im kÖPNV beruhen auf dem Fahrplanstand zum 31.10.2020 als Redaktionsschluss. Zum Fahrplanwechsel im Dezember und später umgesetzte Angebotsanpassungen sind bei den Planungen aufgeführt, weil dies pragmatisch nicht anders möglich war und die Komplexität der Planungen darstellen zu können und Effekte nicht zu „verwischen“. Im Planungsteil **Abschnitt 4.5.5** wird jedoch auf bereits umgesetzte Maßnahmen und deren Leistungsbemessung hingewiesen.

Das **Liniennetz** (Liniennetz nach § 42 PBefG) umfasst die in **Tabelle 3-5** aufgelisteten 37 (ab 12/2020 38) Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree, davon 8 Stadt- und Ortsbuslinien und 29 Regionalbuslinien, eine Straßenbahnlinie sowie weitere 9 Linien kreisfremder Aufgabenträger, darunter 1 Straßenbahnlinie, die Leistungen im Landkreis Oder-Spree erbringen (Stand: Oktober 2020).

Inhaber der Liniengenehmigungen ist für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree:

- für 37 Linien mit den VBB-Liniennummern 400 bis 407, 411 bis 414, 418, 420, 424, 428 bis 436, 440 bis 443, 445, 447, 448, 451 bis 454 sowie A400²⁵ die **Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)** mit Hauptsitz in Fürstenwalde und den weiteren Standorten Erkner, Beeskow, Eisenhüttenstadt und Müllrose; (ab 12/2020 38 Linien insgesamt mit Linie 419)
- für die Tram-Linie **87** die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH; Sitz: Schöneiche

Inhaber der Liniengenehmigungen / Betriebsführer für die Linien in fremder Aufgabenträgerschaft sind:

- die Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. (BVG), Sitz: Berlin
- die mobus Märkisch-Oderland Bus GmbH (mobus); Sitz: Strausberg
- die Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS); Sitz: Luckau
- die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH; Sitz: Schöneiche bei Berlin²⁶

²⁵ Ausflugslinie Schlaubetal (Saison vom 01.05. bis 03.10.)

²⁶ Aufgabenträger formal Landkreis Märkisch-Oderland, aber gemeinsame Wahrnehmung der Zuständigkeit.



Gemäß Anlage 1 sind 8 Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree entsprechend ihrer vorrangigen Funktion der innerstädtischen bzw. innerörtlichen Erschließung als Stadt- bzw. Ortsbuslinien charakterisiert. Als Regionalbuslinien sind 29 Linien zu charakterisieren. Insgesamt 16 dieser Regionalbuslinien überschreiten die Grenze zu den benachbarten Landkreisen Dahme-Spreewald und Märkisch-Oderland sowie nach Berlin und Frankfurt (Oder). Aus Anlage 1 geht weiterhin das mittlere tägliche Fahrtenangebot im Busliniennetz unter Einschluss der angebotenen Rufbusfahrten hervor. Zusammenfassend ergibt sich dieses für die Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises nach Tagarten²⁷ wie folgt in der Zusammenfassung nach Tabelle 3-3, die ebenso einen Vergleich zum Stand im Fahrplanjahr 2011 zeigt:

Tabelle 3-3 Fahrtenangebot und Nutzfahrleistungen im Busliniennetz 2020 und 2011

Leistungsbereich	Mittl. tägl. Fahrtenzahl nach Tagesarten				Nutzfahrleistungen 2020 (Fahrplan-km/Nutz-km)	
	einschl. Rufbusangebot				Landkr. LOS	Gebiet
	ST	FT	Sa	So	gesamt	anderer AT
Stadt- und Ortsbuslinien	267	265	65	63	775.796	
Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft LOS	683	424	96	94	3.613.076	232.110
Leistungen in LOS auf Linien in fremder AT	252	242	171	161	250.733	
Leistungsangebot aller Buslinien in LOS	1.202	931	332	318	4.639.645	

Leistungsbereich	Mittl. tägl. Fahrtenzahl nach Tagesarten				Nutzfahrleistungen 2011 (Fahrplan-km/Nutz-km)	
	einschl. Rufbusangebot				Landkr. LOS	Gebiet
	ST	FT	Sa	So	gesamt	anderer AT
Stadt- und Ortsbuslinien	258	256	77	67	721.517	
Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft LOS	678	412	101	99	3.621.422	237.672
Leistungen in LOS auf Linien in fremder AT	236	232	168	158	154.301	
Leistungsangebot aller Buslinien in LOS	1.172	900	346	324	4.497.240	

Vergleich 2020 zu 2011	Anteil der angebotenen Fahrten nach Tagesarten bezogen auf einen Schultag (100%)				Veränderung der Nutzfahrleistungen 2020 zu 2011	
	einschl. Rufbusangebot				Landkr. LOS	Veränderung in %
	ST	FT	Sa	So	gesamt	
Fahrten in LOS 2020	100%	77,4%	27,6%	26,5%	4.639.645	+ 3,2%
Fahrten in LOS 2011	100%	76,8%	29,5%	27,6%	4.497.240	
Vergleich an üblichen Werten	100%	78%	32%	20%		

²⁷ vgl. Erläuterungen zu den Verkehrstagen in Anlage 3b



Danach liegt das Angebot bezogen auf den Schultag (100 %) an einem Ferientag über alle Linien bei ca. 77,4 %. Am Wochenende ist das Angebot mit ca. 27,6 % am Samstag und ca. 26,5 % am Sonntag zwar deutlich geringer, orientiert sich dabei aber an üblichen Werten vergleichbarer Landkreise. Gegenüber 2011 gibt es kaum nennenswerte Unterschiede. Allein bei der Nutzfahrleistung ist eine leichte Zunahme um +3,2 % festzustellen. Allerdings wird ein Großteil dieser Mehrleistungen auf Linien fremder Aufgabenträger erbracht. Bei Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft Landkreis Oder-Spree ist sogar eine negative Entwicklung gegenüber 2011 festzustellen, welche durch Stärkungen von Stadt- und Ortsbuslinien zumindest leistungsmäßig kompensiert wird. Die Fahrten auf Linien in fremder Aufgabenträgerschaft werden durch die einstrahlenden Verkehre der BVG, mobus sowie der RVS bestimmt.

Das **Straßenbahnliniennetz** umfasst im nordwestlichen Teil, kreis- bzw. landesgrenzenüberschreitend, die in **Tabelle 3-4** aufgeführten Straßenbahnlinien. Diese verbinden die Umlandgemeinden Woltersdorf, Schöneiche (Landkreis Oder-Spree) und Rüdersdorf (Landkreis Märkisch-Oderland) mit Berlin sowie mit der S-Bahn-Linie 3.

Tabelle 3-4 Nutzfahrleistungen nach Tagesarten im Straßenbahnliniennetz 2020 LOS²⁸

Linie	Nutzfahrleistung nach Tagesarten [km/a]			
	Mo - Fr	Sa	So	Gesamt
87	112.992	16.636	17.908	147.537
88	147.999	24.637	21.163	193.799
Gesamt				341.336

Zum 01.01.2020 übernahm die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) die Betriebsführung der Straßenbahn-Linie 87.

Das Angebot des kÖPNV im Landkreis nach **Tabelle 3-3** und **Tabelle 3-4** (unabhängig von der Aufgabenträgerschaft) entspricht spezifischen Werten von 27,9 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.206 Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr und liegt damit unter vergleichbaren Nachbarkreisen die allesamt beim Angebot zugelegt haben.

Zum Fahrplanstand 2011 betrugen die Werte noch 26,5 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.154 Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr. Somit ist keine deutliche Steigerung des Angebots erkennbar.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde ein Teil der Maßnahmen im VBU-Netz (vgl. **Abschn. 4.5**) bereits umgesetzt. Dazu gehören vor allem Angebotsausweitungen im Raum Schöneiche, Woltersdorf, Erkner, Rüdersdorf, Grünheide und im Zusammenhang mit der Tesla-Ansiedlung. Eine Übersicht über die Mehrleistungen bietet die **Tabelle 4-14**.

²⁸ jeweils nur Anteil im Landkreis Oder-Spree, Betriebstagschlüssel von 2020



3.1.3 Angebotsstruktur und -qualität im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)

Die Karten 14 bis 17 zeigen die territoriale Verteilung des ÖPNV-Angebots (einschließlich des SPNV) im Landkreis nach den o.g. Tagesarten. Daraus geht hervor, dass

- an Ferientagen (Karte 15) eine geringere flächenerschließende Angebotsstruktur im Gegensatz zu Schultagen (Karte 14) vorhanden ist.
- eine hohe Angebotsdichte im Verflechtungsraum, sowie etwas weniger ausgeprägt im Raum Fürstenwalde - Beeskow/Storkow und Eisenhüttenstadt, vorhanden ist. Innerhalb des VBU und der Stadtverkehre (Fürstenwalde, Eisenhüttenstadt) ist das Angebot so stark verdichtet, dass aus Gründen der Darstellbarkeit gesonderte Auszugskarten erstellt werden mussten (Karten 22 bis 29).
- Im südlichen und nördlichen Teil des Kreisgebietes ist das Angebot im kÖPNV dagegen deutlich schwächer, der mittlere Teil profitiert durch die angebotenen Achsenverkehre sowie das Angebot des SPNV.
- an Samstagen (Karte 16) und Sonntagen (Karte 17) sich das Angebot außerhalb des VBU und der Stadtverkehre auf äußerst wenige Achsenverkehre innerhalb des Kreisgebiets beschränkt. Eine weitere Erschließung der Gebiete außerhalb der Achsenverkehre ist nicht gegeben.
- Im berlinnahen Raum, ist das Angebot am Wochenende zwar geringer als an Werktagen, weist aber im Gegensatz zum restlichen Kreisgebiet eine annähernd gleiche Flächenerschließung auf.

Angebot auf den Linien des kÖPNV

In der Angebotsstruktur des Landkreises ist eine Hierarchisierung des Streckennetzes erkennbar. Eine wichtige Ebene stellen darin der VBU, die Stadtverkehre und die Hauptrelationen dar. Diese Ebenen kristallisieren sich aus den in Tabelle 3-5 aufgeführten Linien und weisen eine tägliche Bedienung der entsprechenden Relation auf.

Tabelle 3-5 Angebot des kÖPNV nach Linien und Verkehrstagen

Linien-nummer	Linienverlauf	Angebot pro Verkehrstag				Überschr. Kreisgr.	Inhaber Linien.	Linien-bündel
		Mo-Fr		Sa	So			
		ST	FT					
Landstraßenbahnlinien								
87	Woltersdorf, Schleuse - S Rahnsdorf	x	x	x	x	Berlin	SRS	
88	Alt-Rüdersdorf - Schöneiche - S Friedrichshagen	x	x	x	x	Berlin MOL	SRS	
Stadtlinien Eisenhüttenstadt								
451	Werkstr. /ZOB - Arcelor Mittal	x	x				BOS	LOS/Bus
452	ZOB- Inselfriedhof - Ärztehaus - ZOB	x	x				BOS	LOS/Bus
453	Bahnhof - Lindenallee - Beeskower Straße - Arcelor Mittal - Qualifizierungs Centrum	x	x				BOS	LOS/Bus
454	Bahnhof - Friedensplatz - Rathaus - Schwimmhalle - ZOB	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus



Linien- nummer	Linienverlauf	Angebot pro Verkehrstag				Überschr. Kreisgr.	Inhaber Linien.	Linien- bündel
		Mo-Fr		Sa	So			
		ST	FT					
Stadtlinien Fürstenwalde								
411	Platz der Solidarität - Paul-Frost-Ring - Grüner Grund - Bahnhof - Nord	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
412	Bahnhof - Gewerbe Ost	x	x				BOS	LOS/Bus
413	Bahnhof - Platz der Solidarität	x	x				BOS	LOS/Bus
414	Petersdorf - Bahnhof - Einkaufszentrum Nord	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
Regionallinien								
400	Beeskow - Grunow - Müllrose - Eisenhüttenstadt	x	x				BOS	LOS/Bus
A400	Ausflugslinie Schlaubetal (01.05. bis 03.10.)			x	x		BOS	LOS/Bus
401	Beeskow - Friedland - Eisenhüttenstadt	x	x			LDS	BOS	LOS/Bus
402	Beeskow - Friedland - Lieberose - Jamlitz	x	x			LDS	BOS	LOS/Bus
403	Fürstenwalde - Pfaffendorf - Wilmersdorf - Görzig - Beeskow	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
404	Beeskow - Tauche - Kossenblatt	x	x			LDS	BOS	LOS/Bus
405	Beeskow - Storkow - Wendisch Rietz	x	x				BOS	LOS/Bus
406	Storkow - Kummersdorf (LOS)	x				LDS	BOS	LOS/Bus
407	Storkow - Görsdorf - Kolberg - Schwerin (LOS)	x				LDS	BOS	LOS/Bus
418	Hohenbinde - Erkner - Woltersdorf - Rüdersdorf, Krankenhaus	x	x	x	x	MOL	BOS	LOS/Bus
419	Grünheide Freienbrink - Fangschleuse Bf - Erkner	x	x				BOS	LOS/Bus
420	Erkner - Woltersdorf - Schöneiche, Dorfaue	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
424	Erkner - Neu Zittau - Burig - Steinfurt - Gosen	x	x				BOS	LOS/Bus
428	Erkner - Gosen - Wernsdorf - Niederlehme, OT Ziegenhals	x	x	x	x	LDS	BOS	LOS/Bus
429	Erkner - Grünheide - Kugel - Kienbaum - Herzfelde	x	x	x	x	MOL	BOS	LOS/Bus
430	Fürstenwalde - Bad Saarow - Diensdorf-Radow - Buckow (bei Beeskow) - Beeskow	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
431	Fürstenwalde - Alt Golm - Bad Saarow - Wendisch Rietz	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
432	Fürstenwalde - Trebus - Schönfelde - Müncheberg	x	x			MOL	BOS	LOS/Bus
433	Fürstenwalde - Hasenfelde - Heinersdorf - Arensdorf	x	x				BOS	LOS/Bus
434	Fürstenwalde - Berkenbrück - Wilmersdorf - Alt Madlitz - Briesen - Pillgram	x	x				BOS	LOS/Bus
435	Fürstenwalde - Rauen - Reichenwalde - Storkow	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
436	Fürstenwalde - Spreenhagen - Erkner	x	x	x	x		BOS	LOS/Bus
440	Eisenhüttenstadt - Neuzelle - Bahro - Steinsdorf	x	x				BOS	LOS/Bus
441	Eisenhüttenstadt - Coschen - Steinsdorf	x	x				BOS	LOS/Bus
442	Beeskow - Müllrose - Frankfurt (Oder)	x	x			FF	BOS	LOS/Bus
443	Eisenhüttenstadt - Schernsdorf - Müllrose - Frankfurt (Oder)	x	x			FF	BOS	LOS/Bus



Linien-nummer	Linienverlauf	Angebot pro Verkehrstag			Überschr. Kreisgr.	Inhaber Linien.	Linien-bündel
		Mo-Fr		Sa	So		
		ST	FT				
445	Frankfurt (Oder) - Brieskow-Finkenheerd - Groß Lindow - Müllrose	x	x			FF	BOS
447	(Jacobsdorf -) / (Neubrück -) Müllrose	x	x				BOS
448	Eisenhüttenstadt - Vogelsang - Ziltendorf - Wiesenau - Brieskow-Finkenheerd - Frankfurt (Oder) Lossow	x	x			FF	BOS
Buslinien fremder Aufgabenträger							
161	Schöneiche (b Berlin) - Lutherstr. (Berlin) - S Erkner Bhf	x	x	x	x	B	BVG
369	Müggelheim Dorf (Berlin) - Gosen, Eiche	x	x	x	x	B	BVG
950	S Strausberg - Herzfelde - Rüdersdorf - Erkner	x	x	x	x	MOL	mobus
970	Müncheberg - Heinersdorf - Frankfurt (Oder)	x	x			MOL FF	mobus

(Stand 31.10.2020, ergänzt um Linie 419 ab 12/2020)

Angebot in den Ortsverkehren im VBU

Der „Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU)“ wird neben den und einstrahlenden Regionalverkehrslinien von einem Busnetz aus Ortslinien bedient. Außerdem tragen die S-Bahn sowie der Eisenbahnregionalverkehr zur Verbindungs- und Erschließungsfunktion bei (vgl. **Karten 18 - 21**). Einstrahlende Linien der Berliner Verkehrsbetriebe ergänzen das Angebot im Raum um Erkner, Schöneiche und Gosen.

Verkehrlich lässt sich der Verflechtungsraum in folgende 3 Teilbereiche gliedern:

- Bereich Schöneiche / Woltersdorf
- Bereich Erkner / Gosen-Neu Zittau
- Bereich Fangschleuse / Grünheide / Freienbrink / Spreenhagen

Innerhalb dieser Bereiche verkehren in unterschiedlichem Umfang Ortslinien, die vorwiegend kleinräumige Erschließungsaufgaben und Zubringerfunktionen erfüllen. Der erste Teilbereich ist vor allem durch die Landstraßenbahnlinien 87 (Woltersdorf - S Rahnsdorf) und 88 (Rüdersdorf - Schöneiche - S Friedrichshagen) geprägt. Diese charakterisieren sich als Zubringerverkehre für das Berliner S-Bahn-Netz. Allerdings übernehmen die Linien ebenfalls eine Erschließungsfunktion für die Gemeinden und verbinden diese, im Falle der Linie 88, untereinander bzw. landkreisübergreifend. Außerdem dienen weitere Buslinien (418, 419, 420 und 950) dazu, die Gemeinden mit dem Bahnhof Erkner zu verbinden und die nicht durch die Straßenbahnen abgedeckten Siedlungsgebiete zu erschließen.

Die Bedienung des Stadtgebiets von Erkner wird durch die Kombination mehrerer einstrahlender Linien realisiert. Der Bahnhof Erkner und der ZOB dienen hierbei als zentraler Verkehrsknoten, der neben Bus-Bahn-Verknüpfungen auch Bus-Bus-Verknüpfungen und Verknüpfungen mit dem Individualverkehr anbietet. Einige einstrahlende Linien sind über den Bahnhof Erkner bis in den Kernstadtbereich verlängert und erschließen den Großteil des Stadtgebietes. Des Weiteren schafft die BVG-Linie 161 eine direkte Verbindung in das Berliner Stadtgebiet. Die Gemeinde Gosen-Neu-Zittau wird durch die Linien 424 und



428 erschlossen, außerdem liefert die BVG-Linie 369 ebenfalls eine Verbindung von Gosen auf direktem Wege nach Berlin-Müggelheim.

Der dritte Bereich um Fangschleuse, Grünheide und Spreenhagen wird mit den Linien 429 und 436 (jetzt auch Linie 419) erschlossen. Die Linien übernehmen ebenfalls die SPNV Zubringerfunktion, einerseits zum Bahnhof Erkner, andererseits auch zum Bahnhof Fangschleuse und Hangelsberg zur Regional-Express-Linie 1.

Tabelle 3-6 Ortslinien im Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU)

Relation	Linie	Anzahl Fahrtenpaare pro Tag Mo - Fr				Wochenend- angebot vorhanden
		Grundtakt [min]		Bedienungszeitraum		
		HVZ	NVZ/SVZ	von	bis	
Erschließungsnetz - Bereich Schöneiche / Woltersdorf						
Woltersdorf - S Rahnsdorf (Berlin)	87	10*/20	20/40	04:00	24:00	Sa+So
Rüdersdorf (MOL) - Schöneiche - S Friedrichshagen (Berlin)	88	20	20/60	04:00	24:00	Sa+So
(Rüdersdorf(MOL) -) Woltersdorf - Erkner	418	60**	120	05:00	18:00	Sa+So (Verkürzter Linienweg)
Schöneiche - Woltersdorf - Erkner	420	60	Einzel- fahrten	05:00	19:00	Sa+So (Verkürzter Linienweg)
Strausberg (MOL) - Woltersdorf - Erkner	950	30	60	04:00	21:00	Sa+So
Erschließungsnetz - Bereich Erkner / Gosen-Neu Zittau						
Schöneiche, Dorfau - Schöneiche, Lübecker Str.	161	20/40**	60	05:00	21:00	Sa+So
Schöneiche, Lübecker Str. - Rahnsdorf (Berlin) -Erkner		20	20	04:30	0:30	Sa+So
Gosen - Müggelheim (Berlin)	369	30	60	05:00	21:00	Sa+So
Erkner - Gosen-Neu Zittau	424	Einzelfahrten		04:00	19:00	nein
Erkner - Gosen-Neu Zittau - Wernsdorf (LDS) - Ziegenhals (LDS)	428	60	Einzel- fahrten	05:00	18:00	Sa+So
Erschließungsnetz - Bereich Fangschleuse / Grünheide / Freienbrink / Spreenhagen						
Erkner - Fangschleuse - Grünheide - Kagel (- Kienbaum) - Herzfelde (MOL)	429	60***	90	05:00	18:00	Sa+So (Verkürzter Linienweg)
Erkner - Fangschleuse - Freienbrink - Spreenhagen - Braunsdorf - Fürstenwalde	436	Einzelfahrten		05:00	19:00	Sa+So Sa+So (Verkürzter Linienweg)

* 10min-Takt zwischen S Rahnsdorf - Woltersdorf, Berliner Platz

** nur ca. 06:00 - 08:00 (Früh-HVZ), sonst 60min-Takt (Spät-HVZ)

*** zeitweise mit Einzelfahrten verdichtet

(Stand 31.10.2020, noch ohne Linie 419)



Angebot in den Stadtverkehren

Im Landkreis Oder-Spree verkehren Stadtlinien bisher in den Mittelzentren Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt, die teilweise durch Regionalverkehrslinien überlagert werden. Die territoriale Verteilung des Angebots innerhalb des Stadtgebietes stellen die Karten 22-25 für Fürstenwalde und die Karten 26-29 für Eisenhüttenstadt nach Tagesarten dar. Dabei sind die einstrahlenden Regionalbuslinien grau und das Angebot des Stadtverkehrs zur besseren Abgrenzung farbig dargestellt.

Die vier Stadtlinien in Fürstenwalde (411, 412, 413, 414) erschließen weite Teile des Stadtgebiets, für nördliche und westliche Ortsteile übernehmen Regionallinien diese Aufgabe. Die Linien 411 und 413 verkehren ganztägig in einem 30min-Takt und werden während der HVZ durch die Linien 412 und 414 jeweils in einem 60min-Takt verstärkt. Der Betriebszeitraum liegt zwischen 05:00 und nach 21:00 Uhr. Die Linien 411 und 413 binden die meisten Ortsteile an, so dass die weiteren Linien lediglich eine Ergänzung des Angebots darstellen. An Wochenenden verkehren neben den Regionallinien ausschließlich die Linien 411 und 414 in einem 60min-Takt von 08:00 bis 18:00 Uhr.

Der Stadtverkehr Eisenhüttenstadt weist eine ähnliche Struktur im Angebot auf. Der Stadtverkehr wird ebenfalls mit vier Linien (451, 452, 453, 454) realisiert. Dabei bildet die Linie 454 die Grundstruktur des Stadtverkehrs, zwischen Montag und Freitag wird die Linie im 30min-Takt befahren und erschließt außer dem Gebiet um das Stahlwerk alle Ortsteile von Eisenhüttenstadt. Allerdings werden Schönfließ und die Bereiche nördlich des Friedensplatzes nur mit 5 Fahrten am Tag erschlossen. Die Linien 451, 452 und 453 ergänzen das Angebot im Stadtverkehr. Bis auf die Linie 451, die nur mit Einzelfahrten ergänzend wirkt, verkehren die anderen Linien in einem 60min-Grundtakt. Zeitweise wird auch dieser auf der Linie 453 auf einen 30min-Takt während der HVZ verstärkt. Zu beachten ist, dass die Linie 452 als Ringlinie betrieben wird und nur in einer Richtung verkehrt. Der Betriebszeitraum beginnt um 05:00 und endet gegen 22:00 Uhr. An Wochenenden verkehrt ausschließlich die Linie 454 in einem 60min-Takt zwischen 08:00 und 19:00 Uhr.

Unkonventionelle Mobilitätsangebote

Das konventionelle Busverkehrsangebot wird auch gegenwärtig bereits durch unkonventionelle, in der Regel bedarfsabhängige öffentliche Verkehrsangebote ergänzt, um auch geringe und unstrukturierte Verkehrsnachfragen bedienen zu können.

Flexible Mobilitätsangebote entsprechen der Definition des Linienverkehrs nach dem PBefG, werden je Fahrt bedarfsabhängig, aber mit einer erkennbaren Regelmäßigkeit, durchgeführt. Das geschieht durch kleinere Fahrzeugeinheiten und/oder eine erforderliche Fahrtwunschanmeldung für die ganze Fahrt oder einzelne Haltestellen sowie zumindest ein Fahrplangrundgerüst. Es werden Haltestellen bedient, die zumindest formal einen Linienweg bilden müssen. Ist dies nicht gewährleistet, d. h. erfolgt ein flächenhafter Betrieb mit oder ohne Haltestellenbindung (FlächenRufBus, Anruf-Sammeltaxi) oder ohne Vorgabe einer zeitlichen Verfügbarkeit, wird bisher die Genehmigungsfähigkeit im Land Brandenburg mit Bezugnahme auf § 2 Abs. 6 PBefG („... soweit öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.“) in Abrede gestellt bzw. auf zeitlich begrenzte Möglichkeiten von Pilotlösungen nach der so genannten Experimentierklausel nach § 2 Abs. 7 PBefG beschränkt, wobei die gleiche Einschränkung wie nach § 2 Abs. 6 PBefG besteht. Eine veränderte Rechtslage steht in Kürze mit der im Gesetzgebungsverfahren befindlichen Novelle des PBefG in Aussicht.



Die im Landkreis Oder-Spree durchgeführten Rufbusfahrten auf mehreren Linien (400, 402, 403, 404, 411, 412, 413, 429, 432, 436) fallen unter die Kategorie der flexiblen Mobilitätsangebote. Die Möglichkeiten der unkonventionellen Bedienung werden mit einem Leistungsanteil von 3,7 % nach wie vor nur wenig genutzt. Hier liegen weiterhin Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven - beispielsweise in der Ablösung oder Ergänzung konventioneller durch bedarfsabhängige Verkehre.

Auch die Linie 519 „Lieberoser Heidelinie“ mit 2 Fahrten an Dienstagen, Donnerstagen und Freitagen, die als Linientaxi mit einem Kleinbus (7 Fahrgastsitzplätze) durch den Bürgerbusverein Lieberose/Oberspreewald e. V. bedient wird, zählt zu den flexiblen Mobilitätsangeboten. Hierbei handelt es sich um einen Bürgerbus, der den Großteil der Linienführung im Nachbarlandkreis Dahme-Spreewald hat. Die Linie erschließt hauptsächlich mit Ringfahrten die Ortschaften im Raum Lieberose. Die Linienführung schließt aber auch die Siedlungseinheit Klein Muckrow im Landkreis Oder-Spree ein.

Ebenfalls zu den flexiblen Mobilitätsangeboten zählt die Fähre Leißnitz. Diese verbindet die Siedlungseinheiten Ranzig und Leißnitz nördlich des Leißnitzsee miteinander. Fußgänger, aber vor allem Radfahrer können das Angebot von April bis Oktober von Dienstag bis Sonntag zwischen 09:00 und 17/18:00 Uhr nutzen. Allerdings ist das Angebot witterungsbedingt eingeschränkt.

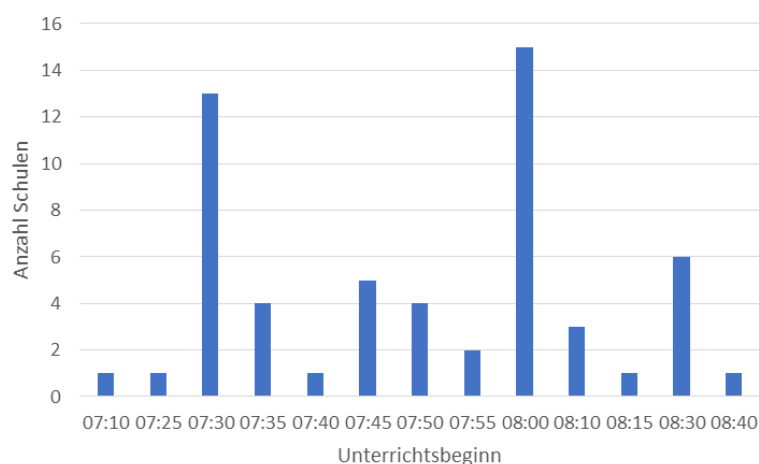
Alternative Mobilitätsangebote sind Angebotsformen außerhalb des ÖPNV oder Mischformen des ÖPNV, wie Kombibus, Mitnahmesysteme, Leih- und Sharingmodelle. Diese sind im Landkreis Oder-Spree bisher nicht bzw. nicht organisiert zu finden.

Schülerverkehr

Die Sicherstellung des Schülerverkehrs ist eine der Kernaufgaben des straßengebundenen ÖPNV. Grundlage für die Gestaltung des Schülerverkehrs ist die jeweils gültige „Satzung des Landkreises Oder-Spree über die Schülerbeförderung“²⁹ des Landkreises. Diese regelt den Beförderungsanspruch und die Erstattung von Schülerzeitfahrkarten und macht Vorgaben zu Reisezeiten. Eine Überprüfung der Qualität der Schülerbeförderung beschränkt sich also nicht nur auf die Auswertung, ob für alle Schüler eine Verbindung vor Schulbeginn und nach dem Unterrichtsende vorhanden ist, sondern erstreckt sich auch darauf, ob die Vorgaben für Schulwegzeit eingehalten werden. Gegenwärtig ist dies der Fall.

Die Karte 3 zeigt die Verteilung der Schulstandorte im Landkreis Oder-Spree. Eine übliche Konzentration der Schulstandorte im städtischen Bereich ist erkennbar, wie eine Häufung im VBU. Die Abbildung 3-1 veranschaulicht die Verteilung der Schulanfangszeiten aller Schulstandorte im Kreisgebiet.

Abbildung 3-1 Verteilung der Schulanfangszeiten



²⁹ Satzung des Landkreises Oder-Spree über die Schülerbeförderung in der Fassung der 2. Änderung vom 20.06.2018.



Es lassen sich drei Schulanfangszeitspitzen um 07:30, 08:00 und 08:30 Uhr erkennen. Damit kann eine gewisse Staffelnung der Schulanfangszeiten unterstellt werden. Insbesondere die Spätspitze um 8:30 Uhr sorgt zusätzlich für eine Entzerrung des Spitzenbedarfes an Einsatzkapazitäten erheblich, weil dadurch ein Teil des Beförderungsbedarfs mit einer 2. Beförderungswelle realisiert werden kann, die Busse also mehrfach eingesetzt werden können. Potenziale für eine darüberhinausgehende Schulzeitstaffelung sind dennoch anzunehmen, bilden aber eher nicht mehr einen nachvollziehbaren Bedarf für weitergehende aufwendige Untersuchungen aus.

3.1.4 Erreichbarkeit zentraler Orte

Die Qualität der Erreichbarkeit zentraler Orte wird für die nach Abschnitt 2.2 gebildeten 136 Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern die Einhaltung der Vorgaben für die Erreichbarkeit des jeweils nächsterreichbaren zentralen Ortes (unabhängig von der verwaltungsseitigen Zuordnung) mit dem SPNV und/oder kÖPNV an den Wochentagen Montag - Freitag nach dem aktuellen Fahrplanangebot (Oktober 2020) analysiert (zu den Vorgaben siehe Abschnitt 4.4.3). Die Karten 30-35 veranschaulichen die Ergebnisse gestaffelt nach Verkehrsrelevanter Ort, Mittelzentrum und Oberzentrum sowie nach Schul- bzw. Ferientagen. Zusammenfassend sind die für diese Verbindungen ermittelten Nichteinhaltungen in Tabelle 3-7 dargestellt.

Tabelle 3-7 Nichteinhaltung der Vorgaben (Summe der Verstöße) zur Erreichbarkeit zentraler Orte

Siedlungseinheiten (Größengruppe)	Art des Mangels	Verbindung NBZ		Verbindung MZ		Verbindung OZ	
		Schul- tag	Ferien- tag	Schul- tag	Ferien- tag	Schul- tag	Ferien- tag
alle	Fahrtenangebot zu gering	3	17	3	28	2	26
	Reisezeitüberschreitung	4	3	9	5	20	14
davon ≥100 bis <200 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	0	7	0	9	0	9
	Reisezeitüberschreitung	2	0	3	0	6	5
davon ≥200 bis <500 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	2	6	3	15	2	11
	Reisezeitüberschreitung	1	3	4	4	12	9
davon ≥500 bis <1.000 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	0	2	0	3	0	4
	Reisezeitüberschreitung	1	0	2	1	2	0
davon ≥1000 bis <3.000 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	1	2	0	1	0	2
	Reisezeitüberschreitung	0	0	0	0	0	0

Insgesamt hat sich die Situation im Vergleich zur Auswertung 2011 kaum verändert. Im Durchschnitt haben sich die Nichteinhaltungen weder verschlechtert noch verbessert. Die bekannten Problembereiche weisen nach wie vor Mängel auf. Diese Mängel zeigen sich vermehrt an Ferientagen, auch dies war bereits 2011 zu erkennen.

So sind die ÖPNV-relevanten Siedlungseinheiten an Schultagen mit einigen Ausnahmen sowohl mit mindestens einem Nahbereichszentrum als auch mit einem Mittel- und Oberzentrum verbunden. Allerdings ist das nutzbare Fahrtenangebot (Fahrtenpaare unter Einhaltung der Mindestaufenthaltszeit am Zentralen Ort) zum NBZ für 3 Siedlungseinheiten, zum Mittel- und Oberzentrum für 3 bzw. 2 Siedlungseinheiten.



ten, zu gering. In weiteren Fällen (bis zu 20) werden die Richtwerte für die Reisezeit überschritten, was aber überwiegend in der Verbindung zu einem Oberzentrum auftritt.

An Ferientagen weisen bis zu 17 Siedlungseinheiten zu wenige Fahrtenpaare zum NBZ auf bzw. 28 sowie 26 fehlende Fahrtenpaare zum Mittelzentrum und zum Oberzentrum. Die Reisezeit wird bei etlichen Siedlungseinheiten nicht eingehalten. Die Tabelle 3-7 zeigt weiterhin, dass sich die Anbindungsmängel auf Siedlungseinheiten mit weniger als 500 Einwohnern konzentrieren.

Aus den Darstellungen in den Karten 30-35 geht hervor, dass sich Verbindungsmängel natürlich auf Siedlungseinheiten im ländlichen Raum konzentrieren, insbesondere südwestliche Randgebiete zum Landkreis Dahme-Spreewald im Raum um Storkow, südliche Randgebiete im Raum Chossewitz/ Kieselwitz/ Groß Briesen/ Klein Muckrow und nördliche Randgebiete zum Landkreis Märkisch-Oderland im Raum Heinersdorf/ Tempelberg/ Hasenfelde. Die Reisezeitproblematik zu Oberzentren zeigt sich insbesondere im südwestlichen Kreisgebiet bei Siedlungseinheiten, die weit von den Verkehrsachsen nach Frankfurt (Oder) und Berlin entfernt gelegen sind und sich dort weite Wege und Verbindungen mit mehreren Umstiegen ergeben.

3.1.5 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Nach Auswertung des Gutachters ist ein vergleichsweise hoher, aber kaum zunehmender Grad an verknüpften Verbindungen zwischen den Systemen an den kategorisierten Verknüpfungspunkten erreicht. Eine abhebbare Verbesserung ist mit dem Fahrplanwechsel 12/2020, insbesondere bezogen auf die Linien 418, 419, 429 und 436, eingetreten.

Zur Analyse der Verknüpfung zwischen den Verkehrssystemen waren bisher an Knotenpunkten in den Netzen des SPNV und des kÖPNV sowie innerhalb des Busliniennetzes

- 4 Hauptverknüpfungspunkte
 - 6 weitere Verknüpfungspunkte, darunter 1 in Funktionsteilung
- jeweils noch unterschieden nach Bahn-Bus-, Bus-Bus- und kombinierten Verknüpfungen

im Gebiet des Landkreises Oder-Spree festgelegt (vgl. Tabelle 4-8 in der jetzt aktualisierten Fassung). Deren Lage geht für das Kreisgebiet insgesamt aus Karte 42 hervor.

Die gegenwertig erreichte Verknüpfungsqualität lässt sich anhand des prozentualen Anteils der verknüpften Fahrten an der Gesamtfahrtanzahl ermitteln. Als Verknüpfung wird die Möglichkeit des Übergangs zwischen den Verkehrssystemen innerhalb folgender Verknüpfungszeiten ausgewertet:

- Von Bus/Tram zu Bahn: 5-15 min
- Von Bahn zu Bus/Tram: 5-15 min
- Von Bus/Tram zu Bus/Tram: 0-10 min

Im Durchschnitt sind an den Bahn-Bus/Tram-Verknüpfungspunkten knapp 70 % aller Fahrten verknüpft, an den Bus/Tram-Bus/Tram-Verknüpfungspunkten etwa 50 %. Besonders hohe Werte werden durchgängig in Fürstenwalde und Erkner erreicht. Fast die gleichen Feststellungen wurden auch schon für den Fahrplanstand 2012 getroffen.

3.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot aller Verkehrsträger im Landkreis wird nach den letzten verfügbaren Werten

- insgesamt von ca. 15,20 Mio. Fahrgästen³⁰ genutzt (Einsteiger im Landkreis)³¹. Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des ÖPNV von etwa 85 Fahrten pro Einwohner und Jahr, was ein vergleichsweise mittlerer Wert ist.
- Der Eisenbahn-Regionalverkehr ist daran mit ca. 7,26 Mio. Einsteigern (entsprechend 47,7 %); Stand 2012: 5,59 Mio. Einsteiger (Zuwachs: +29,8 %); und
- die S-Bahn Berlin GmbH mit ca. 2,10 Mio. Einsteigern (entsprechend 13,8 %);

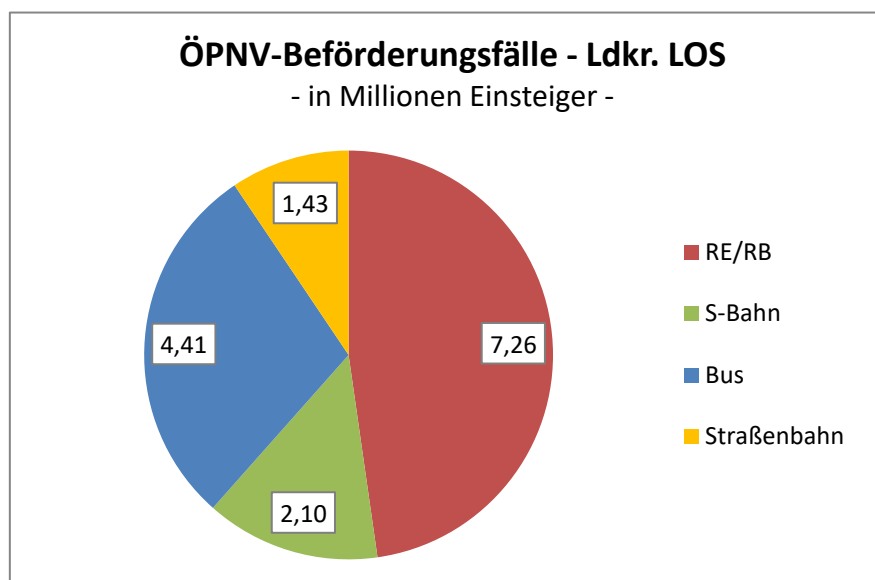
beteiligt, so dass auf den SPNV ca. 61,5 % aller Beförderungsfälle im ÖPNV insgesamt entfallen und 38,5 % auf den kÖPNV.

- Davon entfallen wiederum ca. 1,43 Mio. Fahrgäste auf die Straßenbahnlinien 87 und 88 (entsprechend 9,4 %); Stand 2010: 1,6 Mio. Einsteiger (Rückgang: -10,6 %).

Das Angebot der BOS wurde im Jahr der letzten verfügbaren VBB-Erhebung 2016 von 4,41 Mio. Einsteigern genutzt. Das entspricht einem Rückgang um -12,0 % gegenüber den Ergebnissen aus 2010, der sich aber im Wesentlichen beschränkt auf die Verkehre im ländlichen Raum, außerhalb des VBU und Stadtverkehre. Letztere haben aber nicht zu einer Kompensation beitragen können.

Die Werte haben leider keine übereinstimmende zeitliche Basis und sind deshalb nur eingeschränkt zu bewerten.

Abbildung 3-2 ÖPNV-Beförderungsfälle - Landkreis LOS



³⁰ Darin erfasst sind ausschließlich die Nachfragedaten der SPNV-Verkehre sowie der Buslinien, auf denen Leistungen durch das kreisansässige Unternehmen BOS erbracht werden.

³¹ Datenquelle:

VBB-Erhebung für SPNV, kÖPNV von 2016 bzw. für die S-Bahn 2018

Hochrechnung auf Jahreswerte durch PROZIV. Durch die Erfassungsmethodik werden Umsteiger zwischen Linien mehrfach gezählt. Ausgewiesen sind also Linienbeförderungsfälle (LBF) im Unterschied zu Unternehmensbeförderungsfällen (UBF).



Das stärkste SPNV-Aufkommen hat nach Anlage 6 der Bahnhof Fürstenwalde, gefolgt von Erkner und Eisenhüttenstadt. 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.³² 15 der 31 Zugangsstellen haben deutliche Aufkommenszuwächse zu verzeichnen. Insgesamt werden Mo-Fr im Eisenbahnregionalverkehr 22.450 (gegenüber 17.450 im Jahr 2012) Ein- und Aussteiger pro Tag erreicht.

Die räumliche Verteilung des Fahrgastaufkommens geht differenziert nach den Tagesarten Schultag, Samstag und Sonntag/Feiertag aus den Karten 36 - 38 hervor.³³ Im SPNV weist sowohl an Werktagen als auch am Wochenende eine besonders hohe Nachfrage auf der Achse Berlin - Erkner - Fürstenwalde - Frankfurt (Oder) auf. Alle anderen Relationen weisen vergleichsweise geringe Fahrgastzahlen auf. Am Wochenende lässt sich insgesamt eine etwas geringere Nachfrage feststellen.

Im kÖPNV konzentriert sich die Nachfrage an Schultagen, neben dem VBU, stark auf die Relationen Fürstenwalde - Beeskow und Fürstenwalde - Storkow. Für den Verflechtungsraum Berliner Umland sind in den Auszugskarten 39 - 41 entsprechende Darstellungen zu finden. Außerdem besteht zwischen Müllrose und Frankfurt (Oder) eine hohe Fahrgastnachfrage, obwohl dies als zumindest nichtkonkurrierender Parallelverkehr zu klassifizieren ist. Im weiteren Kreisgebiet lässt sich nur eine geringe Nachfrage generieren und nachweisen. Am Wochenende ist die Nachfrage - analog zum schwach ausgeprägten Angebot - in allen Teilräumen deutlich schwächer als an Schultagen bzw. nicht vorhanden. So zeichnen sich nur wenige Achsen und die Verkehre im Verflechtungsraum, insbesondere in Erkner ab.

Auf eine Darstellung der statistischen Besetzungen der Fahrten auf den einzelnen Netzabschnitten musste leider verzichtet werden, weil dies bei zu stark voneinander abweichender Basis für die Angebots- und Nachfragewerte, wie hier vorliegend, keine brauchbaren Ergebnisse bringt.

3.3 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf

Die durchgeführten verkehrlichen Analysearbeiten zum Fahrplanstand 31.10.2020 dienen

- der Einschätzung des Umsetzungsstandes von Vorgaben und Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2012 bis 2016/2020,
- der Identifizierung verkehrlicher Mängel oder Defizite in der Gestaltung des kÖPNV im Hinblick auf die Ableitung erforderlicher grundsätzlicher oder Detailmaßnahmen für den Planungszeitraum 2021 bis 2025 und ggf. eines perspektivischen Ausblicks,
- der Gesamteinordnung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis im Hinblick auf die Effizienz des Mitteleinsatzes für die Bestellung und Förderung des ÖPNV.

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

- a) Zunächst ist die Bedeutung des SPNV-Angebotes festzustellen, welches im Landkreis Oder-Spree durch die Bedienung der wesentlichen Hauptverkehrsachsen und die S-Bahn in Erkner zur Erfül-

³² Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben.

³³ Eine gesonderte Darstellung für Ferientage ist aus den dazu verwendeten Daten der Zählung und Befragung des VBB nicht möglich.



lung von Verbindungsfunktionen sowie durch die Strecke Frankfurt (Oder) - Beeskow - Storkow - Königs Wusterhausen und die Strecke Bad Saarow - Fürstenwalde in beschränktem Umfang auch zur Erfüllung von Erschließungsfunktionen beiträgt.

- b) Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- c) Das Gesamtvolumen des Angebots im kÖPNV je Einwohner und im Flächenvergleich zwar leicht angestiegen, bleibt nunmehr jedoch noch weiter als die bisher festgestellten 22 % hinter den Durchschnittswerten vergleichbarer Landkreise zurück, weil dort meist stärkere Angebotserweiterungen realisiert worden sind, insbesondere die anderen Landkreise mit einem größeren Anteil am VBU.
- d) Die Angebotsverteilung im Kreisgebiet entwickelt sich parallel zur Einwohnerverteilung und zur Entwicklung der wirtschaftlichen Potenziale, was einerseits angemessen ist, andererseits aber Attraktivitätsverlusten im mittleren und östlichen Teil des Kreisgebietes nur ungenügend entgegenwirken kann. Aber auch im berlinnahen Raum wird ein gutes ÖPNV-Angebots zunehmend zum Faktor standörtlicher Attraktivität.
- e) Die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen ist in der Differenzierung zurückgegangen. Trotz Verbesserungen generell weiter als Mangel einzuschätzen sind die geringen kÖPNV-Angebote an Wochenend- und Feiertagen außerhalb des VBU, was allerdings vergleichsweise üblich ist.
- f) Das kreisgrenzenüberschreitende Angebot im kÖPNV ist - anders als in vielen Landkreisen Brandenburgs - weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit der Metropole Berlin und dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) sowie den Landkreisen Dahme-Spreewald und Märkisch-Oderland.
- g) Konkurrierende, mehr als abschnittsweise Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen, sondern es wird im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger vorgefunden.
- h) Die Angebotsstruktur weist auch außerhalb des Verflechtungsraumes, vorwiegend im mittleren Kreisgebiet, erkennbare Verkehrsachsen auf, die - unterstützt durch das durchgeführte wettbewerbliche Vergabeverfahren - in großer Häufigkeit bedient werden und auf zusätzliche Fahrgastpotenziale schließen lassen. Grundsätzlich fehlt bisher ein PlusBus-Netz des Landkreises.
- i) Folgende Verkehrsachsen zeigen Potenzial für eine Aufwertung:
 - Strausberg <> Rüdersdorf <> Woltersdorf <> Erkner
 - Erkner <> Königs Wusterhausen
 - Erkner <> Grünheide <> Herzfelde (<> Strausberg)
 - Erkner <> Neu Zittau <> Eichwalde <> Schönefeld/BER
 - Bad Saarow <> Lindenberg <> Beeskow
 - Fürstenwalde <> Storkow
 - Fürstenwalde <> Spreenhagen
 - Bad Saarow <> Wendisch Rietz
 - Beeskow <> Eisenhüttenstadt
 - Fürstenwalde <> Trebus <> Müncheberg



Fürstenwalde <> Heinersdorf <> Müncheberg
(Beeskow <>) Mixdorf <> Müllrose <> Frankfurt (Oder)
Erkner <> Freienbrink <> Spreehagen <> Storkow

- j) Dennoch werden einige der bisher geltenden Vorgaben für die Bedienung der Verkehrsachsen nicht vollständig eingehalten. Das betrifft an Schultagen nur einzelne Fahrten, an Ferientagen und am Wochenende meist 1 bis 2 Fahrten. Besondere Defizite bestehen in den Relationen Fürstenwalde <> Wilmersdorf <> Briesen, Tauche <> Beeskow, Friedland <> Beeskow und Erkner <> Grünheide (nur am Wochenende).
- k) Für die Stadtverkehre gibt es sowohl bei der Bedienungshäufigkeit als auch der Flächenerschließung weiteres Optimierungspotential. Ansatzpunkte sind vor allem das Abendangebot und das Angebot an Samstagen sowie die SPNV-Verknüpfungen.
- l) Die Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland sind nicht hinreichend strukturiert und vertaktet und benötigen insgesamt eine Intensivierung der Bedienungsfolgen. Auch die Erschließung der Siedlungsflächen ist zum Stand 31.10.2020, insbesondere am Wochenende, nicht vollständig gewährleistet.
- m) Die vorhandenen Gewerbegebiete sind mit Ausnahme von Schöneiche-Nord angebunden. Die Anbindung des Großstandortes TESLA Freienbrink ist durch den kÖPNV nicht in der Hauptsache leistbar. Es ist eine Gesamtbetrachtung aus SPNV, Werksverkehr und kÖPNV erforderlich.
- n) Die Möglichkeiten der unkonventionellen Bedienung sind mit einem Leistungsanteil von 3,7 % nach wie vor wenig genutzt worden. Dazu hat die Auslegung des Rechtsrahmens im Land Brandenburg zusätzlich beigetragen. Dennoch liegen hier weiterhin Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven - beispielsweise in der Ablösung oder Ergänzung konventioneller durch bedarfsabhängige Verkehre -, die im Planungszeitraum Schritt für Schritt zu erschließen und als Möglichkeit der Sicherung der Grundversorgung in dünnbesiedelten Räumen an Nichtschultagen und zur Erweiterung der Betriebszeiten in Tagesrandlagen zu entwickeln sind. Zusätzlich sind weitere Möglichkeiten der Ergänzung durch Bürgerbusse und auch alternative Angebote zu prüfen.
- o) Die Zumutbarkeitsvorgaben für den Schülerverkehr sind an die Vorgaben laut Satzung der Schülerbeförderung angepasst. Grundsätzlich soll allen Schüler*innen eine zumutbare Verbindung mit dem ÖPNV gewährt werden. Bei nicht möglicher oder nicht wirtschaftlicher Beförderung im Linienverkehr ist im Ausnahmefall eine Spezialbeförderung eingerichtet.
- p) Der laut **Tabelle 4-3** vorgesehene quantitative Mindestbedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird an Schultagen weitgehend, d. h. mit Ausnahme von Einzelfällen, eingehalten. An Ferientagen treten vermehrt Defizite mit Handlungsbedarf auf. Bei der Erreichbarkeit der Oberzentren ergeben sich aus bestimmten Gebieten lange Reisezeiten. Insgesamt wurden im zurückliegenden Planungszeitraum nur wenige Verbesserungen erreicht. Somit besteht weiter Handlungsbedarf - auch in Gestalt von Überlegungen, ob die Mindesterschließungsvorgaben noch den Ansprüchen entsprechen.
- q) Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfungen zwischen den Angeboten Bahn-Bus/Tram und Bus/Tram-Bus/Tram erreicht, allerdings bestehen zumindest an einigen Verknüpfungspunkten noch Reserven. Allerdings muss erwähnt werden, dass sich nur bei vollständig durchgetakteten Systemen (nach dem Grundprinzip des Integralen Taktfahrplans - ITF) eine nahezu vollständige



Verknüpfung erreichen lässt. Sobald und je mehr Ausnahmen davon zugelassen werden, z. B. für den Schülerverkehr, werden auch Grenzen der Verknüpfungsfähigkeit erreicht.

- r) Der Umfang der Fahrgastnachfrage ist nur im SPNV signifikant, d.h. um ca. 30 %, angestiegen. Im KÖPNV war dagegen - zumindest ausweislich der VBB-Erhebungsergebnisse, die Fahrausverkäufe weichen davon ab - rückläufig. Es ist somit ein klarer Zusammenhang - neben der Strukturdatenwirkung - zwischen Angebots- und Nachfrageentwicklung festzustellen, woraus Handlungsbedarf abzuleiten ist.
- s) Die Qualität der Leistungsdurchführung ist insgesamt als gut einzuschätzen. Künftiger Handlungsbedarf ergibt sich nicht aus Mängeln, sondern aus zunehmenden Ansprüchen an Busangebote, sowohl im ländlichen Raum als auch im Verflechtungsraum und in den Stadtverkehren, an Barrierefreiheit und Fahrgastinformation, stärkere Vertaktung mit häufigerer Bedienung sowie Angebote mit längerer täglicher Betriebszeit.

In der Gesamtbewertung des gegenwärtigen Standes des verkehrlichen Angebotes ist festzustellen, dass sich die vorstehend genannten Mängel, Defizite und Nichteinhaltungen von Vorgaben zu vorgesehenen Bedienungsstandards ganz überwiegend als Einzelprobleme darstellen und nicht auf grundsätzliche Mängel in der Angebotsgestaltung zurückzuführen sind - soweit nicht eine generelle Umstellung der Mobilitätsangebote verlangt wird.

Insgesamt sind zunächst folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

1. Aus dem bestellten Leistungsvolumen im Regionalverkehr und in den Stadt- und Ortsverkehren und den bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus öffentlichen Haushalten ist eine gute Abdeckung der Bedarfe erreicht sowie ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot bereitgestellt worden.
2. Im Planungszeitraum sind aber unter den sich weiter verändernden wirtschaftlichen, demografischen und ökologischen Rahmenbedingungen erhebliche zusätzliche Anstrengungen notwendig, dass Erreichte zu sichern und weiter zu verbessern sowie neue Herausforderungen zu meistern.

Daraus lassen sich die nachfolgend aufgelisteten Handlungsbedarfe ableiten. Diese sollen zunächst Ansatzpunkte dafür sein, eine weitere Optimierung und Modernisierung des Angebotssystems erreichen zu können und die festgestellten Defizite weitergehend zu beseitigen.

1. Vergleichende Bewertung und ggf. Anpassung der Bedienungsstandards.
2. Prüfung der differenzierten Kategorisierung des Busnetzes und erforderliche passgenaue Anpassung der Angebote in den Verkehrsachsen, einschl. der Schaffung eines PlusBus-Netzes nach Bedarfsprüfung.
3. Das Angebot im Verflechtungsraum Berliner Umland ist entsprechend der weiteren Potenzial- und Bedarfsentwicklung gezielt weiterzuentwickeln. Hauptbestandteile sollen Taktverdichtungen auch durch Überlagerung von Buslinien sein, mit Bedienungssynergien, die einen abbruchfreien Übergang zwischen dem Berliner ÖPNV-System und dem des VBU und ein weiteres Hineintragen der hohen SPNV-Taktdichte in das Umland erlauben.
4. Überprüfung der Stadtverkehre auf mögliche Optimierungspotenziale, insbesondere bei der SPNV-Verknüpfung, im Abendverkehr und am Samstag.



5. Gezielte weitere Verbesserung der Flächenerschließung zur Minderung der Nichteinhaltungen vorgesehener Vorgaben, vorrangig unter Nutzung von Rufbusangeboten, wobei auch die Anwendung flächenhafter oder Korridorbedienung vorausschauend sowie Bürgerbusse und alternative Bedienformen in Erwägung gezogen werden sollten.
6. Schaffung der Voraussetzungen und Aufstellung einer Prioritätenrangfolge zum schrittweisen barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sowie Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts dafür.
7. Positionierung und Strategieentwicklung für eine schrittweise Flottenumstellung auf dekarbonisierte, emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeugantriebe.
8. Eine permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Anschlüsse zwischen den Achsenverkehren und dem SPNV ist notwendig, um die Attraktivität der Angebote und dadurch die Fahrgastnachfrage zu erhöhen.
9. Generelle Prüfung der Möglichkeiten für weitere Ferientags- und Wochenendangebote, insbesondere unter den Aspekten der Tourismusentwicklung und des Mobilitätsbedarfs von Senioren.



4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

4.1 Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots

Im Ergebnis der Untersuchungen zu den Zusammenhängen zwischen der Angebots- und Nachfrageentwicklung bei SPNV und kÖPNV in den zurückliegenden Jahren, zur Potenzialentwicklung und zur strukturellen Entwicklung der Rahmenbedingungen für die künftige ÖPNV-Nachfrage sowie einer vergleichenden Bewertung der Bedienungsstandards und deren Übereinstimmung mit Dimensionierung und Strukturierung des ÖPNV-Angebotes hat sich erwiesen, dass

einerseits

- a. die bisher geltenden Vorgaben spätestens mit der durchgeführten wettbewerblichen Leistungsvergabe weitestgehend eingehalten werden, allerdings in einzelnen Bereichen und insbesondere im Zusammenhang mit der bisherigen und sich in Kürze ändernden genehmigungsrechtlichen Behandlung von Flächenrufbussen im Land Brandenburg Nachsteuerungsbedarf besteht,
- b. die Mindestbedienungs Vorgaben für das Hauptnetz und in der Flächenerschließung im mittleren Niveau vergleichbarer Landkreise einzuordnen sind,
- c. eine grundsätzliche Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes und Angebotes daher nicht erforderlich ist, aber Anpassungs- und Erweiterungsbedarf besteht,

andererseits

- a. die strukturelle Entwicklung nach Teilräumen zu einer weiteren Differenzierung der Nachfrage geführt hat und weiter führt, was sich in der Angebotsgestaltung ausprägen muss,
- b. in dem Bestreben, die Lebensbedingungen und den Modal Split in den Teilräumen nicht unangemessen zu differenzieren, Angebotsverbesserungen in allen Teilräumen vorgesehen werden müssen,
- c. bisher ein Programm zur schrittweisen Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV fehlt und zu entwickeln ist,
- d. die zunehmenden Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes zu nachhaltigen Maßnahmen der Modal-Split-Beeinflussung zugunsten des ÖPNV und einem höheren Eigenbeitrag des ÖPNV zur Erreichung der Klimaschutzziele führen müssen.

Die Umsetzung dieser Strategie erfolgt in einer Modernisierung der verkehrspolitischen Leitlinien, der Anpassung der quantitativen und qualitativen Bedienungs Vorgaben, einschl. der Vorgaben zur barrierefreien Angebotsgestaltung, sowie konkreten Planungsmaßnahmen und wird durch einen erweiterten finanziellen Handlungsrahmen untersetzt.

4.2 Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Oder-Spree besteht auch künftig in der Gewährleistung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten.



Dafür werden folgende [Leitlinien](#) beschlossen:

- (1) Das ÖPNV-Angebot ist als **ganzheitliches, integriertes System** aus SPNV-Regionalverkehr, S-Bahn, Straßenbahn, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung alternativer Bedienungselemente und des Radverkehrs als **Alternative zum MIV** zu entwickeln. Das ÖPNV-Angebot hat dabei einen wichtigen Beitrag zur **Daseinsvorsorge**, zur **Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen** in allen Teilräumen und als **Faktor der Siedlungs-, Wirtschafts- und Tourismusentwicklung** zu leisten.
- (2) Es ist dabei sowohl die Erfüllung der **Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte** auf allen Ebenen durch gute **Erreichbarkeit** weiter zu stärken, als auch den differenzierten Anforderungen innerhalb und außerhalb des Verflechtungsraumes Berliner Umland sowie in städtischen und in ländlichen Siedlungsgebieten Rechnung zu tragen. Der Aufgabenträger strebt eine angemessene, aber flächendeckende **Erhöhung der ÖPNV-Bedienungsstandards** an.
- (3) Bei der Erfüllung wesentlicher - regionaler und überregionaler - Verbindungsfunktionen erfüllt das **SPNV-Angebot** eine **Rückgratfunktion**. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen eine Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein.
Der Landkreis setzt sich für eine attraktive **Schienenverkehrsanbindung an den Flughafen BER** und eine Erweiterung des Bahnbetriebes bis Bad Saarow Süd ein.
- (4) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die **Schülerbeförderung** auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung sowie der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung folgend soll aber wieder stärker auf eine attraktivere **Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen** hingewirkt werden, ohne dabei die Qualität der Schülerbeförderung einzuschränken.
- (5) Neue oder wachsende **Potenzialstandorte** - Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend **durch den ÖPNV anzubinden**. Im besonderen Fokus stehen dabei die **Erreichbarkeit des TESLA-Standortes in Grünheide** und des **BER** aus dem Landkreis und benachbarten Gebietskörperschaften.
- (6) Der Aufgabenträger setzt sich generell für **anforderungsgerechte ÖPNV-Verbindungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften** Land Berlin, Landkreise Dahme-Spreewald und Märkisch-Oderland, Stadt Frankfurt (Oder) ein und wird bei Bedarf zwecks Unterstützung den VBB einbeziehen.
- (7) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch **Reduzierung der Schadstoffemissionen** einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, zum Umwelt- und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann. Soweit adäquate Fördermöglichkeiten durch Bund oder Land genutzt werden können, wird der Landkreis unter Beachtung europäischer und nationaler Rechtsvorschriften auf der Grundlage einer geeigneten Umsetzungsstrategie eine schrittweise **Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebe** unterstützen.



- (8) Die **Angebotsgestaltung** soll **grundsätzlich nachfrageorientiert** erfolgen. Das heißt, dass vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber durchaus auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. **Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung** sind in den Ortsverkehren des VBU, in den Stadtverkehren sowie in Verkehrsachsen vorzusehen. Hierzu gehört auch die bedarfsgerechte **Gestaltung von PlusBus-Linien**.
- (9) Der Landkreis leistet einen angemessenen Beitrag zur **Erhaltung der (Land)Straßenbahnen** und zur Modernisierung der Woltersdorfer Straßenbahn. Bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit und bestehender Fördermöglichkeit sind auch Netzausbaumaßnahmen zu prüfen.
- (10) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die verstärkte Einbeziehung **bedarfsgesteuerter Angebote** zur Ergänzung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Verkehrsachsen. Zur Sicherung einer verbesserten Grundversorgung und der Wirtschaftlichkeit soll unter Beachtung des geltenden Rechtsrahmens insbesondere in dünn besiedelten, ländlichen Teilräumen an Nichtschultagen das ÖPNV-Angebot außerhalb der Verkehrsachsen zunehmend bedarfsgesteuert gestaltet werden.
- (11) Der Landkreis ist offen für die Einführung von **Initiativen im Bereich alternativer Mobilität** unter Einbindung der Gemeinden und wird diese nach rechtlicher und fachlicher Prüfung im Interesse der Gesamtsicherung der Mobilität **unterstützen**. Der Nahverkehrsplan und ein aufzustellendes **Mobilitätskonzept** des Landkreises sollen sich ergänzen.
- (12) Die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten stellt für den Nutzer ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Es ist eine hohe **Verknüpfungsquote** anzustreben, um eine hohe Attraktivität der Verkehrsangebote durch Nutzungssynergien zu erreichen.
- (13) Die ganzheitliche, integrierte Mobilitätsplanung erfordert eine verstärkte arbeitsteilige Abstimmung und ein höheres Augenmerk für die **Verknüpfung mit dem Individualverkehr** an den Schnittstellen (P+R, B+R, Leihstationen).
- (14) Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der **barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung** generell zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen an die Barrierefreiheit des ÖPNV nach § 8 Abs. 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können. Mit diesem Nahverkehrsplan werden die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG festgelegt.
- (15) Der Landkreis bekennt sich zur **Anwendung des VBB-Tarifs** und setzt sich in den zuständigen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
- (16) Der Aufgabenträger wirkt ständig auf eine Verbesserung der **Qualität und Wirtschaftlichkeit** des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling mit Anreizregelungen.



4.3 Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen

Der organisatorische und finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird durch folgende [Leitlinien](#) definiert:

- (1) Der Landkreis Oder-Spree nimmt seine Funktion gemäß § 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg als **Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV** in seinem Zuständigkeitsgebiet wahr.
- (2) Dem Landkreis kommt danach sowohl die volle **Aufgabenverantwortung** als auch die volle **Ausgabenverantwortung** für die Verwendung eigener Mittel sowie nach der Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg auch für die Verwendung der Landesmittel für die ÖPNV-Förderung zu. Hierzu gehören auch die Mittel für die investive Landesförderung von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der pauschalierten Zuführung und der Objektförderung nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Landes.
- (3) Gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB als **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe** der kommunalen Aufgabenträger festgelegt ist der kÖPNV vom Landkreis Oder-Spree als **Teil der Daseinsvorsorge** definiert. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit und Kostendeckung durch Erlöse angestrebt.
- (4) In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und **Mitverantwortung in der Finanzierung** das an den verkehrspolitischen Zielstellungen ausgerichtete ÖPNV-Angebot sicher, auch wenn dieses die Mindestanforderungen der Daseinsvorsorge überschreitet.
- (5) Der Aufgabenträger sichert die **ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA)** für gebündelte Leistungen im Busverkehr sowie die Leistungen im Tram- und Fährverkehr und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen bzw. durch **Verwaltungsvereinbarungen** mit benachbarten Gebietskörperschaften bei grenzüberschreitenden Leistungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Haushalt des Landkreises diese Aufgabe sicherstellen kann.

4.4 Vorgabe quantitativer Bedienstungsstandards

Der quantitative Bedienstungsstandard ist ein Mindeststandard und insofern wesentlicher Teil der Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Aufgabenträger. Er dient pragmatisch der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Der Bedienstungsstandard für den [Regionalverkehr](#) beinhaltet

- a) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung von Verkehrsachsen, festgelegt nach einer Kategorisierung des ÖPNV-Netzes,
- b) die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, flexible oder alternative Angebote) und deren Verbindung zum nächsterreichbaren Zentralen Ort



sowie

- c) besondere Vorgaben für den Schülerverkehr.

Der Bedienungsstandard für Stadt- und Ortsverkehre beinhaltet

- a) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre und
- b) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU) und ggf. weitere Ortsverkehre - soweit vorhanden.

Außerdem werden Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen getroffen.

Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Regional-, Stadt- und Ortsverkehr ist grundsätzlich einzuhalten. Lediglich die Reisezeitvorgabe in der Verbindung mit Oberzentren hat nur orientierenden Charakter bei der Mindesterschließungsvorgabe für Siedlungseinheiten. Von der Reisezeitvorgabe kann im Einzelfall bei besonderen verkehrsgeografischen Verhältnissen abgewichen werden. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die - mit vorgenannter Einschränkung - die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate flexible oder alternative Angebote geschaffen werden.

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

4.4.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen ist ein zentrales Gestaltungsinstrument zur Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt zugleich die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV, um konkurrierende Parallelverkehre zu vermeiden.

Die Kategorien von Bedienungsrelationen und -räumen werden nach **Tabelle 4-1** festgelegt.

Die in der Kategorisierung festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im kÖPNV bilden die Achsen des regionalen Buslinienverkehrs.

Die Kategorisierung verwendet das ÖPNV-Netz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen muss im Busliniennetz nicht in jedem Fall den exakten Linienverläufen entsprechen, die zusätzlich die Erfordernisse der Schülerbeförderung und eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen.



Tabelle 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

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

Das **Regionale Hauptnetz (= Verbindungsnetz)** dient der Verbindung zwischen Zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den Hauptverknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentralen Orten. Die neu festgelegten Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen im kÖPNV bilden die Achsen des regionalen Buslinienverkehrs.

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelation SPNV
 - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
 - durchgehender Taktverkehr
 - 60min-Takt (Mo - So, am Wochenende ggf. eingeschränkt)
- Hauptverbindungsrelation kÖPNV PlusBus:
 - Regionale Verbindung zur Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren (im Tarifbereich Berlin C Verbindung von Mittelzentren) und zur Verknüpfung mit dem SPNV
 - Kein Parallelverkehr zum SPNV, Ausnahmen bei zusätzlicher Erschließung von Zentralen Orten oder Tourismusschwerpunkten
 - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch mindestens 60min-Takt ohne Abweichungen mit mindestens 15 Fahrten je Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), im Zeitraum erste Abfahrt 5:30 - 6:30 Uhr, letzte Abfahrt 19:30 - 20:30 Uhr an beiden Enden



- am Wochenende mindestens 12 Fahrtenpaare, davon Sa mind. 6 Fp, So, Ft mind. 5 Fp
- Schnellbus-Charakter, keine Streckenführungsabweichungen, keine Stiche oder Schleifen
- Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
- Hauptverbindungsrelation kÖPNV:
 - großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
 - Verbindungen zu Zentralen Orten in benachbarten Gebietskörperschaften
 - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder zumindest regelmäßiges Angebot mit mindestens 12 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung (Eine vertaktete Bedienung liegt auch vor, wenn auf Grund des Schülerverkehrs eine geringfügige Abweichung erforderlich ist oder einmalig am Tag ein Lastrichtungswechsel erfolgt)
 - am Wochenende Mindestangebot von 4 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Sa und 3 Fahrtenpaaren So
 - Schnellbus-Charakter ist anzustreben (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Minimierung von Stichfahrten)
- Verbindungsrelation SPNV (kommt im Landkreis Oder-Spree nicht vor!)
 - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
 - durchgehender Taktverkehr
 - 120-min-Takt, HVZ ggf. auf 60min-Takt verdichtet (Mo - So, am Wochenende ggf. eingeschränkt)
- Verbindungsrelation kÖPNV
 - großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
 - Verbindungen zu Zentralen Orten in benachbarten Gebietskörperschaften
 - ansatzweise angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder zumindest regelmäßiges Angebot Mo - So (also auch an Ferientagen und am Wochenende)
 - differenzierte Bedienungshäufigkeit je nach Bedeutung der Relation, bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung
 - möglichst direkte Verbindung anzustreben, aber auch Umwegfahrten zur Anbindung von Siedlungseinheiten und Umsteigeverbindungen zulässig
 - mindestens 8 als Fahrtenpaare nutzbare Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung
 - am Samstag Mindestangebot nach Bedarf mit mindestens 2 Fahrtenpaaren
 - Einsatz von Bussen mit hochwertigem Fahrkomfort.



Das **Verflechtungsraumnetz im VBU** ist ein spezielles Netzsegment, das den besonderen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen innerhalb des überdurchschnittlich stark verdichteten Verflechtungsraumes Berliner Umland (VBU), mit der erforderlichen Differenzierung in 4 Kategorien, Rechnung trägt. Bezogen auf die Verbindungsfunktionen steht die Zu- und Abbringerfunktion zum/vom SPNV im Vordergrund.

Charakteristik:

- Stadt- und Ortsverkehrsrelationen im Verflechtungsraum Berliner Umland
 - Verbindung von Zentralen Orten, SPNV-Stationen und Siedlungsschwerpunkten
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
 - Erschließung und Anbindung größerer Gewerbestandorte
 - Erschließung der Siedlungsgebiete, einschl. des Stadtgebiets Erkner
 - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan und Überlagerung zu dichten Fahrtenfolgen
 - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung in den Randzeiten sinnvoll.

Die **Stadt- und Ortsverkehrsrelationen außerhalb des VBU** beschränken sich derzeit auf die Stadtverkehre in Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt.

Charakteristik:

- Stadt- und Ortsverkehrsrelationen außerhalb des VBU
 - Erschließung des Stadtgebiets
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom SPNV
 - Erschließung und Anbindung der Gewerbestandorte
 - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan und Überlagerung zu dichten Fahrtenfolgen
 - Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung in den Randzeiten sinnvoll.

Das **Ergänzungsnetz** dient der Flächenerschließung und als Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr.

Gliederung und Charakteristik:

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelation
 - Erfüllung räumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
 - Bildung von Zubringerrelationen einwohnerstarker Gemeinden/Ortsteile zu Zentralen Orten im Interesse der Flächenerschließung
 - Fahrtenangebot nachfrageabhängig, an Ferientagen mindestens entsprechend der Minderschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten, i.d.R. kein Wochenendangebot (außer bei touristischen Angeboten)



- Ersatz des konventionellen Linienverkehrs in Relationen mit schwachem Verkehrsaufkommen an Ferientagen durch bedarfsgesteuerte Angebote vorzusehen
- Schülerverkehrsrelation
 - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
 - Bedienungshäufigkeit entsprechend dem Bedarf des Schülerverkehr
 - damit in der Regel kein Angebot an Ferientagen und am Wochenende.
- Rufbus-Korridore/Rufbus-Räume
 - geeignete Räume und Relationen für Rufbus-Bedienung.

Die für den Planungszeitraum gültige Kategorisierung wird in den Karten 42 - 43 dargestellt.

Die gegenwärtigen Angebotsumfänge in den Relationen des kategorisierten Netzes sind den Karten 14 - 21 für die einzelnen Betriebstage und Teilräume zu entnehmen. Die notwendige Anzahl von Bedienungen je Richtung kann im Einzelfall auch durch Addition von Linienwegen in der gleichen Relation entstehen.

4.4.2 Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz und PlusBus-Konzept

Das regionale Hauptnetz - auch bezeichnet als regionale Verkehrsachsen - wird im KÖPNV durch die PlusBus-Relationen (HVR+), Hauptverbindungsrelationen (HVR) und Verbindungsrelationen (VR) gebildet. Der Mindestbedienungsstandard wird für jede Achse entsprechend ihrer Einordnung in diese Kategorien festgelegt. Die Definition der Relationen im Hauptnetz sowie die entsprechenden Mindestbedienungshäufigkeiten sind in Tabelle 4-2 aufgeführt.

Dabei können die festgelegten Mindestbedienungshäufigkeiten je nach Relation und absehbarem Fahrgastpotenzial auch deutlich überschritten, keinesfalls jedoch unterschritten werden.

Die Kategorie HVR+ ist neu und charakterisiert ein Premium-Produkt mit den vorn erwähnten besonderen Anforderungen, aber auch einer zusätzlichen Vermarktung durch den VBB und einer besonderen Landesförderung. Die Ausweisung von Relationen in der Kategorie HVR+ (PlusBus) ist neu für den Landkreis Oder-Spree. Sie sind Gegenstand des PlusBus-Konzepts des Landkreises, welches im Abschnitt 4.5.2 weiter untersetzt wird.

Die ersten zwei der nachstehend aufgeführten PlusBus-Relationen (HVR+) befinden sich nicht in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree. Für diese gilt somit ein besonderer Veranlassungs-, Genehmigungs- und Finanzierungsvorbehalt, der nur durch vertragliche Vereinbarung zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern (MOL und LDS) und dem Landkreis Oder-Spree aufgelöst werden kann.

Hinzukommende oder neu bewertete Relationen wurden durch farbliche Hinterlegung kenntlich gemacht. Auf weiteren Relationen wurden die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit moderat erhöht.



Tabelle 4-2 Definition und Vorgaben für die Relationen im regionalen Hauptnetz

Relation	Mindestbedienung (Fahrten je Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)			
S Strausberg Bf <> Rüdersdorf <> Woltersdorf <> S Erkner Bf/ZOB	30	15	10
S Erkner Bf/ZOB <> Neu Zittau <> Eichwalde <> Schulzendorf <> Schönefeld/BER	15	7	5
S Erkner Bf/ZOB <> Neu Zittau <> S Königs Wusterhausen Bf	15	7	5
Bf Fürstenwalde/ZOB <> Reichenwalde <> Storkow	15	6	6
Hauptverbindungsrelationen (HVR)			
Erkner, Jägerstr. <> S Erkner Bf/ZOB <> Woltersdorf <> Rüdersd., Krhs	30	15	15
S Erkner Bf/ZOB <> Grünheide <> Bf Fangschleuse	30	15	15
S Erkner Bf/ZOB <> Grünheide <> Kugel <> Herzfelde	15	8	8
S Erkner Bf/ZOB <> Gosen <> Müggelheim	15	7	5
S Erkner Bf/ZOB <> Woltersdorf <> Schöneiche <> S Neuenhagen	12	8	6
Fürstenwalde <> Pfaffendorf <> Beeskow	12	4	4
Bad Saarow <> Diensdorf-Radlow <> Glienicke <> Lindenberg <> Beeskow	12	4	4
Beeskow <> Grunow <> Fünfeichen <> Eisenhüttenstadt	12	4	4
Wendisch Rietz <> Silberberg <> Alte Eichen <> Bad Saarow	12	4	4
Verbindungsrelationen (VR)			
Fürstenwalde <> Petersdorf <> Bad Saarow	12	6	6
Fangschleuse <> Freienbrink <> Spreeau <> Spreenhagen <> Markgrafpieske <> Braunsdorf <> Fürstenwalde	8	5	5
Fürstenwalde <> Trebus / Heinersdorf <> Müncheberg Bf	8	2	2
Mixdorf <> Müllrose <> Frankfurt (Oder)	8	2	0
Storkow <> Spreenhagen <> Freienbrink/Tesla <> Bf Fangschleuse	8	3	3
Beeskow <> Kohlsdorf <> Tauche	8	2	2
Beeskow <> Zeust <> Friedland	8	2	2

Infolge nicht erreichter Funktionalität aus dem Hauptnetz heruntergestuft werden die Relationen:

- Fürstenwalde - Berkenbrück - Falkenberg - Wilmersdorf - Alt Madlitz - Briesen
- Alt Golm - Neu Golm - Bad Saarow

ohne, dass damit eine Einschränkung der bisherigen Bedienungshäufigkeit verbunden wäre.

Die gegenwärtigen Pendlerverflechtungen (Stand der Statistik: 06/2019) können das Potenzial für die HVR+ Erkner <> Königs Wusterhausen und Erkner <> BER nur ungenügend abbilden. Es wird von einer Vervielfachung des Potenzials durch BER und Tesla erwartet. Dennoch wird vor einer Umsetzung eine vertiefte Nachfrage- und Erlösuntersuchung vorgesehen.



Hinweis:

Die vorstehenden Relationen sind „Von-Nach-Verbindungen“ und keine Linien. Sie können durchgehend mit einer Linie, mit Ausnahme der PlusBus-Linien aber auch durchgebunden oder als Umsteigeverbindungen durch mehrere Linien bedient werden. Die Angebotshäufigkeiten können sich auch durch abschnittsweise Überlagerung mehrerer Linien ergeben. Entscheidend ist die durchgehende Nutzbarkeit durch den Fahrgast in der gesamten Relation, d.h. bei erforderlichem Umstieg muss der Anschluss durch Wartezeit von maximal 10 min gewährleistet werden.

Die Relationen stellen im Wesentlichen Verbindungen zwischen Zentralen Orten und Verknüpfungspunkten im ÖPNV-System her, wobei sowohl die beiden dominierenden Hauptverkehrsachsen

Berlin <> Erkner <> Fürstenwalde <> Frankfurt (Oder)

und

Frankfurt (Oder) <> Eisenhüttenstadt <> Neuzelle <> Guben <> Cottbus

als auch zwei weitere wichtige Verkehrsachsen

Beeskow <> Storkow <> Königs Wusterhausen <> Berlin/BER

und

Beeskow <> Frankfurt (Oder)

mit SPNV-Verbindungen abgedeckt sind. Deshalb ist gerade auch das Potenzial für PlusBus-Relationen vergleichsweise geringer als in anderen Landkreisen Brandenburgs.

Es werden kreisinterne Relationen definiert, die Zentrale Orte miteinander verbinden, die früher durch den SPNV verbunden waren (Fürstenwalde <> Beeskow bzw. Bad Saarow <> Beeskow). Ansonsten sind Relationen betroffen, bei denen ein SPNV-Angebot fehlt (Beeskow <> Eisenhüttenstadt) oder Relationen mit gestiegenem Fahrgastpotenzial (insbesondere Erkner <> Grünheide <> Bf Fangschleuse/Tesla, Fürstenwalde <> Storkow, Bad Saarow <> Wendisch Rietz).

Die Kreisgrenzen überschreitenden Relationen decken wichtige Verbindungen zu relevanten Zielen außerhalb des Landkreises ab. Die verkehrliche Relevanz ergibt sich dabei für die

- Verbindung mit dem Flughafen BER,
- Verbindung mit Berlin-Müggelheim,
- Verbindung mit Königs Wusterhausen und somit dem erweiterten Flughafenumfeld, aber auch radiale Verbindung zwischen der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn (Berlin - Frankfurt/Oder) und der Görlitzer Bahn (Berlin - Cottbus),
- Verbindung mit Rüdersdorf und Strausberg sowie mit Neuenhagen und damit radiale Verbindungen mit der Ostbahn.
- Die Relation Fürstenwalde <> Müncheberg hat ebenfalls das Potenzial für eine Verbindungsrelation mit zwei sich addierenden Routenführungen und einer Verbindung der beiden SPNV-Trassen.

Die Bedienung der aufgeführten Relationen hat mindestens in der aufgeführten Häufigkeit, möglichst durch vertaktete oder regelmäßige Verkehre, und mit Orientierung auf einen Mindestbedienungszeitraum Mo-Fr 05:00 - 20:00 Uhr zu erfolgen. Dabei sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten, insbesondere bei Überlagerung von Linien, möglichst einheitlich sein.



4.4.3 Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten

Die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn, Bus, Tram, flexible oder alternative Angebote) zum nächsterreichbaren Zentralen Ort ist die zweite Komponente eines allgemeinen Mindestbedienungsstandards.

Allgemeine Bemessungsgrundlage für Mindesterschließungsvorgaben im Regionalverkehr ist die Einwohnerzahl. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Flächendeckende Vorgaben über alle Größenkategorien werden nur für die Verkehrstage Mo - Fr gemacht. Ein generelles Abgehen davon mit Erweiterung auf das Wochenende ist nicht möglich, weil dann das gesamte Ergänzungsnetz am Wochenende zu bedienen wäre. Allerdings soll ab der neu eingeführten Größenklasse IV (ab 1000 Einwohner) auch an Samstagen die Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes hergestellt werden. Diese Vorgabe wurde zusätzlich zum bisher geltenden Nahverkehrsplan gemacht.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbestandorte mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend deren geltender Satzung gesondert geregelt (vgl. Abschnitt 4.4.4).

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte und verkehrsrelevanter Orte der Nahbereichsebene mit dem SPNV/kÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß Tabelle 4-3 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer (Fahrtenpaare). Hierbei wurde die bisherige Vorgabe weiter differenziert, durch Unterscheidung der Vorgaben zwischen Mittel- und Oberzentrum, und moderat erhöht.

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

Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.³⁴

Tabelle 4-3 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größenklasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)		
		Verkehrsrelevanter Ort der Nahbereichsebene	Mittelzentrum (MZ)	Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	I	selbst NBZ	12	8
3.000 bis unter 6.000	II	selbst NBZ	8	6
2.000 bis unter 3.000	II	8	6	4
1.000 bis unter 2.000	IV	6	5	3
500 bis unter 1.000	V	5	4	2
200 bis unter 500	VI	3	3	2
100 bis unter 200	VII	2	2	1

Ab Größenklasse IV aufwärts zusätzlich Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes an Samstagen.

³⁴ Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.



Zusätzlich wird die Einhaltung folgender Reisezeitvorgabe (aus Fahrzeit sowie ggf. Umsteige- und Umsteigewartezeit) festgelegt:

Richtung NBZ = 30 min; MZ = 60 min; OZ = 90 min

(Reisezeitvorgabe zu Oberzentren sowie an Ferientagen und Samstagen als verpflichtender Orientierungs- und Zielwert)

Zwischen der Ankunft der Hinfahrt und Abfahrt der Rückfahrt im Zentralen Ort muss ausreichend Zeit für Erledigungen vorgesehen werden. Daher ist grundsätzlich eine minimale Aufenthaltsdauer von 120 Minuten vorzusehen.

In Sonderfällen, z. B. bei Ringverkehren, kann auch die Summe aus Hin- und Rückfahrt für die Bewertung der Reisezeitvorgaben herangezogen werden. Außerdem gilt generell das Kriterium der wirtschaftlichen Verhältnismäßigkeit, so dass auch Ausnahmeregelungen möglich sind, die allerdings zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen abzustimmen sind.

Da die Vorgaben zur Mindesterschließung nicht die speziellen Anforderungen des Berufsverkehrs im berlinnahen Raum berücksichtigen können, sind für die in diesem Raum liegenden Gemeinden und Städte weiterführende Bewertungen erforderlich (vgl. Abschnitt 4.4.6).

4.4.4 Besondere Vorgaben für die Schülerbeförderung

Es besteht satzungsgemäß³⁵ nach § 2 Abs. 4 ein zumutbarer Weg ohne Beförderungsanspruch bis zu einer Entfernung zwischen Wohnung und Haltestelle öffentlicher Verkehrsmittel bis 2 km für Schüler*innen der Primarstufe und 3 km für Schüler*innen der Sekundarstufen I und II.

§ 3 Abs. 3 der Satzung bestimmt einen Beförderungs- oder Kostenerstattungsanspruch für Schüler*innen der

Jahrgangsstufen 1 - 6	>2,0 km
Jahrgangsstufen 7 - 10	>3,5 km
Jahrgangsstufen 11 - 13 und	
Berufsbildenden Schulen	>5,0 km

Nach § 2 Abs. 4 der Satzung werden differenziert nach Altersstufen unterschiedliche Fahrzeiten (gemeint sind Reisezeiten als Summe aus Fahr-, Umstiegs- und Umstiegswartezeiten) für den täglichen Schulweg von Einstiegs- bis Ausstieghaltestelle als zumutbar festgelegt:

Primarstufe	45 min
Sekundarstufe I	60 min
Sekundarstufe II	90 min

Je Richtung besteht Anspruch auf eine Hinfahrt zum allgemeinen Unterrichtsbeginn und zwei definierte Rückfahrten nach Unterrichtsende an der jeweiligen Schule bzw. einem Schulstandort.

Es werden in der Satzung keine Festlegungen zu zumutbaren Wartezeiten vor und nach dem Unterricht ab der Ankunftszeit bzw. bis zur Abfahrtszeit getroffen. Jedoch schreibt die Leistungsbeschreibung zum geltenden Verkehrsvertrag mit BOS generell maximale Wartezeiten von 45 min vor dem Unterricht und 60 min nach dem Unterricht für alle Altersstufen vor. Diese gelten weiter fort.

³⁵ Satzung des Landkreises Oder-Spree über die Schülerbeförderung in der Fassung der 2. Änderung vom 29.06.2018



Die Festlegung der beiden Rückfahrten, für die die Vorgaben verbindlich einzuhalten sind, hat in Abstimmung mit den Schulen zu erfolgen. Weitere Rückfahrten können vereinbart werden. Für diese zusätzlichen Fahrten sind die genannten Vorgaben dann jedoch lediglich ein unverbindlicher Richtwert.

Beförderungsanspruch besteht nur beim Besuch der nach dem Lehr- und Stundenplan vorgesehenen Unterrichtsveranstaltungen. Die vorstehenden Qualitätsvorgaben gelten nur für die nächstgelegene allgemeinbildende Schule (bzw. Schulstandort) der jeweiligen Schulform.

Im Hinblick auf die Sicherung eines wirtschaftlich effizienten Schülerverkehrs ist außerdem darauf hinzuwirken, dass die Schulen die Unterrichtsbeginns- und -endzeiten auf die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abstimmen.

4.4.5 Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre

Stadtverkehrsangebote sollen weiterhin in den beiden Mittelzentren Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt vorgehalten werden. Diese werden jeweils durch mehrere Stadtlinien, unterstützt durch einstrahlende Regionallinien, gewährleistet. Der Bedienungsstandard für die Stadtverkehre hat sich als angemessen erwiesen, muss für Fürstenwalde aber an die Taktverdichtung des RE1 ab Dezember 2022 angepasst werden. Zudem die Betriebszeit moderat erweitert. Der Bedienungsstandard nach **Tabelle 4-4** beinhaltet für beide Stadtverkehre:

- Mo - Fr in der Haupt- und Nebenverkehrszeit (HVZ und NVZ) 30min-Fahrtenfolge³⁶,
- Mo - Fr in der Hauptverkehrszeit (HVZ) 20min-Fahrtenfolge (ab 12/2022),
- am Wochenende (ohne HVZ) 60-min-Fahrtenfolge, gestaltet als 60min-Grundtakt.

Die täglichen Betriebszeiten werden Mo - Fr und Sa generell auf 22:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen auf 20:00 Uhr erweitert. Abgewichen werden kann bei Linien, die auf ein spezifisches Klientel, z.B. im Berufsverkehr, ausgerichtet sind.

Eine Differenzierung der Vorgaben nach Stadtbereichen, z.B. Kernstadt und Außenbereichen/äußeren Ortsteilen, ist aufgrund der kompakten Stadtstrukturen nicht erforderlich.

Tabelle 4-4 Vorgaben für die Mindestbedienung der Stadtverkehre

Verkehrszeit, Stadtverkehr	Fürstenwalde	Eisenhüttenstadt
Hauptverkehrszeit Mo-Fr	20-min-Fahrtenfolge	30-min-Fahrtenfolge
Nebenverkehrszeit Mo-Fr	30-min-Fahrtenfolge	30-min-Fahrtenfolge
Sa, So, FT	60-min-Grundtakt	60-min-Grundtakt

Festlegung der Verkehrszeiten

- HVZ: Mo - Fr 05:00 - 09:00 Uhr und 15:00 - 19:00 Uhr
 - NVZ: Mo - Fr; Sa 09:00 - 15:00 Uhr und 19:00 - 22:00 Uhr; So, FT 09:00 - 20:00 Uhr
- Mo - Fr heißt generell auch an Ferientagen, nicht an Wochenfeiertagen.

³⁶ Der Begriff „Fahrtenfolge“ beschreibt annähernd gleiche zeitliche Abstände zwischen den Fahrten. Diese müssen nicht zwangsläufig einen klaren Takt bilden.

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

4.4.6 Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland

Der Bedienstungsstandard für die Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU) beinhaltet

- die Sicherung der Zu- und Abbringerfunktion zum SPNV mit attraktiven Umsteigezeiten
- die Definition von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen innerhalb des Verflechtungsraumes
- die Unterstützung der Anbindung der großen Gewerbestandorte, insbesondere des TESLA-Werkes und des BER und in dessen Umfeld
- eine Liniennetzgestaltung, die einen hohen Grad der Flächenerschließung gewährleistet
- die Bestimmung eines zu gewährleistenden Grundversorgungsvolumens.

Dabei werden die Relationen innerhalb des VBU in Abhängigkeit ihrer Bedeutung für die Verbindung von Aufkommensschwerpunkten, die Erschließung der Siedlungsflächen und deren Anbindung an das SPNV-Netz sowie unter Berücksichtigung des Nachfragepotentials in vier Kategorien eingeteilt. Die funktionelle Bedeutung und der generelle Mindestbedienstungsstandard der einzelnen Kategorien sind in **Tabelle 4-5** aufgeführt.

Tabelle 4-5 Definition und Vorgaben der Kategorien im Verflechtungsraum Berliner Umland

Kategorisierung	Funktion	Mindestbedienstungsstandard
Kategorie A (Hauptverflechtungsraumrelation)	Vorwiegend Verbindungs-, aber auch Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	30min-Grundtakt Mo-Fr, in der HVZ durch Überlagerung weiter verdichtet
		60min-Grundtakt Sa, So
Kategorie B (Verflechtungsraumrelation)	Vorwiegend Verbindungs-, aber auch Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	60min-Grundtakt Mo-Fr, in der HVZ auf 30min-Fahrtenfolge verdichtet
		Grundangebot Sa, So mind. 120min-Takt, teilw. 60min-Fahrtenfolge
Synergien bei A und B	Durch Angebotsüberlagerungen abschnittsweise in HVZ 15-20min Fahrtenfolgen	
Kategorie C (Verflechtungsraumerschließung)	vorwiegend Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	120min-Grundtakt Mo-Fr, in der HVZ auf 60min-Fahrtenfolge verdichtet
		Nachfragegerechtes Grundangebot Sa, So mind. 120min-Fahrtenfolge
Kategorie D (Netzergänzung)	Zusätzliche Erschließungsfunktionen	Ergänzende konventionelle oder bedarfsgesteuerte Angebote ohne quantitative Vorgabe

Die Zuordnung der einzelnen Relationen zu den Kategorien und der Mindestbedienstungsstandard sind aus **Tabelle 4-6** sowie **Karte 43** ersichtlich.



Tabelle 4-6 Vorgaben für die Mindestbedienung der Relationen im VBU

Relation/Bereich	Montag - Freitag			Samstag + Sonntag	
	Fahrtenfolge		Bedienungs- zeitraum	Fahrten- folge	Bedienungs- zeitraum
	HVZ	NVZ			
Kategorie A					
Erkner <> Woltersdorf	10	15	05:00 - 22:00	30	06:00 - 21:00
Erkner <> Fangschleuse <> Grünheide, Marktpl.	20	40	05:00 - 22:00	60	07:00 - 21:00
Erkner <> Wilhelmsh. <> Rahnsd. <> Schöneiche	20	20	04:30 - 00:30	20	05:30 - 00:30
Erkner <> Gosen-Neu Zittau	20		05:00 - 21:00	40	07:00 - 21:00
Kategorie B					
Woltersdorf <> Schöneiche	30	60	05:00 - 22:00	120	06:00 - 20:00 (Sa)
Woltersdorf <> Rüdersdorf	30	60	05:00 - 22:00	60	06:00 - 21:00
Gosen-Neu Zittau <> Müggelheim (Berlin)	30	60	05:00 - 21:00	60	07:00 - 21:00
Gosen-Neu Zittau <> Wernsdorf	30	30/60	05:00 - 21:00	60	07:00 - 20:00
Wernsdorf <> Königs Wusterhausen / Flgh. BER	60		05:00 - 20:00	120	07:00 - 20:00
Kategorie C					
Grünheide <> Kagel <> Herzfelde	60		05:00 - 22:00	120	07:00 - 21:00
Fangschleuse <> Freienbrink <> Spreenhagen <> Storkow	60	120	05:00 - 22:00	120	07:00 - 21:00 (Sa)
Herzfelde <> Hangelsberg <> Spreenhagen	60	120	05:00 - 21:00	120	07:00 - 21:00
Schöneiche <> Neuenhagen	60	120	05:00 - 21:00	120	07:00 - 20:00 (Sa)
Kategorie D					
Spreenhagen <> Fürstenwalde	120		06:00 - 20:00	Bedarfsgerechte Bedienung	
Erkner, Jägerstr. <> Erkner, Hohenbinde	60		05:00 - 22:00	Bedarfsgerechte Bedienung, mind. 120-min-Takt	
(Schöneiche <>) Erkner <> Hangelsberg (Schülerverkehr)	Bedarfsgerechte Bedienung mit Einzelfahrten			Entfällt	
Neu Zittau <> Burig, Jägerstr.	Bedarfsgerechte Bedienung			Bedarfsgerechte Bedienung	

Als Verkehrszeiten werden auf Grundlage der Nachfragespitzen folgende Zeiträume definiert:

- Hauptverkehrszeit (HVZ) 05:00-09:00 15:00-20:00
- Nebenverkehrszeit (NVZ) vor 05:00 09:00-15:00 nach 20:00

Der Bedienungszeitraum beschreibt den Zeitraum zwischen dem Beginn der ersten und der letzten Fahrt innerhalb des jeweiligen Taktintervalls auf der Relation. Richtungsbezogene Abweichungen aufgrund der Lastrichtung sind dabei zulässig. Der grundsätzliche Bedienungszeitraum umfasst Montag - Freitag den Zeitraum 05:00 Uhr bis 20:00 Uhr und am Wochenende 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr.

Landkreis Märkisch-Oderland, Gemeinde Schöneiche und Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH regen an, den Abschnitt Schöneiche, Dorfaue <> S Neuenhagen mit einem Elektrobus durch die SRS bedienen zu lassen. Diese Option ohne eine Gestaltungsmöglichkeit als PlusBus-Verbindung (weil nicht 2 Mittelzentren im C-Bereich verbunden werden) ist gegenüber einer Verbindungsrelation Erkner <> Schöneiche <> Neuenhagen, die möglicherweise perspektivisch als PlusBus-Verbindung ausbaufähig ist, mit allen Beteiligten einer Vorrangabwägung zu unterziehen. Dabei sind umlaufbedingte und Wirtschaftlichkeitskriterien ebenso zu berücksichtigen, wie genehmigungs- und vergaberechtliche Aspekte.



4.4.7 Vorgaben zur Bedienung der Landstraßenbahnen

Im nordwestlichsten Teil des Kreisgebietes werden von der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn zwei sogenannte Landstraßenbahnen betrieben, die Woltersdorfer Straßenbahn (WS, Linie 87) und die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn (SRS, Linie 88). Neben der innerörtlichen Erschließung besteht die Hauptfunktion beider Straßenbahnlinien darin, die Verbindungen für Einwohner, Schüler und Besucher der Gemeinden Woltersdorf und Schöneiche bzw. Rüdersdorf im Landkreis MOL zum Berliner S-Bahnnetz an den S-Bahnhöfen Rahnsdorf bzw. Friedrichshagen herzustellen.

Dementsprechend sind die Taktzeiten beider Tramlinien mit den Taktzeiten der S-Bahnlinie S 3 abzustimmen, mit Ausnahme der ab S Friedrichshagen verkehrenden Expresszüge in Richtung Berliner Innenstadt. Die Tabelle 4-7 zeigt die Vorgaben für die Mindestbedienung der Straßenbahnlinien nach Streckenabschnitten und Verkehrstagen.

Tabelle 4-7 Vorgaben für die Mindestbedienung der Landstraßenbahnen

Relation/Bereich	Montag - Freitag				Samstag + Sonntag	
	Taktvorgabe			Bedienungs- zeitraum	Taktvor- gabe	Bedienungs- zeitraum
	HVZ	NVZ	SVZ			
Woltersdorfer Straßenbahn (Linie 87)						
S Rahnsdorf <> Woltersdorf, Berliner Platz	10	20	40	04:00 - 24:00	20/40*	05:00 - 24:00 (Sa)
Woltersdorf, Berliner Platz <> Schleuse	20					
Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn (Linie 88)						
S Friedrichshagen <> Schöneiche, Jägerstr.	10**	20	30	04:00 - 24:00	20/30***	04:00 - 01:00 (Sa)
Schöneiche, Jägerstr. <> Rüdersdorf	20					

* 40min-Grundtakt, zwischen 9 und 22 Uhr 20min-Takt für den Freizeitverkehr

** nach Klärung der Finanzierung (finanzielle Beteiligung der Gemeinde)

*** 30min-Grundtakt, an Samstagen zwischen 9 und 17 Uhr 20min-Takt für den Freizeitverkehr

Als Verkehrszeiten werden auf Grundlage der Nachfragespitzen folgende Zeiträume definiert:

- Hauptverkehrszeit (HVZ) 06:00-08:00 15:00-19:00
- Nebenverkehrszeit (NVZ) vor 06:00 08:00-15:00 19:00-22:00
- Spätverkehrszeit (SVZ) nach 22:00

In den Tagesradlagen (SVZ) kann von den vorgegebenen Grundtaktten nachfrageorientiert abgewichen werden, mindestens jedoch ist ein 60-min-Takt vorzusehen.

Eine erreichte wichtige qualitative Verbesserung des Angebotes stellt die Gewährleistung eines weitgehend barrierefreien Zuganges durch Einsatz neuer Niederflurbahnen bzw. teilniederfluriger Bahnen bei der SRS dar. Für die WS besteht diese Zielstellung ebenfalls (vgl. Abschnitt 5).

4.4.8 Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang

Die Verknüpfung zwischen SPNV und kÖPNV sowie zwischen den Bus- und Tramlinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum. An den wichtigsten Verknüpfungspunkten soll außerdem eine Verknüpfung mit dem Individualverkehr (Park+Ride, Bike+Ride) stattfinden. In jedem Fall sind die techni-



schen Möglichkeiten der Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen über die VBB-Datendrehscheibe zu nutzen, um die Fahrgäste zu informieren und die Anschlusssicherheit zu verbessern.

Verkehrliche Gestaltung

Maßstab für eine Kategorisierung als Verknüpfungspunkt ist die regionale Bedeutung in Verbindung mit einer hohen Fahrtzahl und einem hohen Umsteigeraufkommen. Dabei werden Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen Bus/Tram und Bahn/S-Bahn sowie zwischen Bus-/Tramlinien kategorisiert.

Die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte besteht in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen in der tageszeitlich wechselnden Last-richtung.

Die Verknüpfungspunkte werden kategorisiert nach

- Hauptverknüpfungspunkten mit vorwiegender Bedeutung für die regionale Erschließung
- Weiteren Verknüpfungspunkten mit vorwiegender Bedeutung für die lokale Erschließung

Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei für den ÖPNV maßgebend (vgl. **Karten 42 - 43**)

Tabelle 4-8 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)

Hauptverknüpfungspunkte	Weitere Verknüpfungspunkte
Bf Erkner ZOB	Storkow Bf
Bf Fürstenwalde ZOB	Neuzelle Bf
Beeskow Bf	Bad Saarow Bf
Eisenhüttenstadt Bf	Müllrose Markt
Eisenhüttenstadt ZOB	Wendisch Rietz Bf
Fangschleuse Bf	Briesen Bf (nicht mehr in Funktionsteilung mit Jacobsdorf Bf)

Darüber hinaus sind folgende Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreisgebietes relevant:

- Frankfurt (Oder), Bf
- Königs Wusterhausen, Bf
- S Eichwalde
- Schönefeld
- Strausberg
- Rüdersdorf
- S Neuenhagen
- Herzfelde
- Müncheberg, Stadt/Bf
- S Rahnsdorf
- S Friedrichshagen

Die Umsteigezeiten sollen sich an der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen, einer Zeitreserve für Fahrplanabweichungen und einer zusätzlichen zumutbaren Wartezeit orientieren:

bis zu 10 Minuten für Bus-Bus/Bus-Tram-Verknüpfungen

und

bis zu 15 Minuten für Bus-/Tram-Bahn-Verknüpfungen.



Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen wurden vom VBB „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ (Leitfaden) als Richtwerte entsprechend **Tabelle 4-9** erarbeitet. Daraus sind auch die Kriterien für die weitere Untergliederung der Haltestellen nach der Kategorie C ablesbar.

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

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

- A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte und Busbahnhöfe) mit
 - im Regionalverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
 - im Stadt- und Ortsverkehr mehr als 500 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
- B - Umstiegshaltestellen mit regionaler/städtischer Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte und kleinere Busbahnhöfe/zentrale Haltestellen) mit
 - im Regionalverkehr mehr als 125 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
 - im Stadt- und Ortsverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
- C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsefunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).
 - C1 - Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsefunktion oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen
(Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarorts- und Regionalverkehrs mit mind. 60 min Taktintervall oder mind. 100 Ein- und Aussteigern pro Tag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Bus-/Tramlinien oder Bus/Tram-Bahn, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindestens 500 Einw., auch viele Schulhaltestellen)
 - C2 - Standardhaltestelle ohne Umstiegsefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)
 - C3 - Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 20 Ein- und Aussteiger pro Tag).

Die vorgegebene Grundausrüstung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Abs. 2 StVO (Zeichen 224), das Betreiber-Logo bzw. die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 BOKraft und § 31 BOStrab, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Außerdem soll das VBB-Logo angebracht werden. Der Linienbetreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei



der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Tabelle 4-9** den Maßstab. Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Tabelle 4-9 Richtwerte für die Ausstattung von Haltestellen und Zuständigkeit

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
<i>Kennzeichnung der Haltestelle</i>					
Haltestellenschild	VU	VU	VU	VU	VU
Haltestellenname (wo zutreffend bilingual)	VU	VU	VU	VU	VU
Verkehrsunternehmen					
VBB-Logo, Nummer der Tarifwabe; Hinweis auf VBB-Infotelefon	VU	VU	VU	VU	VU
<i>Fahrplaninformation</i>					
Liniennummer	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrtziel	VU	VU	VU	VU	VU
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	VU	VU			
Abfahrts- und Abfahrtsplan			VU	VU	VU
Tarfinformation	VU	VU	VU		
<i>Weitere Informationen</i>					
Linienetzpläne	VU	VU	VU		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	BLT	BLT			
Fahrpläne des SPNV-Regionalverkehrs	VU	(VU)			
Dynamische Fahrgastinformation	VU	(VU)			
<i>Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen</i>					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	VU	(VU)			
<i>Aufenthaltskomfort</i>					
Befestigte Wartefläche	BLT	BLT	BLT	BLT	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	BLT	BLT	BLT	BLT	
Wetterschutzeinrichtung	BLT	BLT	BLT	BLT	
Sitzgelegenheit	BLT	BLT	BLT	BLT	
Abfallbehälter	BLT	BLT	BLT	BLT	BLT
<i>Verknüpfung mit Individualverkehr</i>					
Park&Ride-Plätze	BLT	(BLT)			
Bike&Ride-Plätze	BLT	(BLT)			

VU - Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen

() - bei Bedarf

BLT - Zuständigkeit liegt bei Baulastträger (i.d.R. Kommune)

Es besteht die Aufgabe, eine Kategorisierung der insgesamt 588 Haltestellenbereiche im Kreisgebiet nach Richtungshaltestellen (Masten/Haltepositionen), darunter 18 Straßenbahnhaltestellen, zu erfassen und in Form eines Haltestellenkatasters nach den Ausstattungsmerkmalen gemäß **Tabelle 4-9** zu kate-



gorisieren. Als zusätzliche Ausstattungsmerkmale sind die Barrierefreiheit schaffenden Merkmale (siehe nachstehend in **Tabelle 4-10**) zu erfassen.

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG soll der ÖPNV bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein. Diese Forderung besteht auch für alle Haltestellen. Nach Satz 4 des genannten Absatzes kann mit Festlegung und Begründung im Nahverkehrsplan von dieser Frist (nicht von der Aufgabe an sich) abgewichen werden, soweit nicht auch das Land von der Möglichkeit einer landesweiten Abweichungsregelung nach § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch macht - was mit Bezugnahme auf das Subsidiaritätsprinzip nicht zu erwarten ist. Das dafür vorgesehene Vorgehen ist in **Abschnitt 5** beschrieben.

Eine **barrierefreie Haltestelle** soll mindestens die laut Leitfaden Qualitätsstandards des VBB sowie der Checklisten des für Verkehr zuständigen Thüringer Landesministeriums (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) vorgegebenen baulichen Mindestanforderungen erfüllen, die in folgenden Hauptparametern zusammengefasst werden:

Tabelle 4-10 Parameter für barrierefreie Haltestellen

Parameter		Straßenbahn	Bus Stadt/Regio
1	Haltekantenhöhe	mind. 17 cm	mind. 16 cm, mögl. Verwendung Kasseler Bord oder vergleichbarer Schrägbord
2	Aufstellfläche	Befestigt; Mindestlänge 200 cm und Mindestmanövrierfläche für Rollstühle von 150 cm vor/nach der Rampe (Tiefe)	
3	Taktile Indikatoren	Blindenleitstreifen oder andere taktile Bodenindikatoren	
4	Zuwegung	Befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegung mit Absatz max. 3 cm, Gefälle max. 6 %, Breite mind. 120 cm	

In der Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur werden vorstehende Grundanforderungen weiter präzisiert.

Verknüpfung mit dem Individualverkehr

Nach **Tabelle 4-9** sind zumindest für Haltestellen der Kategorie A und teilweise B sowie generell auch für die meisten kategorisierten Verknüpfungspunkte Plätze für Park & Ride (P+R) sowie Bike & Ride (B+R) vorzusehen. Um verbindliche Vorgaben zu machen oder gar konkrete Maßnahmen zu planen, müsste eine vollständige Erfassung der vorhandenen Plätze, deren Ausbauzustand, Kapazität und Auslastung erfolgen. Vorliegende, durch den VBB veranlasste Erfassungen sind entweder veraltet (Stand 2011), beschränken sich auf nur wenige Plätze an Bahnhöfen im Kreisgebiet oder umfassen lediglich Handlungsempfehlungen ohne Erfassungsgrundlage.³⁷

³⁷ Leitfaden Parken am Bahnhof und Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg. Endbericht mit Anhängen. VBB im Auftrag des MIL, 22.07.2020 (Bearbeitung: Agentur BAHNSTADT)



Im Rahmen der GVFG-Förderung sind durch das LBV Brandenburg die Gestaltung der Bahnhofsvorplätze in Fürstenwalde und Erkner, einschl. P+R- sowie B+R-Anlagen, gefördert worden.

Konkreter Ausbaubedarf bis 2030 an P+R-Plätzen ist festgestellt worden an den Bahnhöfen

Erkner

- erfasste P+R-Stellplätze 2019: 585, Auslastung: 99 %,
- Ausbaubedarf: +185 Stellplätze (+32 %)

Eisenhüttenstadt

- erfasste P+R-Stellplätze 2019: 78, Auslastung: k.A.,
- Ausbaubedarf: +246 Stellplätze (+315 %),
Realisierung in mehrstöckiger Anlage

Konkreter Ausbaubedarf bis 2030 an B+R-Plätzen ist festgestellt worden am Bahnhof

Erkner

- Erfasste B+R-Stellplätze 2019: 304 bzw. 508 (unterschiedliche Angaben), Auslastung 87 %
- Ausbaubedarf: +322 Stellplätze (+106 %)

Ohne Ausbaubedarf im Bestand erfasst wurden die Bahnhöfe

Fürstenwalde:

- Erfasste P+R-Stellplätze 2019: 240, Auslastung 96 %
- Erfasste B+R-Stellplätze: 365, Auslastung 63 %

Fangschleuse:

- Erfasste P+R-Stellplätze 2019: 160, Auslastung 95 %
- Erfasste B+R-Stellplätze: 69, Auslastung 81 %
- Erheblicher Anstieg des Kapazitätsbedarfs, Bahnhof wird aber verlegt

Hangelsberg:

- Erfasste P+R-Stellplätze 2019: 51, Auslastung 61 %
- Erfasste B+R-Stellplätze: 103, Auslastung 60 %

Hinsichtlich B+R-Anlagen unterstützt der Landkreis ausdrücklich den weiteren Ausbau insbesondere vorhandener Plätze, auch durch höherwertige Anlagen (wie Fahrradparkhäuser und Fahrradboxen). Hinsichtlich eines weiteren Ausbaus von P+R-Anlagen präferiert der Landkreis dessen Vermeidung durch verbesserte ÖPNV-Angebote und beschränkt seine Unterstützung auf darüber hinaus nachgewiesenermaßen notwendige Maßnahmen im erforderlichen Umfang.

Die finanzielle Unterstützung der Kommunen für P+R- sowie B+R-Ausbaumaßnahmen erfolgt neben der Landesförderung über die Richtlinie ÖPNV-Invest auch weiterhin über eine über das Jahr 2020 hinaus zu beschließende ÖPNV-Förderrichtlinie des Landkreises.³⁸

³⁸ Aktuell gültig:

Richtlinie des MIL zur Förderung von Investitionen für den ÖPNV im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest), gültig in der Fassung vom 20.01.2020

Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in den Gemeinden und Städten des Landkreises und von Anlagen des übrigen ÖPNV (ÖPNV-Förderrichtlinie), gültig in der Fassung ab 03.12.2015



Es bestehen Ausbaubedarf und teilweise bereits Planungen für mehrere Bahnhofsvorplätze:

Fangschleuse, Eisenhüttenstadt Süd, Fürstenwalde ZOB, Brieskow-Finkenheerd, Bad Saarow Süd, Beeskow ZOB (einschl. P+R, B+R).

Orientierende Hinweise zur Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur

Voraussetzungen für eine Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV durch Infrastrukturmaßnahmen:

- Gut ausgebautes Straßennetz mit 6,50 m Mindestbreite
- Vorrangschaltungen für Fahrzeuge des ÖPNV an Lichtsignalanlagen
- Bevorrechtigung des ÖPNV durch Busspuren
- dichteres Haltestellennetz
- Weniger Tempo-30-Zonen
- Beschleunigung des barrierefreien Haltestellenausbaus durch erweiterte Landesförderung bei Entlastung der Kommunen

4.5 Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe

4.5.1 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Nach dem Regionalisierungsgesetz und dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ist das Land Brandenburg Aufgabenträger des SPNV. Das für den SPNV zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung bedient sich in der Planung, Organisation und Kontrolle des SPNV des VBB als Regieebene. Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist der aktuelle Landesnahverkehrsplan für den Zeitraum ab 2018. Darin sind die geplanten Infrastruktur- und Bedienungsangebote nach Zielnetzen mit differenzierten Umsetzungshorizonten 2018 - 2022, 2023 bis Inbetriebnahme Dresdener Bahn und Perspektivnetz festgelegt.

- a) Der Umsetzungshorizont 2018 - 2022 ist durch die nunmehr erfolgte Eröffnung des Bahnhofes Flughafen BER - Terminal 1-2 geprägt. Von den damit verbundenen Maßnahmen ist der Landkreis Oder-Spree nicht oder nur mittelbar betroffen.
- b) Im Rahmen des Umsetzungshorizonts 2023 (Dezember 2022) bis zur Inbetriebnahme der Dresdener Bahn sind für den Landkreis Oder-Spree die in Tabelle 4-11 beschriebenen Veränderungen im Liniennetz und im Bedienungsangebot vorgesehen.
- c) Für das Perspektivnetz nach der Inbetriebnahme der Dresdener Bahn sind weitere Verbesserungen der SPNV-Erreichbarkeit des BER vorgesehen, von denen der Landkreis Oder-Spree wiederum nicht oder nur mittelbar betroffen sein wird. Eine direkte SPNV-Verbindung des Landkreises mit dem BER ist nach dem Landesnahverkehrsplan weiterhin nicht vorgesehen.



Tabelle 4-11 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Linie	Betr.	Netz	Beginn	Laufweg	Künftiges Angebot	Änderung
RE1	ODEG	Elbe-Spree	12/22	Magdeburg - Potsdam - Berlin - Erkner - Fürstenwalde - Frankfurt (Oder) (- Eisenhüttenstadt - Cottbus)	3 Fahrten/h in der HVZ u. 2 Fahrten/h ca. im 20/40min-Abstand außerhalb der HVZ mit Halt in Erkner und Fürstenwalde, Halt in Hangelsberg nur stündlich, Halte zw. Fürstenwalde u. 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	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; außerdem wechselt der Betreiber zum Fahrplanwechsel 12/22 (vormals DB Regio)
RE10	DB	Lausitz	12/22	Frankfurt (Oder) - Cottbus - Falkenberg (Elster) - Leipzig	120min-Takt, 60min-Takt gemeinsam mit RB11, zwischen Frankfurt und Cottbus werden alle Halte bedient, zus. Expressbedienung mit RE1.	Neuer Linienverlauf entsteht durch Durchbindung jeder 2. Fahrt der heutigen RB11 auf den RE10, kein Mehrangebot
RB11	DB	Lausitz	12/22	Frankfurt (Oder) - Cottbus - Falkenberg (Elster)	120min-Takt, 60min-Takt gemeinsam mit RE10, zwischen Frankfurt und Cottbus werden alle Halte bedient, zus. Expressbedienung mit RE1.	Neuer Linienverlauf entsteht durch Durchbindung jeder 2. Fahrt auf die heutige RB43, kein Mehrangebot
RB35	NEB	Ostbrbg	12/24	Fürstenwalde - Bad Saarow-Pieskow Süd	60min-Takt	Verlängerung nach Bad Saarow Süd (ab 2022)
RB36	NEB	Ostbrbg	12/24	Königs Wusterhausen - Storkow - Beeskow - Frankfurt (Oder)	60min-Takt	Durchbindung auf RB60 (Eberswalde - Frankfurt/Oder) nach Infrastrukturumbau vorgesehen
S 3	S-Bahn Berlin	Stadt-bahn		Spandau - Ostbf - Ostkreuz - Köpenick - Erkner	20min-Takt, HVZ und abschnittsweise 10min-Takt	keine

Der Landkreis Oder-Spree setzt sich weiterhin für eine Weiterführung der RB36 über Königs Wusterhausen hinaus zum Flughafen BER oder in die Berliner Innenstadt (z. B. Bahnhof Ostkreuz) ein.

Unter anderem zur Bewältigung der Pendlernachfrage zwischen Berlin/Potsdam/Erkner einerseits sowie Fürstenwalde/Frankfurt (Oder)/Polen andererseits und dem TESLA-Standort ist von einem Einsatz von 8-Wagen-Zügen auf dem RE1 auszugehen. Dazu werden auch im Zeitraum des Perspektivnetzes Bahnsteigverlängerungen erfolgen.

In weiterer Ausprägung des gemeinsamen Regionalen Wachstumskerns und der Pendlerverflechtungen Frankfurt (Oder) <> Eisenhüttenstadt ergeben sich perspektivisch auch weiter erhöhte Anforderungen für die Verbindung zwischen beiden Städten.



4.5.2 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung des kommunalen ÖPNV im regionalen Netz

(1) Angebotsanpassung nach Prüfung der Übereinstimmung von Angebot und Nachfrage

Auf der Grundlage von Zähl- und Fahrgastbelegungsdaten und ergänzender Potenzialuntersuchungen sind die Angebotsdichte sowie die Fahrplanlagen durch die Betreiberunternehmen ständig zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger in der Angebotsgestaltung fahrplanwirksam umzusetzen. Das betrifft grundsätzlich alle Linien, insbesondere aber die mit einem bedeutenden Fahrtenangebot außerhalb der Schülerbeförderung. Schwach genutzte Fahrten sind nach Maßgabe der betriebstechnologischen Notwendigkeit und der betriebswirtschaftlichen Zweckmäßigkeit durch bedarfsgesteuerte Angebote zu ersetzen oder zu streichen. Andererseits soll gewährleistet sein, dass auch an Ferientagen ein Fahrtenmindestangebot entsprechend dem Mindestbedienungsstandard bereitgestellt wird.

Konkrete Anpassungsmaßnahmen ergeben sich in den nachfolgend dargestellten sachbezogenen Planungen für die Achsenverkehre (insbesondere PlusBus), aus Angebotsverdichtungen im VBU und Betriebszeiterweiterungen in den Stadtverkehren sowie aus Mobilitätskonzepten für den ländlichen Raum.

(2) Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre

Plus-Bus-Konzept des Landkreises Oder-Spree

Die Kategorie HVR+ ist neu und charakterisiert ein Premium-Produkt mit den vorerwähnten besonderen Anforderungen, aber auch einer besonderen Landesförderung.

Verkehrliche Parameter

Vorabausschluss	Stadtlinien, Linien innerhalb von Gemeinden, Linien mit Grenzüberschreitung nach Berlin
Verbindung	mind. 1 Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung; im Tarifbereich Berlin C mind. 2 Zentren ohne direkte SPNV-Verbindung
Häufigkeit Mo-Fr	mind. 60'-Takt mit mind. 15 Fahrten je Richtung; erste und letzte Abfahrt zwischen 5:30 - 6:30 und 19:30 - 20:30 Uhr je Anfangs-/Endpunkt
Häufigkeit WE, FT	mind. 12 Fahrtenpaare, davon Sa mind. 6 Fp, So, Ft mind. 5 Fp
Strecke	Vorgabe über gesamte Streckenlänge, einheitliche Führung, keine Stich- od. Schleifenfahrten; Kein Parallelverkehr mit SPNV bei mind. gleichem Takt, Ausnahme nur bei zusätzlicher Verbindung für Zentrale Orte der Landesplanung und touristische Aufkommensschwerpunkte
Verknüpfungen	SPNV-Verknüpfung an mind. 1 Stelle mit max. 15 min. Übergang in der Hauptrelation
Fahrzeuge	barrierefrei



PlusBus-Auswahl

Die infrage kommenden Relationen mit den diese bedienenden Linien wurden untersucht (Auszug aus Tabelle 4-2):

Relation	Mindestbedienung (Fahrten je Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)			
S Strausberg Bf <> Rüdersdorf <> Woltersdorf <> S Erkner Bf/ZOB	30	15	10
S Erkner Bf/ZOB <> Neu Zittau <> Eichwalde <> Schulzendorf <> Schönefeld/BER	15	7	5
S Erkner Bf/ZOB <> Neu Zittau <> S Königs Wusterhausen Bf	15	7	5
Bf Fürstenwalde/ZOB <> Reichenwalde <> Storkow	15	6	6

Die ersten drei genannten Relationen (in vorstehender Tabelle gelb hinterlegt) sind zum Redaktionsschluss Bestandteile des Nahverkehrsplans Märkisch-Oderland 2020 bis 2024, des Beteiligungsentwurfs (inzwischen auch der beschlossenen) Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Dahme-Spreewald 2021 bis 2025, von beschlossenen ÖPNV-Konzepten (ÖPNV-Konzept Raum Erkner/südöstlicher VBU³⁹; ÖPNV-Konzept für den Planungsraum Teltow-Fläming Nord und Korridoruntersuchung zur Anbindung des BER⁴⁰). Es ist somit von einer hohen Umsetzungswahrscheinlichkeit auszugehen.

Dabei liegen allerdings nur die PlusBus-Relationen Erkner <> Neu Zittau <> Königs Wusterhausen und Fürstenwalde <> Storkow in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree. Die weiteren in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise Märkisch-Oderland und Dahme-Spreewald. Für diese gilt somit ein besonderer Veranlassungs-, Genehmigungs- und Finanzierungsvorbehalt, der nur durch vertragliche Vereinbarung zwischen den jeweiligen Aufgabenträgern und dem Landkreis Oder-Spree aufgelöst werden kann.

Die gegenwärtigen Pendlerverflechtungen (Stand der Statistik: 06/2019) können das Potenzial für die HVR+ Erkner <> Königs Wusterhausen und Erkner <> BER nur ungenügend abbilden. Es wird von einer Vervielfachung des Potenzials durch BER und Tesla erwartet. Dennoch wird vor einer Umsetzung eine vertiefte Nachfrage- und Erlösuntersuchung vorgesehen. Der Umsetzungszeitpunkt wird zudem pandemieabhängig sein.

Weitere Achsenbedienung

Die laut Tabelle 4-2 (siehe Auszug) weiteren Achsen des KÖPNV sind differenzierter als bisher in den geforderten Bedienungshäufigkeiten festgelegt. Dabei wurden die Bedienungsanforderungen auch moderat erhöht.

Grundsätzlich ist nur die Relationen Storkow - Freienbrink - Fangschleuse Bf. neu als VR hinzugekommen, die Relation Erkner <> Woltersdorf <> Schöneiche wird als HVR bis Neuenhagen verlängert, die

³⁹ PROZIV 2020 im Auftrag der Stadt Erkner und unter Mitwirkung der betroffenen Gemeinden

⁴⁰ VBB, bearbeitet u. a. durch SPV Spreepplan Verkehr GmbH



Relation Erkner <> Grünheide <> Kagel wird als HVR bis Herzfelde verlängert. Weitere Relationen werden aufgewertet.

Einzelne Relationen sind andererseits nicht mehr für das Hauptnetz kategorisiert worden.

Relation	Mindestbedienung (Fahrten je Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
Hauptverbindungsrelationen (HVR)			
Erkner, Jägerstr. <> S Erkner Bf/ZOB <> Woltersdorf <> Rüdersdorf, Krh	30	15	15
S Erkner Bf/ZOB <> Grünheide <> Bf Fangschleuse	30	15	15
S Erkner Bf/ZOB <> Grünheide <> Kagel <> Herzfelde	15	8	8
S Erkner Bf/ZOB <> Gosen <> Müggelheim	15	7	5
S Erkner Bf/ZOB <> Woltersdorf <> Schöneiche <> S Neuenhagen	12	8	6
Fürstenwalde <> Pfaffendorf <> Beeskow	12	4	4
Bad Saarow <> Diensdorf-Radlow <> Glienicke <> Lindenberg <> Beeskow	12	4	4
Beeskow <> Grunow <> Fünfeichen <> Eisenhüttenstadt	12	4	4
Wendisch Rietz <> Silberberg <> Alte Eichen <> Bad Saarow	12	4	4
Verbindungsrelationen (VR)			
Fürstenwalde <> Petersdorf <> Bad Saarow	12	6	6
Fangschleuse <> Freienbrink <> Spreeau <> Spreenhagen <> Markgrafpieske <> Braunsdorf <> Fürstenwalde	8	5	5
Fürstenwalde <> Trebus / Heinersdorf <> Müncheberg Bf	8	2	2
Mixdorf <> Müllrose <> Frankfurt (Oder)	8	2	0
Storkow <> Spreenhagen <> Freienbrink/Tesla <> Bf Fangschleuse	8	3	3
Beeskow <> Kohlsdorf <> Tauche	8	2	2
Beeskow <> Zeust <> Friedland	8	2	2

Die HVR Erkner <> Schöneiche <> Neuenhagen könnte auch das Potenzial für eine PlusBus-Linie (HVR+) entwickelt. Die Stadt Erkner strebt dies an.

Infolge nicht erreichter Funktionalität aus dem Hauptnetz heruntergestuft werden die Relationen:

- Fürstenwalde - Berkenbrück - Falkenberg - Wilmersdorf - Alt Madlitz - Briesen
- Alt Golm - Neu Golm - Bad Saarow

Die Herunterstufung führt nicht zu einer Minderung des Angebots in den betreffenden Relationen.

Im Wesentlichen werden die Vorgaben bereits heute eingehalten, häufig auch die erweiterten Vorgaben. Teilweise fehlt ein Fahrtenpaar oder sogar nur eine Richtungsfahrt. Größerer Nachsteuerungsbedarf besteht:

- auf den PlusBus-Relationen, insbesondere am Wochenende,
- in den Relationen, die auch dem Verflechtungsraumnetz im VBU zugeordnet werden.



Für die Einhaltung der Mindestbedienstungsstandards auf den Verkehrsachsen ist eine Mehrleistung erforderlich, die in den einzelnen Maßnahmengruppen zugeordnet in Abschnitt 4.4.5 zusammengestellt ist.

Für geplante Angebotserweiterungen, die Linien in fremder Aufgabenträgerschaft direkt betreffen oder mittelbar beeinflussen, ist eine Abstimmung zwischen den jeweils zuständigen Aufgabenträgern hinsichtlich Leistungsvereinbarung und Finanzierung notwendig.

(3) Angebotsgestaltung im Verflechtungsraum Berliner Umland

Im Nahverkehrsplan 2012 - 2016/2020 war ein vergleichsweise zwar dichtes, aber unübersichtliches und insgesamt ineffizientes ÖPNV-Angebot im Raum Erkner-Woltersdorf-Schöneiche-Grünheide-Gosen-Neu Zittau und in der Verbindung mit Berlin, Rüdersdorf, Königs Wusterhausen festgestellt worden. Der daraus abgeleitete Handlungsbedarf ist nur in Ansätzen umgesetzt worden. Inzwischen ist durch die Potenzialentwicklung in diesem Teilraum ein zusätzliches Erfordernis für eine Angebotsverdichtung entstanden.

Für eine Gesamtlösung dieser Problematik wurde eine Studie für ein ÖPNV-Angebotskonzept entwickelt und auf der kommunalen Ebene beschlossen, welches auch Planungen und konzeptionelle Untersuchungen der Nachbarkreise und im Auftrag des VBB berücksichtigt und integriert.⁴¹ Das erarbeitete und abgestimmte Ergebnis dieser Studie bildet die Grundlage der Maßnahmenplanung für den Teilraum VBU.

Aufgaben- und Zielstellung des VBU-Angebotskonzepts

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

Das Fahrtenangebot soll auf insgesamt 9 Buslinien, darunter 6 Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree, neu gestaltet werden. In das Gesamtsystem sind auch die Angebote der Landstraßenbahnen integriert.

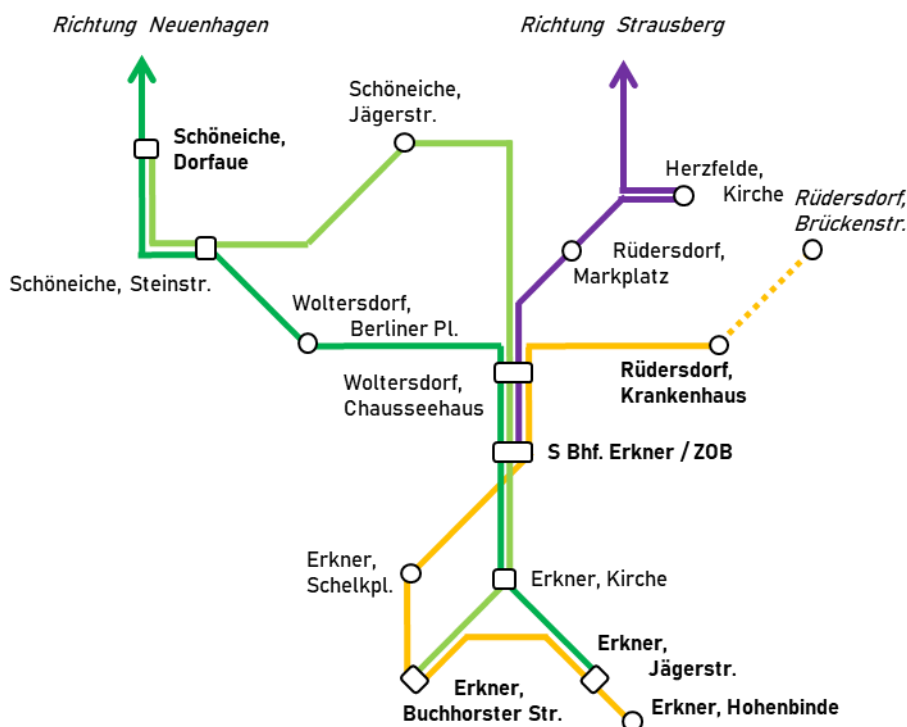
Maßgebend zur Erfüllung der verkehrlichen Zielstellungen waren die laut Abschnitt 4.4.6 und Tabelle 4-5 sowie Tabelle 4-6 festgelegten Bedienungsvorgaben für die einzelnen Relationen und Netzabschnitte.

Die Planungen waren wie folgt nach drei Teilräumen und entsprechenden Teilnetzen strukturiert:

⁴¹ Studie ÖPNV-Angebotskonzept für den südöstlichen Verflechtungsraum Berliner Umland. Ergebnisbericht. PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner, 2020 im Auftrag der Stadt Erkner und unter Mitwirkung der betroffenen Gemeinden

Nördlicher Teilraum

950	20min-Takt (HVZ), 30min-Takt (NVZ), WE 60min-Takt, Betriebszeit 5 - 22 Uhr, PlusBus-Aufwertung
418	30min-Takt (Rüdersdorf, Krh - Erkner, Jägerstr.), 60min-Takt (Erkner, Hohenbinde), WE entsprechend 60/120min-Takt, Betriebszeit 5 - 22 Uhr
420	Verlängerung bis S Neuenhagen, Verstärkerfahrten (Schöneiche - Erkner, direkt), dichtere Taktung, Betriebszeit 5 - 22 Uhr
➤	Wesentliche Taktsynergie: Woltersdorf <> Erkner 10/15min-Takt in der HVZ



Die **Linie 418** wird auf das Niveau einer Stadtlinie gebracht. Insgesamt wird das ÖPNV-Angebot im Teilraum Nord stadtverkehrsähnlich ausgelegt. Die stärkste Verdichtung findet durch Überlagerungen zwischen Erkner, Jägerstraße und Woltersdorf, Chausseehaus statt.

Die Gestaltung der **Linie 950** liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL. Ihre Kategorisierung als **PlusBus-Linie** ist nach dem geltenden Nahverkehrsplan MOL vorgesehen, nicht die Verdichtung in der HVZ auf einen 20min-Takt. Diese macht aber Sinn (erst) ab der ebensolchen Angebotsverdichtung des RE1 ab Dezember 2022 (wenn nicht aus aktuellem Anlass diese Maßnahme noch vorgezogen werden kann), um diesen Effekt nutzen zu können. Hier sind weitergehende Abstimmungen mit dem Aufgabenträger Landkreis MOL erforderlich.

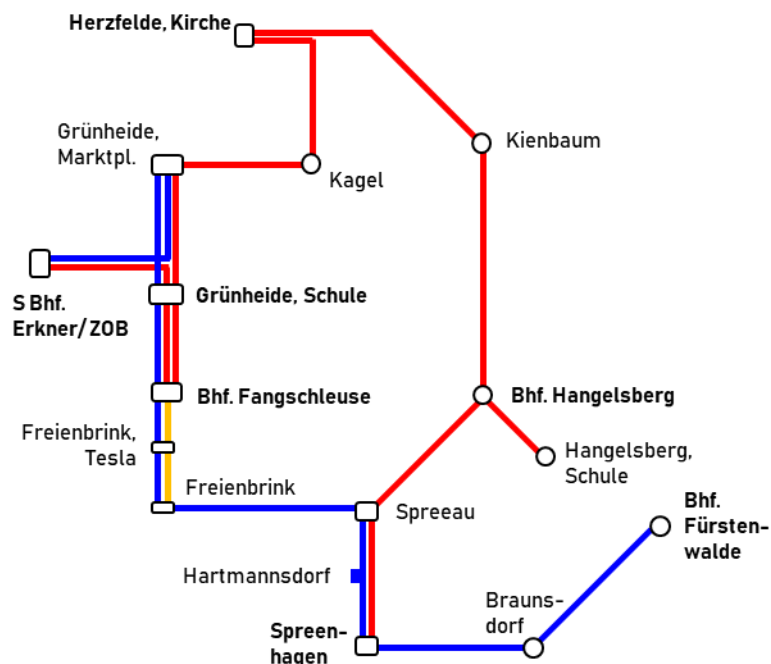


Die **Linie 420** soll neben einer Angebotsverdichtung zwischen Erkner und Schöneiche nach Norden erweitert werden und bindet damit zum einen das Gewerbegebiet Schöneiche Nord an (ggf. auch mit einem Verlauf durch das Gewerbegebiet) und stellt zum anderen eine weitere Verbindung mit der Ostbahn bzw. der S-Bahnlinie 5 in Neuenhagen her. Der Landkreis Oder-Spree ist Aufgabenträger für diese Linie. Da der Streckenverlauf aber zum Teil im Gebiet des Landkreises MOL liegt, sind Abstimmungen erforderlich.

Die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) hat vorgeschlagen, die Verbindung Schöneiche, Dorfaue <> S Neuenhagen mit einem Elektrobus der SRS herzustellen. In diesem Fall, der allerdings einen perspektivischen Ausbau als PlusBus-Linie ausschließen würde (nicht Verbindung von zwei Mittelzentren im C-Bereich), würde die Neuplanung der Linie 420 entfallen. Eine Abstimmung zwischen allen Beteiligten muss zeitnah eine Klärung bringen.

Östlicher Teilraum

429	Linienverlängerung über Bhf. Hangelsberg, Mönchwinkel bis Spreenhagen, Taktverdichtung, Bedienung am WE im 120min-Takt, Betriebszeit 5 - 22 Uhr
436	Einheitlicher Linienlauf, Erkner - Hartmannsdorf (60min-Takt), Hartmannsdorf - Fürstenwalde (120min-Takt), Betriebszeit 5 - 22 Uhr
419	Pendelbus zwischen Bhf. Fangschleuse (teilw. S Erkner) und Freienbrink Nord über Tesla-Werk und HLZ, 30min-Takt in der HVZ, Betriebszeit 5 - 20 Uhr
➤	Erschließungs- und Zubringerfunktion: Bahnhöfe Fangschleuse (auch vom Tesla-Werk) und Hangelsberg
➤	Wesentliche Taktsynergie: Erkner <> Grünheide/Fangschleuse 30min-Takt, ~20min-Takt in der HVZ





Der Verlauf der **Linie 429** wird über Kienbaum - Hangelsberg - Spreeau bis nach Spreenhagen verlängert. Mit der Linienenerweiterung ergibt sich eine bessere Anbindung von Norden und Süden an den Bf Hangelsberg. In der HVZ verkehrt die Linie 429 im 60min-Takt bis Spreenhagen und zurück, zwischen Erkner und Grünheide/Fangschleuse im 30min-Takt, außerhalb im 120min-Takt. Außerdem bietet die Linie direkten Anschluss auf die Regionalverkehrszüge Richtung Erkner bzw. Fürstenwalde in Hangelsberg und Fangschleuse. Vor der Umsetzung sind die Anforderungen aus den Schülerverkehrsverflechtungen in Bezug auf Grünheide und Spreenhagen vertieft zu prüfen.

Die **Linie 436** bietet eine südliche Anbindung des Bf Fangschleuse im 60min-Takt auf Grundlage des konzipierten Fahrplans des Regionalverkehrs an, daher wird in der HVZ ein 60min-Takt über Erkner-Grünheide-Fangschleuse bis Hartmannsdorf angeboten. Außerdem wird der Linienweg vereinheitlicht, um das Angebot in den Ortschaften zu stärken und übersichtlicher zu gestalten. Der Schülerverkehr wird mit separaten Fahrten abgedeckt. Die Schülerverkehre verlaufen auf dem direkten Linienweg Erkner - Fangschleuse - Hangelsberg - Fürstenwalde.

Für das Teilgebiet um Spreenhagen ergibt sich mit den Linien 436 und 429 auch außerhalb der HVZ ein ~60min-Takt in Richtung der SPNV-Stationen, somit sind die Ortschaften ganztagig gut erschlossen.

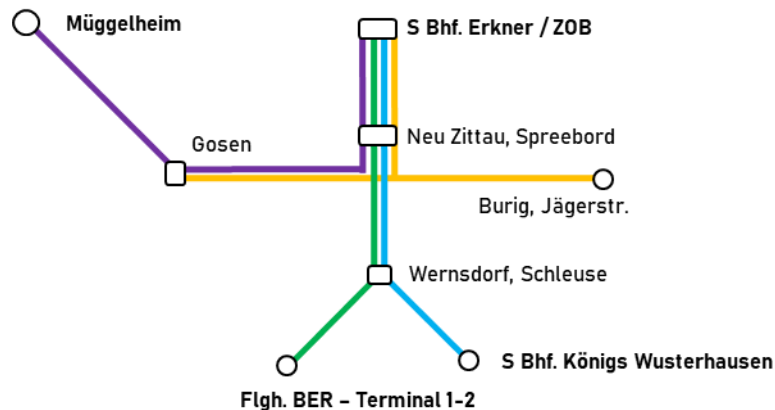
Die **Pendelbuslinie 419** stellt eine Verbindung im 30min-Takt in der HVZ zwischen dem Bf Fangschleuse und dem Tesla-Werk bzw. dem HLZ Freienbrink her. Einzelne Fahrten beginnen/enden auch S Erkner ZOB. Der Pendelbus ist erforderlich, solange der Bahnhof Fangschleuse nicht standortnah zum Haupttor des Tesla-Geländes verlegt ist. Danach ist das Teilsystem zu überdenken.

Da die Linie 419 nur in der HVZ bedient, ist von einer zusätzlichen Bedienung mittels Werksshuttle auszugehen.

Südlicher Teilraum⁴²

369	Verlängerung bis S Erkner ZOB, ähnliches Taktgerüst wie bisher, bis Erkner 60min-Takt, Betriebszeit 5 - 21 Uhr
424	Keine Veränderungen vorgesehen, Abwicklung des Schülerverkehrs
428	Verlängerung bis S Königs Wusterhausen, Mo-Fr: 60min-Takt, WE: 120min-Takt, Betriebszeit 5 - 22 Uhr, PlusBus-Aufwertung vorgesehen
733	Verlängerung über S Eichwalde bis Flgh BER, ähnliches Taktgerüst wie bisher (60min-Takt), Betriebszeit 6 - 20 Uhr
➤	Zusätzliche Direktverbindung für Erkner und Neu Zittau mit Berlin
➤	Wesentliche Taktsynergien: Erkner <> Neu Zittau ~20min-Takt Neu Zittau <> Wernsdorf 20/40min-Takt

⁴² Orientierung am Konzept für den Buskorridor Erkner/Müggelheim - Eichwalde - BER/KW (SPV Spreeplan Verkehr GmbH, mit Stand vom 06.12.2019)



Der Lauf der **Linie 369** wird über Gosen, Eiche hinaus bis nach S Erkner/ZOB verlängert. Mit den Linien 733 und 428 ergibt sich zwischen Gosen-Neu Zittau Mo-Fr ein ~20min-Takt. Am Wochenende wird die Relation im 120min-Takt bedient. Die Ausweitung des Angebots bedarf zusätzlich einer Zustimmung seitens der BVG und des Landkreises Dahme-Spreewald.

Durch die Verlängerung der Linie 369 bis nach Erkner kann eine Verstärkung der **Linie 424** unterbleiben.

Mit der Verlängerung der **Linie 428** bis zum Bf Königs Wusterhausen, einer durchschnittlichen Reisezeit von 42 min zwischen Erkner und Königs Wusterhausen und einem ganztägigen 60min-Takt ergibt sich eine attraktive Verbindung auf der Relation. Zwischen Wernsdorf und Neu Zittau entsteht eine Taktverdichtung gemeinsam mit der Linie 733 zu einem 20/40 min-Takt. Zwischen Gosen-Neu Zittau und Erkner wird die Relation zusätzlich von der Linie 369 verstärkt. Eine **Plusbus-Aufwertung** ist mit Aufnahme in den Nahverkehrsplan Oder-Spree und nach Abstimmung mit LDS möglich und vorgesehen.

Das Konzept sieht eine Verlegung und Verlängerung der **Linie 733** über Erkner - Neu Zittau - Wernsdorf - Schmöckwitz - S Eichwalde - Schulzendorf, Ortszentrum nach Flgh BER, mit einem ganztägigen 60min-Takt vor. Inwieweit eine **PlusBus-Aufwertung** erfolgen kann, entscheidet der Aufgabenträger LDS mit der Fortschreibung seines Nahverkehrsplans. Dieser wurde im Dezember 2020 beschlossen und die Maßnahme ist Bestandteil. Der verbleibende Teil der bisherigen Linie 733: (BER) - Zeuthen - Schmöckwitz - Wernsdorf - Königs Wusterhausen wird künftig mit der Linie 734 der RVS abgedeckt (außerhalb des Untersuchungsraums).

Der Schulstandort in Neu Zittau profitiert durch den ganztägigen 20min-Takt ab Neu-Zittau, Spreebord, gezielte Fahrten zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten über die Linie 424 sind denkbar.

Leistungsentwicklung zur Umsetzung des VBU-Konzepts:

Der gesamtheitliche Charakter der Maßnahmenplanung führt dazu, dass erhebliche Zuwächse erforderlich sind. Insgesamt wurden nachstehende Werte nach Tagesarten und insgesamt ermittelt:



Tabelle 4-12 Mengengerüst der Verkehrsleistungsentwicklung (innerhalb LOS)

Aktuelle Verkehrsleistung (Fplkm/a)				Konzipierte Verkehrsleistung (Fplkm/a)			
Mo - Fr	Sa	So	Gesamt	Mo - Fr	Sa	So	Gesamt
804.419	54.877	65.458	924.754	1.554.767	138.192	139.393	1.832.352

Steigerung des Angebots (Fplkm, %)			
Mo - Fr	Sa	So	Gesamt
+750.348	+83.315	+73.935	+907.598
+93,2	+151,8	+113,0	+98,1

Vorstehende Tabelle zeigt die gegenwärtigen Betriebsleistungen, die konzipierten und die Mehrleistungen in der Folge einer vollständigen Umsetzung des VBU-Konzepts, jedoch nur bezogen auf die Leistungen im Gebiet des Landkreises Oder-Spree. Wichtig ist darüber hinaus aber auch eine Differenzierung nach Aufgabenträgern, die eben auch eine Bezifferung der Mehrleistungen außerhalb des Landkreises beinhaltet, sowie eine Zuordnung zu den Netzkategorien, zumindest in der Differenzierung PlusBus, sonstige Achsenverkehre, nähräumlichen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen sowie Straßenbahnen. Eine solche Differenzierung wird nachfolgend vorgenommen:

Tabelle 4-13 Mengengerüst der Verkehrsleistungsentwicklung (VBU gesamt)

Linie	Mehrleistung (Fplkm/a)			Aufgaben-träger	Bemerkungen
	innerhalb LOS	außerhalb LOS	Gesamt		
88	25.220	21.957	47.178	MOL	Zuständigkeit LOS und MOL
369	45.607	2.806	48.413	Berlin	gemäß Konzept VBU
418	93.526	19.917	113.443	LOS	gemäß Konzept VBU
419	82.975	-	82.975	LOS	Ergänzung Konzept VBU
420	108.052	12.281	120.333	LOS	gemäß Konzept VBU
424	-	-	-	LOS	gemäß Konzept VBU
428	-13.704	116.602	102.898	LOS	gemäß Konzept VBU
429	293.315	43.791	337.106	LOS	gemäß Konzept VBU
436	72.148	-	72.148	LOS	gemäß Konzept VBU
733	89.252	69.991	159.243	LDS	gemäß Konzept VBU
950	24.370	76.895	101.265	MOL	bei Umsetzung 20min-Takt HVZ
Gesamt	820.761	224.258	1.045.020		

Erschließungsdefizite bei Teilflächen im VBU und Anbindung von Gewerbestandorten:

Durch die Angebotsverbesserungen werden wesentliche Erschließungsmängel beseitigt oder stark gemildert

- ✓ an allen Tagen die Erschließungsdefizite im nördlichen Bereich von Schöneiche bei Berlin, insbesondere Anbindung des Gewerbegebiets Nord,
- ✓ an Wochenendtagen werden zusätzlich in Erkner die Bereiche Hohenbinde, Karutzhöhe und Lobetal erschlossen,



- ✓ weiterhin der Bereich entlang der Spree zwischen Spreewerder und Siedlung Spreetal
- ✓ und ebenso Spreeau und das Gewerbegebiet Freienbrink, mit Verbindung zum Bahnhof Fangschleuse.

Die Erschließung des Planungsraumes nach den VBU-Konzeptfahrplänen ist in den **Karten 49 - 51** nach Tagesarten dargestellt.

Die Siedlungsentwicklung im VBU führt allgemein mit einer weiteren Ausprägung gartenstadtähnlicher Siedlungsstrukturen vermehrt zu Erschließungsdefiziten beim konventionellen Linienverkehrsangebot, in Ansätzen auch im Landkreis Oder-Spree. Die Problematik liegt darin, dass ein ÖPNV-Angebot vorrangig konzentrierte und weniger individuelle, vereinzelte Bedarfe bedienen soll und daher größere Fahrzeugeinheiten (Busse mit 10,5 - 18 m Länge) eingesetzt werden müssen. Diese Standardlinienbusse oder Großraumbusse können häufig aus baulichen oder verkehrstechnischen Gründen bestimmte, meist neu errichtete Siedlungen nicht befahren und somit nicht erschließen, wodurch längere Wege zu/von Haltestellen des ÖPNV entstehen. Nicht einmal wenn die Bereitschaft bestünde, technologisch und wirtschaftlich sehr aufwendige Stich- oder Schleifenfahrten durchzuführen, die zudem noch eine Zumutung für andere Fahrgäste darstellen und die Attraktivität und damit die Nachfrage nach einem Fahrtenangebot mehr reduziert als erhöht, ist eine Befahrung mit diesen Bussen häufig verkehrstechnisch nicht möglich, weil Straßen nicht befestigt sind, Querschnitte nicht ausreichen, Abbiegeradien nicht ausreichen oder eine Wendemöglichkeit fehlt. Häufig wird daher die Forderung gestellt, für diese Bereiche einfach kleinere Fahrzeuge einzusetzen.

Diese Fahrzeuge müssten zusätzlich beschafft werden und es würde zusätzliches Fahrpersonal benötigt. Gemessen an der relativ geringen zu erschließenden Nachfrage ist das weder wirtschaftlich noch überhaupt realisierbar.

Für eine Lösung muss hier an anderer Stelle angesetzt werden:

Es liegt im Zuständigkeits- und Aufgabenbereich der Kommunen, bei der Planung ihrer Stadt- und Gemeindeentwicklung dafür zu sorgen, dass eine Erschließung oder zumindest Rand- oder Teilererschließung durch den ÖPNV mit dafür üblichen Fahrzeugen möglich ist. Andernfalls soll kein Anspruch auf ÖPNV-Erschließung bestehen und die Kommunen müssen ggf. eigene andere Lösungen suchen.

Anbindung von Gewerbestandorten

Hinsichtlich der Erschließung und Anbindung von Gewerbestandorten wurde im gesamten Kreisgebiet lediglich für das GG Schöneiche Nord ein Defizit festgestellt. Dieses wird mit der Verlängerung der Linie 420 von Schöneiche nach S Neuenhagen im Rahmen der Umsetzung des VBU-Konzepts durch eine stündliche Anbindung in der HVZ und eine zweistündliche Anbindung in der NVZ sowie eine Anbindung auch am Wochenende beseitigt. Auch die Lösungsvariante Schöneiche, Dorfaue <> S Neuenhagen mit einem Elektrobus würde dies einschließen.

Eine zweite und weitaus größere Aufgabe besteht in der künftigen Anbindung des TESLA-Standortes in Freienbrink mit gleichzeitig auch einer verbesserten Anbindung des (bisherigen) Handels- und Logistikstandortes Freienbrink (GVZ Berlin Ost Freienbrink).



Die Maßnahmenplanung des VBU-Konzepts sehen im Teilraum Nord durch die Überlagerung der Linien 429 und 436 sowie einzelne Fahrten der Linie 419 eine 20min-Fahrtenfolge zwischen S Erkner ZOB <> Grünheide <> Bf Fangschleuse/TESLA vor, außerhalb der HVZ einen 30min-Takt. Das ist prinzipiell der mit einem öffentlichen Busverkehrsangebot vorzusehende Umfang. Alles andere ist ein Umfang, der gesonderte Maßnahmen erfordert.

Aufsetzend auf dem VBU-Konzept und dem Buskonzept für den Korridor südlich Erkner hat der VBB ein Anbindungskonzept für den TESLA-Standort entwickelt.⁴³ Dieses sieht eine Angebotsplanung in zwei Phasen vor: bis Dezember 2022 und ab diesem Datum und Realisierung eines 20min-Taktes des RE1. Wesentliche Abweichung vom VBU-Konzept ist die zusätzliche Einrichtung einer Linie 437 Erkner <> Tesla (über die A10) <> Fangschleuse im 30min-Takt in der HVZ und 60min-Takt in der SVZ sowie Sa und So.

Bei vorgezogener Umsetzung des VBU-Konzepts - zumindest für den Teilraum Ost (wie bereits erfolgt) und unter Berücksichtigung einer zusätzlichen Pendelbus-Linie BOS 419 Bf. Fangschleuse <> Werksge-lände <> HLZ Freienbrink im 30min-Takt in der HVZ und mit einzelnen Fahrten von/nach S Erkner ZOB - erscheint die zusätzliche Einrichtung der Linie 437 verzichtbar, auch wenn VBB und das Land Berlin dies kritisch sehen. Zusätzlich geht der Aufgabenträger davon aus, dass die Bedienung in der Relation der Linie 419 durch einen zusätzlichen Werksverkehr ganztägig verstetigt wird, um auch der sogen. Verwaltungsschicht ein Beförderungsangebot zu schaffen.

Insgesamt Gegenstand ist nicht die Beförderung von möglichen Umsteigern aus den Buslinien 429 und 436, sondern der Umsteiger mit dem RE1. Die Bedeutung dieser Linie verändert sich oder entfällt sogar bei Realisierung der geplanten Verlegung des Bf. Fangschleuse unmittelbar zum Haupteingang des Werksgebietes, so dass dann eine Neuplanung im Teilnetz erfolgen muss.

Es ist ohnehin unbestreitbar, dass eine Größenordnung von ca. 12.000 Mitarbeitern in der 1. Ausbaustufe und schon gar 15.000 - 40.000 Mitarbeitern in den Ausbaustufen 2 bis 4 sich nicht für eine Busanbindung über größere Entfernungen eignet. Allerdings ist absehbar, dass 80 - 90 % der Mitarbeiter den MIV nutzen werden. Andere Vorausschätzungen gehen von einem geringeren Modal-Split-Anteil des MIV aus.⁴⁴ Von den nach eigener Schätzung verbleibenden 10 - 20 % (immerhin aber eben auch 1.200 bis maximal 8.000 Personen) werden 1.000 - 6.000 Personen den RE1 im 20min-Takt bis zum (standortnah verlegten) Bf Fangschleuse nutzen, weil Sie in Berlin/Potsdam, Fürstenwalde, Frankfurt (Oder) und der Republik Polen wohnen. Zumindest in den Ausbaustufen 3 und 4 sind dann die verlängerten Züge mit entsprechend höherer Kapazität erforderlich, deren Einsatz allerdings zahlreiche Bahnsteigverlängerungen voraussetzt, die den gesamten Zuglauf des RE1 betreffen, nicht nur den Planungsraum oder den Landkreis Oder-Spree.

Für weitere Quellen, wie z. B. Strausberg, Rüdersdorf, Königs Wusterhausen sieht das VBU-Konzept bereits Anschlussverbindungen vor, die ggf. bedarfsgerecht zu ergänzen oder zu erweitern sind.

⁴³ ÖPNV-Konzept für die Tesla-Region. Öffentliche Verkehrsanbindung des neuen Tesla-Standortes in Grünheide-Freienbrink. Präsentation VBB (Kai Dahme) am 03.09.2020 in Beeskow

⁴⁴ Siehe z. B. Fachbeitrag Verkehr der Gemeinde Grünheide zum Bebauungsplan Nr. 13 Freienbrink Nord.



(4) Anbindung an den Flughafen BER

Die ÖPNV-Erreichbarkeit des Flughafens BER und dessen Umfelds aus dem Landkreis Oder-Spree ist von großer Bedeutung für Fluggäste, noch mehr aber auch für Pendler. Bisher bestehen keine Direktverbindungen, weder mit dem SPNV noch mit dem KÖPNV. Alle vorhandenen Verbindungen sind Umsteigeverbindungen, in der Regel über die Ostbahn und Berlin-Ostkreuz, Köpenick und über Königs Wusterhausen.

Der Landkreis Oder-Spree strebt eine umsteigefreie Verbindung auf der RB36 über Königs Wusterhausen hinaus mit dem BER an. Bestandteil des Gestaltungskonzepts für den VBU (siehe vorstehend) ist die Einrichtung einer PlusBus-Linie Erkner <> Neu Zittau <> Eichwalde <> Schulzendorf <> BER (Linie 733neu der RVS).

(5) Maßnahmen zur Angebotsentwicklung der Landstraßenbahnen

Die Angebotsentwicklung ist mit der Umsetzung der Bedienungsvorgaben laut Abschnitt 4.4.7 beschrieben. Die Umsetzung des 10min-Taktes in der HVZ auf der Linie 88 erfordert Mehrleistungen von insgesamt 47.178 Zug-km pro Jahr, davon 25.220 km innerhalb des Kreisgebietes LOS und 21.957 in Berlin. Die Umsetzung steht unter einem Finanzierungsvorbehalt (Beteiligung der Gemeinde an der Finanzierung des 10min-Taktes), wird aus verkehrlichen Gründen aber unterstützt.

Nach Umsetzung der erforderlichen Erneuerungsmaßnahmen an den Gleistrassen steht als wesentliche investive Aufgabe die Erneuerung des Fuhrparks der Woltersdorfer Straßenbahn mit barrierefreien Fahrzeugen an, die ggf. auch Umbaumaßnahmen auf dem Betriebshof erfordern.

Vor einer Sanierung der Haltestelle Thälmannplatz soll eine Verlegung dieser in Richtung Rathaus geprüft werden, um die Verknüpfungssituation im ÖPNV zu verbessern.

(6) Wochenend- und Freizeitverkehre

Das gegenwärtige Wochenendangebot im kommunalen ÖPNV ist außerhalb des VBU und der Stadtverkehre nur schwach ausgeprägt. Daran kann aus Mangel an potenzieller Nachfrage mit konventionellen Maßnahmen nichts Grundsätzliches geändert werden. Verbesserungen werden aber durch

- Angebotsausweitungen auf Relationen des Hauptnetzes im Regionalverkehr, insbesondere den PlusBus-Linien
- zusätzliche Wochenendangebote im Verflechtungsraum Berliner Umland und
- zusätzliche Wochenendangebote zur Erreichbarkeit des Flughafens BER (Linie 733 neu)

dort erreicht, wo ein größeres Nachfragepotential vorhanden ist. Ein wirklich nutzbares und auch noch flächenerschließendes Angebot an Wochenenden kann aber nur bedarfsgesteuert eingerichtet werden (siehe dazu Abschnitt 4.5.4).

Das Angebot im Freizeitverkehr trägt schon jetzt der Tatsache Rechnung, dass die bedeutenden Ziele des Freizeitverkehrs überwiegend in der Nähe der Bahnachsen bzw. in den zentralen Orten des Landkreises gelegen sind oder als Flächenziele ohne gebündelte Verkehrsströme nur ein geringes Potenzial für ÖPNV-Angebote aufweisen. Sie können daher mit relativ geringem Aufwand durch den KÖPNV erschlossen werden, was für die meisten der bedeutenden Ziele bereits realisiert ist.



Das verbesserte Angebot im Freizeitverkehr ist zwar grundsätzlich angemessen, soll dennoch aber weiter ausgebaut werden:

- Die Bedienung des Scharmützelseegebietes im Freizeitverkehr wird durch konventionelle Buslinien in Kombination mit den SPNV-Angeboten der RB35 und RB36 gewährleistet. Über die SPNV-Linien wird auch die Erreichbarkeit für den Fahrradtourismus gewährleistet.
- Für die Erreichbarkeit und Erschließung des Storkower Seengebietes ist auf die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Bedienung zu orientieren (siehe Abschnitt 4.5.4).
- Das saisonale Wochenendangebot auf der Ausflugslinie A400 zur Anbindung des Schlaubetals wird zufriedenstellend und leicht zunehmend nachgefragt. Das Angebot der Linie A400 wird im Ergebnis jährlicher Nutzungsauswertungen und Bedarfsabfragen bei den Kommunen evaluiert und angepasst und soll vor allem bedarfsgesteuert erweitert werden (siehe Abschnitt 4.5.4).

Der zusätzliche Leistungsumfang durch diese Maßnahmen liegt (ohne die Maßnahmen im VBU, auf den PlusBus-Linien und in den Stadtverkehren - um Mehrfachausweisungen zu vermeiden) bei etwa 25.000 Nutz-km/a vorwiegend im Bedarfsverkehr.

Entscheidend für den Erfolg neuer, aber auch bestehender touristischer und Freizeitverkehre ist - neben einer bedarfsgerechten Fahrplangestaltung - besonders eine gute Vermarktung und Kommunikation dieser Angebote (vgl. Abschnitt 7.5).

(7) Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten im Schülerverkehr

Die zeitliche und/oder räumliche Staffelung der Unterrichtszeiten in den Schulen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Qualität der Schülerbeförderung ist im abgelaufenen Planungszeitraum deutlich vertieft worden, so dass sich offenkundige weitere Optimierungspotenziale nicht in nennenswertem Umfang zeigen.

Generell sind Veränderungen in der Schulstruktur oder den Fahrschülerströmen - bspw. die Neuerrichtung von Schulstandorten (siehe Angaben zur Schulentwicklungsplanung in Abschnitt 2.4) - bei der Planung des Schülerverkehrs, insb. unter Kapazitätsgesichtspunkten, zu berücksichtigen.

Gemäß den Inhalten des geltenden Nahverkehrsplanes der Stadt Frankfurt (Oder) soll für die Linien 442 und 443 eine direkte Anbindung des OSZ Konrad Wachsmann sowie des Carl-Friedrich-Gauß Gymnasiums und des Karl-Liebknecht Gymnasiums mit bestimmten Fahrten erneut geprüft werden, um für die betreffenden Schüler aus dem Landkreis Oder-Spree die Wege von/zur Haltestelle zu verkürzen und sicherer zu machen.

Soweit eine erfolgreiche Abstimmung der Schulverwaltungsämter der Landkreise Oder-Spree und Dahme-Spreewald erfolgt ist, soll eine grenzüberschreitende Schülerverkehrsverbindung zwischen Storkow und Prieros (über Görsdorf, Kolberg) mit Finanzierung über Naturalausgleich geprüft werden.

Die Qualität des Schülerverkehrs ist fortlaufend zu prüfen und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit anzupassen und zu optimieren. Dazu gehört auch die Prüfung, ob eingerichtete Spezialbeförderungen für nichtbeeinträchtigte Schüler*innen weiter erforderlich sind oder eine Integration in die Linienbeförderung möglich ist, so, wie eine solche Prüfung vor jeder Einrichtung von Spezialbeförderung erfolgt.



Die zunehmende Wohnansiedlung von Schülern mit Anspruch auf Schülerbeförderung in durch den Busverkehr nicht bedienten oder nicht erreichbaren Siedlungsgebieten haben zu einer Ausweitung der Anzahl der Schüler ohne individuellen Beförderungsanspruch in der Schülerspezialbeförderung geführt. Diesen Tendenzen kann nur begegnet werden, wenn künftig die satzungsmäßigen Beförderungsansprüche präzisiert und die Verantwortlichkeit der Kommunen bei der Siedlungsentwicklung stärker betont wird (siehe auch Seite 73).

(8) Weitere Verbesserung der Angebotsverknüpfungen und Digitalisierung

Als Alternative zum MIV müssen deutliche Angebotsverbesserungen umgesetzt und durch vertaktete Verknüpfungen attraktiver gemacht werden. Insbesondere ist eine konsequente Vertaktung der Angebote in den Hauptverbindungsrelationen zu realisieren, um die erforderlichen Anschlussbeziehungen herstellen zu können. Takte und Bedienzeiten von Bahn und Bus/Tram sollen weiter angeglichen werden.

Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten schafft eine verbesserte Nutzbarkeit des Systems für den Kunden und ist deshalb nachfragewirksam. Intelligente Verknüpfungen können aber auch sonst notwendige umfangreichere Einzelangebote reduzieren helfen. Deshalb ist die Verknüpfungsqualität, insbesondere zwischen Bus und Bahn bzw. S-Bahn, aber auch mit den Straßenbahnen, unter Berücksichtigung weiterer Umsteigezwänge fortlaufend zu prüfen und bei Bedarf anzupassen. Auf folgende Sachverhalte ist dabei ein besonderes Augenmerk zu richten:

- Durch die Umsetzung des PlusBus-Konzeptes erfolgt ein nachhaltiger Beitrag zur Verbesserung der Verknüpfung Bahn-Bus. Im Interesse einer Wirksammachung auch eines verdichteten RE-Angebots im VBU wäre auch die Erreichung eines 20min-Taktes der PlusBus-Linie 950 in der HVZ ein sehr hilfreicher Beitrag, vom Aufgabenträger Landkreis Oder-Spree aber nur mittelbar zu beeinflussen.
- Im VBU erfolgt durch die Taktverdichtung und die Überlagerung von Angeboten eine exemplarisch verbesserte Verknüpfungsmöglichkeit mit der S-Bahn und dem RegionalExpress, insbesondere auch einer verdichteten RE-Bedienung.
- Durch die Überplanung des Stadtverkehrs in Fürstenwalde (Verdichtung Linie 411 während der HVZ zur 20min-Fahrtenfolge und Linie 413 mit Taktbereinigung zum 30min-Takt), ausgerichtet auf die Taktverdichtung des RE1 wird eine attraktive Anschlusssituation am Bahnhof Fürstenwalde erreicht. Für Pendler*innen bietet der Stadtverkehr somit eine gute und weiter verbesserte Zu- und Abbringerfunktion für den SPNV (siehe 4.5.3). Auch die Bus/Bus-Verknüpfungen an den Bahnhöfen in Fürstenwalde sind in Anbracht der erheblichen Angebotsveränderungen zu prüfen.
- Betriebszeiterweiterungen, Bedienungsverstärkungen und Taktbereinigungen in den Stadtverkehr sorgen dafür, dass auch eine erweiterte Verknüpfung der Angebote von SPNV und kÖPNV in den Städten erfolgen und das öffentliche Verkehrssystem insgesamt gestärkt werden kann.

Die fortschreitende Digitalisierung der Prozesse hat die Voraussetzungen für zuverlässigere Verknüpfungen, insbesondere durch den Einsatz Rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) entscheidend verbessert, wie auch die ÖPNV-Steuerung insgesamt. Entsprechende Möglichkeiten sind künftig auch stärker bei der Vernetzung mit flexiblen und alternativen Mobilitätsangeboten zu nutzen.



4.5.3 Angebotsgestaltung in den Stadtverkehren

In den Mittelzentren Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt werden weiterhin Stadtverkehrsangebote mit mehreren Stadtlinien und einer unterstützenden Funktionalität durch Regionallinien vorgehalten. Die Stadt Erkner bzw. die Verbindung mit Woltersdorf und Rüdersdorf, Krankenhaus erhält durch die Maßnahmenplanung im VBU-Netz zwar ein stadtverkehrsähnliches Angebot, jedoch noch kein vollwertiges Stadtverkehrssystem.

In beiden Stadtverkehren sind zurückliegend Umstrukturierungen und eine Angleichung der Bedienungsniveaus erfolgt. Vergleichbare Bedienungsniveaus werden bewusst angestrebt, um die weitere Stadtentwicklung in Fürstenwalde zu unterstützen und die Attraktivität der Stadt Eisenhüttenstadt als Wohn- und Gewerbestandort nicht noch durch ein eingeschränktes ÖPNV-Angebot negativ zu belasten, sondern im Gegenteil einen fördernden Beitrag zur Stadtentwicklung zu leisten.

Der vorgegebene Bedienstungsstandard wird in beiden Stadtverkehren weitgehend eingehalten und dieser ist auch als angemessen einzuschätzen. Erschließungsdefizite mit Handlungsbedarf werden nicht festgestellt. Insbesondere in Eisenhüttenstadt ist eine gute Erschließung zu konstatieren. Lediglich die Reisezeit zwischen dem Ortsteil Schönfließ und dem Stadtzentrum bzw. den Bahnhof ist durch die Linieneinführung des Stadtverkehrs vergleichsweise lang. Nur für direkt geführte Regionallinienfahrten trifft das nicht zu. Infolge des Stadtumbauprozesses in Eisenhüttenstadt ist der Stadtverkehr regelmäßig darauf zu prüfen, ob noch den aktuellen und künftigen Anforderungen entsprochen wird.

Gewerbestandorte, Bahnhöfe und sonstige ÖPNV-relevante Ziele sind anforderungsgerecht erschlossen und angebunden.

Mit der in Aussicht stehenden Taktanpassung der Regionalexpresslinie 1 während der HVZ auf eine 20min-Fahrtenfolge und eines annähernden 20/40min-Takt außerhalb der HVZ ergibt sich zusätzlicher Handlungsbedarf für die Stadtlinie 411 in Fürstenwalde. Während der HVZ wird die Linie auf gesamter Linienlänge auf eine 20min-Fahrtenfolge verdichtet, so dass die Fahrten auf die Ankunfts- und Abfahrtszeiten des RE1 ausgerichtet sind, wofür eine technologische Lösung noch gefunden werden muss. Es ergibt sich ein umfangreicher Mehrleistungsbedarf, der angesichts der positiven Pendlerentwicklung der vergangenen Jahre gerechtfertigt ist. Das Taktgerüst sieht vor, jede Fahrt des RE1 zwischen 5 und 22 Uhr zu erreichen. Der Umsetzungshorizont richtet sich auf den Fahrplanwechsel Dezember 2022. Eine komplette Neuordnung des Stadtverkehrs in Fürstenwalde ist bis dahin ebenfalls denkbar.

Eine Teilung der Linie 411 aufgrund langer Reisezeiten im Schülerverkehr, wie sie von der Stadt Fürstenwalde angeregt wird, wird im Zuge der Umsetzung der Schulentwicklungsplanung für den südlichen Stadtbereich voraussichtlich nicht erforderlich sein, könnte sich im Ergebnis einer durchzuführenden Prüfung aber dennoch als sinnvoll erweisen. Auch die Bus/Bus-Verknüpfungen an den Bahnhöfen in Fürstenwalde sind in Anbracht der erheblichen Angebotsveränderungen und im Zuge der Gestaltung der Bahnhofsumfelder (auch in Eisenhüttenstadt) zu prüfen.

Weiterer Handlungs- und Planungsbedarf ergibt sich aus einer Taktbereinigung mit Mehrleistungen auch für die Stadtlinie 413 (30min-Takt) in Fürstenwalde und einer moderaten Ausdehnung der Verkehrszeiten abends in beiden Städten an allen Tagen um jeweils 1 Stunde (siehe Abschnitt 4.4.5).

Daraus ergeben sich Mehrleistungen auf den insgesamt betroffenen 3 Stadtlinien für das allgemeine Stadtverkehrsangebot von insgesamt 66.400 Fplkm/a, davon 60.500 km in Fürstenwalde und 5.900 km in Eisenhüttenstadt.



4.5.4 Maßnahmen im Ergänzungsnetz und Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Eine durch den Landkreis Dahme-Spreewald angestrebte Betriebszeit- und Bedienungserweiterung früh und abends Mo-Fr um je eine Fahrt auf der Linie BOS 402 Beeskow <> Lieberose kann erst geprüft werden, wenn aktualisierte Nachfragedaten vorliegen. Die bisher vorliegende Basis 2016 weist kein hinreichendes Potenzial dafür aus.

Die stadteinwärts führenden Fahrten der Linie 442 und 443 sollen die barrierefreie Haltestelle Markendorf, Klinikum in Frankfurt (Oder) bedienen.

Auf der Linie 443 soll an Ferientagen die Paarigkeit des Angebots verbessert werden, um die Anzahl der Fahrtmöglichkeiten von Müllrose nach Eisenhüttenstadt zu erhöhen. Mehrleistungen dafür sollen durch technologische Maßnahmen weitgehend vermieden werden.

Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der bereits reduzierten Nichteinhaltung von Standardvorgaben gemäß Anlage 3b und der Visualisierung in den Karten 30 - 35 haben die Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung nach Möglichkeiten zu suchen, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt abzubauen. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotselemente, zu wählen.

Die Auswertung der gegenwärtigen Situation zeigt, dass die Hauptprobleme

- räumlich: sehr konzentriert im Raum Storkow (Mark) sowie in den südlichen und nördlichen Randbereichen des Kreisgebiets,
- zeitlich: überwiegend an Ferientagen

liegen. Die Lösung kann im Wesentlichen nur in der Anpassung von Fahrtverläufen, Optimierung von Verknüpfungen oder der Schaffung der erforderlichen bedarfsgesteuerten Angebote liegen.

Flexible Angebote

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

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen soll vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits ggf. Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich (Angebotsstraffung),
- auf der Wochenendbedienung und
- der Bedienung an Ferientagen, dort auch zur Gewährleistung der Grundversorgung,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen ist in der Regel anzustreben, unwirtschaftliche konventionelle Angebote einzustellen und durch bedarfsabhängige Angebote mindestens im vorherigen Umfang, vorzugs-



weise aber deutlich darüber hinaus, zu ersetzen. Soweit flächenhaft wirkende Angebotsformen zur Anwendung kommen sollen, sind diese sinnvoll mit den Linien des Hauptnetzes von SPNV und kÖPNV zu verknüpfen. Soweit die Kompensationsmöglichkeiten groß genug sind, können diese Hauptlinien des kÖPNV ggf. verdichtet oder in der Betriebszeit erweitert werden. Die Ausdehnung der Rufbusgebiete muss nach den Kriterien Fahrzeiten im Netz, Voranmeldezeit, erwartete Nachfrage und Bündelungsmöglichkeit erfolgen. Attraktive Bedarfsverkehre haben Voranmeldezeiten bis 60 bzw. bis maximal 90 min. und zwar generell am Tag des Fahrtwunsches, also auch an Wochenendtagen.

Da die Einführung von Rufbusbedienungen vorrangig Fahrten an Ferientagen und Wochenendtagen betreffen soll, besteht eine erhebliche Unsicherheit durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Erhebungsdaten an Ferientagen⁴⁵. Daher ist anzustreben, im Rahmen der Vorbereitung konkreter Konzeptplanungen auf den betroffenen, jetzt durchgeführten Fahrten Erhebungen (Fahrgastzählungen sowie Fahrtzweck- und Quelle-Ziel-Befragungen) mit ausreichender Stichprobe durchzuführen.

Für derartige bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen neben den Räumen Storkow und Steinhöfel nahezu alle Achsenzwischenräume und Randgebiete des südlichen Kreisgebietes, also südlich der Trassen von RB36 und B246, vorrangig in Frage. Mit der größten Eignung erwiesen sich die bereits bei der Fortschreibung des NVP 2012 - 2016/20 und hier erneut in **Karte 42** dargestellten Teilräume, an denen - mit Ausnahme des bisherigen Teilraumes 3 Heideseen-Tauche, wo die Defizite weitgehend behoben bzw. auf die Verbindung mit einem Oberzentrum begrenzt wurden und einer Verkleinerung des Teilraums Neuzelle - auch weiterhin festgehalten wird:

- | | |
|--------------|-------------------------|
| 1 Steinhöfel | 3 Friedland-Schlaubetal |
| 2 Storkow | 4 Neuzelle |

Die Nummerierung stellt keine Rangfolge, dar. Der Raum Storkow sollte bei einer Maßnahmenplanung prioritär behandelt werden.

Für diese Räume bieten sich konkrete konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen, einschließlich der vorgenannten vorbereitenden Erhebungen, an und sollen schrittweise durchgeführt werden. Dabei sind zu ermitteln:

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

Für die einzelnen Teilräume sind dabei folgende Maßnahmenansätze zur Ergänzung der vorhandenen Verkehre vorrangig zu untersuchen:

- Teilraum Nr. 1:
 - Flächenbetrieb im Gesamtgebiet
 - Zusätzliche Verbindungen für Steinhöfel, Hasenfelde, Tempelberg, Demnitz mit Fürstenwalde (Mo - Fr)

⁴⁵ Im Rahmen der VBB-Erhebungen werden keine Fahrten an Ferientagen erhoben, im Rahmen von Schwerbehindertenerhebungen (bei denen auch alle Fahrgäste gezählt werden) zwar auch an Ferientagen, aber nur mit begrenzter Stichprobenauswahl.



- Teilraum Nr. 2:
 - Flächenbetrieb im Gesamtgebiet
 - Zusätzliche Verbindungen für alle Siedlungseinheiten südlich der Bahntrasse rund um Groß Schauener See, Wochowsee, Großer Selchower See, Schweriner See bis zur Kreisgrenze in der Verbindung mit Storkow (mindestens an Ferientagen)
 - Verstärkte Bedienung der Siedlungseinheiten Rieplos und Alt Stahnsdorf nördlich der Bahntrasse in der Verbindung mit Storkow (Ferientage)
- Teilraum Nr. 3:
 - Flächenbetrieb in einem verkleinerten Gesamtgebiet oder besser nach Osten verschobenem Bedienungsgebiet
 - die Siedlungseinheiten südlich von Beeskow, östlich des Schwielochsees bis zur Kreisgrenze bzw. das Schlaubetal müssen nicht mehr in das Bedienungsgebiet integriert werden
 - der Schwerpunkt liegt nunmehr nur noch auf dem südwestlichen Schlaubetal (südlich der Bahntrasse und der B246, östlich der B168, zugehörige Siedlungseinheiten: Kieselwitz, Groß Briesen, Chossewitz, Klein Muckrow
 - Hauptrelationen Beeskow und Friedland sowie Bahnhöfe Oegeln, Schneeberg oder Grunow (Mo - Fr)
 - Ergänzend soll für die touristische Erschließung als Erweiterung der Linie A400 ein Flächenrufbus für das gesamte südliche Schlaubetal einschl. Bremsdorf, Siedichum ganzjährig an allen Wochentagen, aber saisonal differenziert, angeboten werden
- Teilraum Nr. 4:
 - Einrichtung zusätzlicher Anruf-Linienfahrten auf der Linie 441 an Ferientagen
 - Zusätzliche Verbindungen für die Siedlungseinheiten Ratzdorf, Breslack und Steinsdorf in der Verbindung mit Neuzelle und Eisenhüttenstadt

Der Angebotsumfang beträgt je nach Größe der anzubindenden Siedlungseinheiten 2-4 Fahrten pro Tag und Richtung. Die resultierende zusätzliche Fahrplanleistung bedarfsabhängiger Verkehre durch die Einzelmaßnahmen in den Teilräumen liegt bei etwa 50.000 Fahrplankilometer pro Jahr.

Infolge der Interpretation einer bundesgerichtlichen Entscheidung waren in den letzten Jahren flächenhaft gestaltete Bedarfsverkehre nicht dem Linienverkehr zuzurechnen und somit nicht nach § 42 PBefG genehmigungsfähig. Die Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg hat diese Interpretation bislang aufrechterhalten und flächenhaft angelegte Rufbusse nicht als ÖPNV nach § 42 PBefG genehmigt. Mit einem Referentenentwurf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vom 03.11.2020 zur Modernisierung des PBefG, verteilt am 29.11.2020 über den Landkreistag, soll eine Novellierung des PBefG in Kraft gesetzt werden, die

- mit einem neuen § 44 „Linienbedarfsverkehre“ als Linienverkehr nach § 8 Abs. 1 PBefG (auch ohne festen Linienweg und mit virtuellen Haltestellen) und
- mit einem neuen § 50 „Gebündelte Bedarfsverkehre“ als Form des Gelegenheitsverkehrs genehmigungsfähig macht.



Es werden bestimmte Rahmenvorgaben gemacht, wie die ÖPNV-Tarifbindung, eine räumliche Zuordnung, statistische Nachweisverpflichtungen zur Bündelungsquote, Konkurrenzausschlussbedingungen gegenüber dem Taxi- und Mietwagenverkehr usw.

Der Novellierungsentwurf befindet sich in der Gesetzgebungsphase, ein Beschluss des Bundeskabinetts liegt bereits vor. Sollte die Novelle in der vorliegenden oder vergleichbarer Form beschlossen und in Kraft gesetzt werden, womit im Frühjahr 2021 zu rechnen ist, können wieder flächenhaft angelegte, vollflexible Rufbusverkehre genehmigt werden, ebenso wie On-Demand- und Pooling-Systeme innerhalb und außerhalb des ÖPNV, jedoch generell im Geltungsbereich des PBefG, also auch im Bereich der alternativen Mobilitätsangebote.

Eine bereits in Berlin und inzwischen auch im Umland von Berlin vorkommende Angebotsform ist der BerlKönig (BC) der BVG. Die Betriebsform ist vergleichbar dem normalen Taxibetrieb (aber zum ÖPNV-Tarif) bzw. einem Anruf-Sammeltaxi bzw. Flächenrufbus mit hohem Freiheitsgrad. Diese bisher in einer Grauzone operierende Angebotsform ist bisher nur in verdichteten Siedlungsräumen, nicht aber ländlichen Gebieten vorzufinden, weil dabei nicht die Daseinsvorsorge im Vordergrund steht.

Bürgerbusse

Bürgerbusse gehören zu den ÖPNV-Betriebsformen, werden aber nichtgewerblich betrieben. Im Land Brandenburg ist diese Angebotsform in Gransee und Umland (Landkreis Oberhavel) im Hohen Fläming (Potsdam-Mittelmark) in Brieselang und Dallgow-Döberitz (Landkreis Havelland) und im Amt Lieberose/Oberspreewald (Landkreis Dahme-Spreewald, bedient auch Klein Muckrow in LOS) etabliert. Das Bürgerbus Zeuthen (Landkreis Dahme-Spreewald) genannte Angebot war nie ein Bürgerbus, wurde nur so bezeichnet mit Bezug auf Entstehung und Finanzierung.

Damit ist die Verbreitung im Land Brandenburg bislang weit geringer als in anderen Bundesländern, wie insbesondere Niedersachsen (50 Bürgerbusse) und Nordrhein-Westfalen (über 120 Bürgerbusse).

Aufgrund nicht anfallender Personalkosten durch ehrenamtliche Fahrer („Bürger fahren für Bürger“) können Bürgerbusse auch bei sehr geringer Fahrgastnachfrage betrieben werden (bei den Lösungen im Land Brandenburg in der Regel <0,5 FG/Fahrplan-km). Prinzipiell kann der Bürgerbus auch bedarfsabhängig, also als Rufbus, verkehren. Tatsächlich kommt das selten vor, weil meist das Hauptklientel Senioren sind, die eine besondere Hemmschwelle bei der Bestellung eines Rufbusses haben.

Inzwischen hat ein Umdenken stattgefunden, weg von „der ÖPNV gibt ein Teil seines Klientels auf“ zu „bei so wenig ÖPNV-Angebot ist jede Verbesserung hilfreich“. Deshalb ist unter dem Aspekt der Angebotsergänzung im ganz dünn besiedelten Raum die Etablierung von Bürgerbussen positiv zu bewerten und zu unterstützen. Allerdings ist im Land Brandenburg nach 2010 kein Bürgerbus mehr neu eingerichtet worden.

Zur Planung und Umsetzung von Bürgerbuslösungen hat der VBB ein Handbuch herausgegeben⁴⁶. Die Hauptschwierigkeit besteht darin, dass ein Bürgerbusverein und ehrenamtliche Fahrer in hinreichender Anzahl verfügbar sein müssen. In der Regel sind mindestens 10 Fahrer erforderlich, um die Betriebspflicht gewährleisten zu können.

Der Aufgabenträger des kÖPNV kann derartige Lösungen nicht „verordnen“, sondern lediglich anregen und unterstützen.

⁴⁶ Handbuch Bürgerbus, VBB 2012



Alternative Mobilitätsangebote

Stark in der aktuellen Diskussion befinden sich die Ideen zu einer weitergehenden Individualisierung der öffentlichen Mobilität durch so genannte alternative Mobilitätsangebote. Dabei handelt es sich um Leistungen in Angebotsformen außerhalb des ÖPNV oder Mischformen des ÖPNV, wie

- **Kombibus:**
kombinierte Beförderung von Personen und Gütern - im Land Brandenburg aktuell nur aus der Uckermark bekannt, das Land fördert Konzepte über eine Richtlinie Kombibus.
- **Mitnahmesysteme:**
Im Grundsatz geht es um die Verabredung von Fahrgästen mit Privatpersonen zwecks Mitnahme im Fahrzeug gegen ein Entgelt, vorrangig zur Abdeckung der so genannten „letzten Meile“. Die Organisation erfolgt meist über Internetportale, bei denen sich Nachfrager und Anbieter der Leistungen einwählen und verknüpft werden. Für die kurzfristige Organisation sind Lösungen über Smartphones vorgesehen (Mitnahme-App).
Denkbar ist auch die nichtgewerbliche Organisation unentgeltlicher Mitnahme oder die Mitnahme von so genannten „Mitnahmebänken“ oder aus „Mitnahme-Wartebereichen“.
- **Autonome Beförderung:**
Bislang nur als Versuchslösungen denkbar ist der fahrerlose Betrieb einzelner Kleinbusse für kurze Netzabschnitte als Pilotstrecken, z. B. für Stichstrecken zu kleinen Siedlungseinheiten. Als aktuelle Beispiele sind Bad Birnbach (Bayern), Berlin (Charite-Campus), Rheinufer Mainz und Hamburg-Hafencity bekannt. Im Land Brandenburg wurde eine solches System vom Mitte 2019 bis Mitte 2020 in Wusterhausen/Dosse (Ostprignitz-Ruppin) erprobt.
- **Leih- und Sharingsysteme:**
Hier geht es darum, erweiterte Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV herzustellen, in dem zusätzlich zu schon etablierten P+R/B+R-Lösungen Fahrräder, Pedelecs oder Pkw im Leih- oder Sharingbetrieb bereitgestellt werden, um die ÖPNV-Beförderungskette zu ergänzen.

Bewertung

- Kombibusse greifen nicht in die ÖPNV-Abwicklung ein und können zu verbesserter Wirtschaftlichkeit durch zusätzliche Einnahmen beitragen. Allerdings erfolgt dies nur marginal, weshalb sich die Lösung Uckermark bislang auch nicht als beispielgebend erwiesen hat.
- Mitnahmesysteme in der beschriebenen Form waren nach derzeitigem PBefG nicht genehmigungsfähig, weil dafür der Fahrer eine Berechtigung zur gewerblichen Personenbeförderung besitzen müsste. Ohne diese Berechtigung war die Mitnahme gegen Entgelt verboten, abgesehen noch von versicherungstechnischen Fragen. Der Novellierungsentwurf zum PBefG räumt nunmehr diese Möglichkeit ein, wobei noch unklar ist, ob alle offenen Fragen geklärt sind.
- Dennoch wird auch bisher schon von solchen Lösungen berichtet. Dafür kam die „Experimentierklausel“ nach § 2 Abs. 7 PBefG zur Anwendung, die für einen Pilotzeitraum von maximal 4 Jahren eine „experimentierfreudige Auslegung“ genehmigungsrechtlicher Bestimmungen zuließ.



- Dem Gutachter ist jedoch keine Lösung bekannt, die nachhaltig Bestand hatte und eine nennenswerte Anzahl von Nutzern vorweisen konnte. Im ländlichen Raum wird für solche Lösungen vorrangig die „letzte Meile“, also zwischen einem regelmäßig mit dem ÖPNV bedienten Punkt (größere Siedlungseinheit, Bahnhof, Verknüpfungspunkt) und den kleinsten Siedlungseinheiten oder Einzelzielen ins Visier genommen. Das ÖPNV-Angebot könnte damit rationeller gestaltet werden. Allerdings ist auszuschließen, dass so die Betriebspflicht für die Anbindung der kleinen Siedlungseinheiten gewährleistet werden könnte. Im Gegenteil schließt die PBefG-Novelle die Betriebspflicht für On-Demand-Betriebsformen sogar aus.
- Systeme mit unentgeltlicher Mitnahme sind zwar öffentlich zugänglich, letztlich aber rein privat organisiert. Es besteht die Gefahr, dass diese dem ÖPNV die letzten Fahrgäste entziehen und diesen damit kannibalisieren. Eine Betriebspflicht besteht auch hier nicht, wodurch die Verlässlichkeit nicht gewährleistet ist.
- Autonome Fahrzeuge können in mittel- bis längerfristigen Zeiträumen zur Problemlösung erheblich beitragen, eher zunächst aber bei spurgeführten Systemen. Im Planungszeitraum sind generell nur Versuche denkbar.
- Sharingsysteme sind in dichter besiedelten Gebieten möglicherweise sinnvolle Ergänzungen. In ländlichen Räumen fehlt dafür ein wirtschaftliches Mindestpotenzial. Leihfahrräder und Pedelecs sind zumindest saisonal sinnvoll. Allerdings ist dabei immer zu bedenken, dass bestimmte Nutzergruppen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und ein Großteil der Senioren diese nicht nutzen können und damit von der Überwindung der letzten Meile - und damit von der gesamten Beförderungskette - ausgeschlossen werden, wenn nicht noch ein zusätzlich abrufbares Angebot vorgehalten wird.

Positionierung

Der Landkreis kann als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV unmittelbar nur auf ÖPNV-Angebote und nach dem PBefG genehmigte Verkehre Einfluss nehmen. Insofern werden ausdrücklich Initiativen zum Betrieb von Bürgerbussen unterstützt.

Sollten weitere Angebotsformen eine genehmigungsrechtliche Grundlage erlangen, wovon jetzt auszugehen ist, wird der Landkreis diese ebenfalls, eingeordnete in das Gesamtangebotssystem, unterstützen und auch planen. Das gilt für Rufbusse im Flächen- und Korridorbetrieb ebenso wie vergleichbare On-Demand-Systeme.

Der Landkreis verhält sich darüber hinaus offen für Initiativen im Bereich alternativer Mobilität, Kombi- und Mitnahmeverkehre, Leih- und Sharing-Systeme, ggf. in Umsetzung eines Mobilitätskonzepts.

4.5.5 Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan

Zur Sicherung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems, das sowohl die Bedeutung der Verbindung Zentraler Orte als auch die Belange der Daseinsvorsorge und des Freizeitverkehrs berücksichtigt, sind Veränderungen im Leistungsvolumen durch die in den Abschnitten 4.5.2 bis 4.5.4 dargestellten Maßnahmen und Maßnahmenansätze sinnvoll.



Der Leistungsumfang steigt - vorbehaltlich der konkreten Umsetzung - in Summe aller Maßnahmen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree innerhalb und außerhalb des Kreisgebietes um etwa 1.076,5 Tkm/a im konventionellen Linienverkehr und 50 Tkm/a bei angebotenen bedarfsgesteuerten Verkehren an.

Die Mehrleistung von insgesamt 1.126.507 km/a verteilt sich folgendermaßen auf die Teilbereiche bzw. Maßnahmenkomplexe:

a. PlusBus und Achsenverkehre:	445.700	Fplkm/a
b. Tram	47.178	Zug-km/a
c. VBU-Netz Raum Erkner (ohne a. und b. und mit Linie BOS 419):	492.229	Fplkm/a
d. Stadtverkehre FW und EHS:	66.400	Fplkm/a
e. Bedarfsverkehre ländlicher Raum:	50.000	Fplkm/a
f. Wochenend-/Freizeitverkehr:	25.000	Nutz-km/a
Gesamt:	1.126.507	Nutzkm/a

Neue Gesamtsumme Leistungen KÖPNV in LOS: $4.983.921 + 1.126.507 = 6.110.428$ Nutzkm/a (einschl. Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft).

Vorgezogene Umsetzung von Teilen des Maßnahmenkonzepts

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde ein nicht unerheblicher Teil der Maßnahmen im Umfang von 34 % des Gesamtkomplexes aller Maßnahmen, ausschließlich wirksam im VBU, bereits umgesetzt. Ursächlich dafür waren die bereits für die Bauphase bestehenden Anbindungserfordernisse des Tesla-Werkes und die allgemeine Evidenz der Angebotsverstärkung auf der Linie 418.

Der Umfang der bereits realisierten zusätzlichen Leistungen ist in **Tabelle 4-14** aufgeführt.

Tabelle 4-14 Vorgezogene Umsetzung von Maßnahmen

Linie	Umfang der zusätzlichen Leistungen ab dem 13.12.2020 [Fplkm]
88	18.787
418	275.738
419	82.975
420	7.529
Gesamt	385.029

Dennoch des bereits erheblichen Umfangs ist darauf hinzuweisen, dass die umgesetzten Mehrleistungen nur ein Teil der vorgesehenen Maßnahmen im VBU berücksichtigen und sich weiterhin ein dringender Handlungsbedarf zeigt, um das VBU-Konzept in Gänze umzusetzen.

5 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

Der Nahverkehrsplan legt weiterhin folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die gleichzeitig Bestandteile der vertraglichen Vereinbarungen mit den die Leistungen durchführenden Verkehrsunternehmen sind bzw. werden:

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote (Orientierung: <1,5 ‰ nach Auslaufen bestehender vertraglicher Vereinbarungen, gegenwärtig noch <2,0 ‰) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird. Bei Taktzeiten <30 min. wird eine um mehr als die Taktzeit verspätete Fahrt als ausgefallen gewertet.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote (Orientierung: <3,0 ‰ nach Auslaufen bestehender vertraglicher Vereinbarungen, gegenwärtig noch <4,0 ‰) bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 3 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrtankünfte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten vor. In Vorbereitung einer Vergabe werden diese Vorgaben je Verknüpfungspunkt entsprechend der örtlichen Situation spezifiziert. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang - auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist. Dabei sollen zur Anschlusssicherung technische Hilfsmittel oder die Abstimmung über moderne Kommunikationsmittel zur Anwendung kommen.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen, VBB-Infopunkte

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet wurden nach ihrer Bedeutung kategorisiert (siehe Anlage 5) und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen zu versehen. Als wesentliche Kategorisierungskriterien waren Fahrgastfrequentierung und weitere Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der Fahrgäste) zu beachten.

Die vorgegebene Grundausrüstung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft und zusätzlich die Haltestellenbezeichnung sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Abs. 4 PBefG und die Tarifinformation. Für Straßenbahnhaltestellen ist § 31 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) einschlägig. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der



weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach Abschnitt 4.4.8 den Maßstab.

Beim Haltestellenneu- oder -umbau ist auf zunehmende Barrierefreiheit hinzuwirken. Das soll durch günstige Haltekantenhöhen (>16 bzw. >17 cm), abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen geschehen. Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Die Ausbauparameter für barrierefreie Haltestellen sind in Tabelle 4-10 festgelegt.

Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung

Im Gebiet des Landkreises Oder-Spree sind derzeit durch BOS und die Straßenbahnen 589 Haltestellenbereiche erfasst. Jeder Haltestellenbereich besteht in der Regel aus zwei Richtungshaltestellen mit jeweils einem Mast. Es gibt aber einzelne Haltestellenbereiche mit nur einem Mast sowie Busbahnhöfe und Mehrfachhaltestellen mit mehreren Masten (Haltepositionen), so dass die Anzahl der Masten bei ca. 1.150 liegt.

Der Aufgabenträger wird in Abstimmung mit den Kommunen darauf hinwirken, dass

- bis zum 01.01.2022 5 (statt aktuell 3) der 8 Haltestellenbereiche/Verknüpfungspunkte der Kategorie A und weitere 5 (statt aktuell 1) der 16 Haltestellenbereiche/Verknüpfungspunkte der Kategorie B in vorstehendem Sinne barrierefrei sind. Zusätzlich sollen 15 - 20 Haltestellen, vorrangig der Kategorie C1 nach bereits vorliegender Bedarfsplanung ausgebaut werden.
- In den Jahren 2022 bis 2025 (Ablauf der Planungsperiode) sollen alle weiteren Haltestellenbereiche/Verknüpfungspunkte der Kategorie B (mit i.d.R. mehr als 250 täglichen Ein-, Aus- und Umsteigern) sowie die nach Tabelle 8-2 erfassten 27 Haltestellenbereiche und Verknüpfungspunkte mit i.d.R. mehr als 200 Ein- und Aussteigern der insgesamt 67 Haltestellen und Verknüpfungspunkte der Kategorie C1 barrierefrei gestaltet werden. Ergänzt wird die Prioritätenliste durch ca. 25 weitere, nicht nach Tabelle 8-2 erfasste, aber in Anlage 5 aufgeführte Haltestellen der Kategorie C1 ab ca. 150 Ein- und Aussteigern. Damit wäre der überwiegende Teil der insgesamt 67 Haltestellenbereiche der Kategorie C1 mit i.d.R. mehr als 100 täglichen Ein- und Aussteigern barrierefrei.
- Für die Ausbaumaßnahmen soll die „Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in den Gemeinden und Städten des Landkreises und von Anlagen des übrigen ÖPNV“ (ÖPNV-Förderrichtlinie) eine strikte Vorrangförderung für Bau- und Ausbaumaßnahmen, die der Herstellung von Barrierefreiheit dienen, einräumen und die Fördermöglichkeiten insgesamt erweitern.
- Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist nur über sehr lange Zeiträume möglich. Mittelfristig, d. h. bis zu einem Planungshorizont 2030 ist davon auszugehen, dass die 163 Haltestellenbereiche der Kategorie C2 (mit 21 bis unter 100 Ein- und Aussteigern pro Tag) etwa zu einem Drittel sowie einige weitere mit besonderem Bedarf barrierefrei sein können. Die weiteren Haltestellen der Kategorie C2 und die 335 Haltestellenbereiche der Kategorie C3 können bis 2030 in der Regel keine Berücksichti-

gung finden und auch mittel- und langfristig nur dann, wenn es dafür eine direkte oder indirekten Unterstützung von Bund oder Land gibt.

- Zu diesen verbleibenden Haltestellen können somit zurzeit noch keine Aussagen getroffen werden. Dies bleibt den weiteren Fortschreibungen des kommunalen Nahverkehrsplans vorbehalten. Die begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten der Kommunen und des Landkreises unter der gegebenen Förderkulisse reichen derzeit nicht aus, um weitergehende Festlegungen zu treffen.

Die vorstehende **Zieldefinition für barrierefreie Haltestellen** gilt so lange als festgelegte und beschlossene zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, bis eine aktualisierte Datenlage vorliegt und die Zieldefinition per Änderungsbeschluss des geltenden NVP modifiziert oder mit einem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan neu beschlossen wird.

Der Aufgabenträger stellt im Ergebnis einer durchgeführten Zustandserfassung und auf der Grundlage der Ein- und Aussteigerdaten der Haltestellen eine Prioritätenliste für ein mit den Kommunen abzustimmendes Ausbauprogramm auf. Das Ausbauprogramm wird Bestandteil des Abschnitts 8 Investitionsbedarf.

D) Personaleinsatz

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

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

Die ÖPNV-Betreiber sorgen dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt durch Auswahl und entsprechende Aus- und Weiterbildung über die Voraussetzungen verfügt, um folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung erfüllen zu können:

- Kundenfreundlichkeit und hohe Leistungsbereitschaft
- Geschulte Sachkompetenz, im Besonderen bei der Unterstützung mobilitätsbeeinträchtigter Personen
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrscheinverkauf
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild, einschl. einer Dienstkleidung.

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



E) Fahrzeugeinsatz und Strategie der Flottenentwicklung

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft sowie BOStrab ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle ab dem Kalenderjahr 2021 beschafften Neufahrzeuge muss mindestens die Euro-6-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, müssen diese mindestens die Euro-5-Norm und ab 2024 mindestens die Euro-6-Norm oder EEV-Standard erfüllen.

Der Aufgabenträger geht davon aus, dass ein verbesserter Modal Split zugunsten des ÖPNV durch mehr und besseres ÖPNV-Angebot der wirksamste Beitrag für den Klima- und Umweltschutz ist. Dennoch geht der Aufgabenträger auch davon aus, dass im Zuge der Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU⁴⁷ in eine nationale Richtlinie bis spätestens Juni 2021, die die bestehenden Unklarheiten in der EU-Richtlinie hinsichtlich des zeitlichen, räumlichen und einsatzbezogenen Geltungsbereichs, eine Strategie zur schrittweisen Umstellung der Antriebssysteme der Fahrzeugflotten vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsarmen oder emissionsfreien Antrieb vorliegen muss.

Aufbauend auf eine einschlägige Untersuchung⁴⁸, bei der insgesamt 14 Antriebstechnologien nach ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Kriterien vergleichend bewertet wurden, ist im Zuge der Fortschreibung dieses und weiterer Nahverkehrspläne eine aktualisierende und präzisierende gutachterliche Untersuchung durch PROZIV durchgeführt worden. Von insgesamt 6 semipräferierten Antriebsarten wurde der Brennstoffzellenantrieb auf der Basis grünen Wasserstoffs⁴⁹ als die zurzeit geeignetste Technologie für die Einsatzbedingungen im Landkreis Oder-Spree und auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen präferiert. Unterstützend können Hybridantriebe als Brückentechnologie für eine Übergangsphase eine Rolle spielen. Im reinen Stadtlinienverkehr in Eisenhüttenstadt und/oder Fürstenwalde sowie der Ortslinie Erkner - Wollersdorf - Rüdersdorf könnten auch Batteriebusse zum Einsatz kommen, wobei im Detail zu prüfen wäre, ob eine zusätzliche Schnellladeinfrastruktur, z.B. mittels Pantografen, erforderlich wäre. Generell soll aber aufgrund überhöhter Aufwendungen für Werkstattaufrüstungen und Qualifikation der Personale von einer technologischen Durchmischung abgesehen werden.

Die Empfehlung des Gutachters ist, vorzusehen, dass in den Jahren 2023 bis 2025 zunächst mit einer auf mindestens 3 Fahrzeuge pro Jahr bezifferten Beschaffung von Brennstoffzellenbussen zu beginnen und diese mit grünem Wasserstoff aus der Region zu betreiben, auch wenn der Gesetzgeber dies erst ab einem späteren Zeitpunkt verbindlich vorgeben sollte, und diese Zahl in den Folgejahren nach Verfügbarkeit zu erhöhen. Damit ist verbunden, dass über den Zeitraum mindestens der nächsten 15 Jahre ein zunehmend sauberer Dieselantrieb und ein emissionsfreier Antrieb parallel vorgehalten werden.

⁴⁷ Derzeit geltender Stand der CVD vom Juni 2019

⁴⁸ Nachhaltigkeitskriterien zur Entwicklung eines emissionsfreien ÖPNV im Landkreis Barnim. Ergebnisbericht und Anwenderhandbuch zum Bewertungsmodell. PROZIV Berlin, Februar 2009 (im Auftrag des Landkreises Barnim)

⁴⁹ Wasserstoff, der aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen wird



Eine Abkehr von der strategischen Grundsatzentscheidung soll nur bei grundlegend abweichend gegenüber der beschriebenen Erwartung verlaufender technischer oder wirtschaftlicher Entwicklung erfolgen.

Nähere Angaben zur Investitionsstrategie zur Flottenentwicklung enthält **Abschnitt 8.1.**

Der Straßenbahnverkehr und die dort eingesetzten Fahrzeuge sind per se im Betrieb klimafreundlich. Ein weiterer Netzausbau scheitert eher an infrastrukturellen Erfordernissen, wird bei nachgewiesener Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit aber unterstützt.

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low Entry) und/oder Einstiegshilfen (Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer (Sonderfläche mindestens in der Abmessung 90 x 130 cm in Standardlinienbussen, 90 x 120 cm in Midibussen bzw. jeweils besser 1,3 m² laut Qualitätsleitfaden des VBB⁵⁰; keine Vorgabe für Fahrzeuge mit weniger als 9 Fahrgastplätzen), Haltegriffen und gut erreichbarem Haltewunschtaste einzusetzen. Seit Beginn des geltenden Verkehrsvertrages 2016 dürfen ausschließlich barrierefreie Busse in Niederflur- oder LowEntry-Bauart zugeführt werden. Per 31.12.2019 sind 80 der 106 (75,5 %) der Busse der BOS und deren Subunternehmer hinsichtlich Einstieg und Sonderfläche barrierefrei. Die vertraglich vorgegebene Mindestquote von 60 % ist damit mehr als erfüllt. Bereits in 2020 und vermehrt 2021 und 2022 ist aufgrund der geplanten Mehrleistungen und bereits jetzt hohen Laufleistungen der eingesetzten Fahrzeuge eine erhöhte Zuführung von Bussen erforderlich. Die Einsatzquote barrierefreier Busse wird nach vertraglicher Vorgabe ab dem 01.01.2022 mindestens 90 % betragen und soll bis zum Ende des Planungszeitraumes 100 % angenähert werden.

Der Fuhrpark der SRS (Tram 88) ist bereits in hinreichender Weise barrierefrei, allerdings nicht beim Betrieb im 10min-Takt. Für die WS (Tram 87) ist dies mittelfristig vorgesehen. Gegenwärtig befinden sich Beschaffungsbemühungen in der Abstimmung. Eine zeitliche Vorgabe kann aufgrund der besonderen Situation nicht gemacht werden. Zielhorizont für die Realisierung ist innerhalb der Planungsperiode bis Ende 2025.

Eine vollständige Umstellung der Fahrzeugflotte bereits bis zum 01.01.2022 ist aus finanziellen Gründen, aufgrund der Festlegungen in geltenden Verkehrsverträgen, besonderen Beschaffungsbedingungen und aus Gründen des leistungsbedingten Mehrbedarfs an Fahrzeugen nicht leistbar. Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist für Fahrzeuge zum Ende der Planungsperiode zum 31.12.2025 vorgesehen.

Die vorstehende Zieldefinition für barrierefreie ÖPNV-Fahrzeuge gilt so lange als festgelegte und beschlossene zulässige Ausnahme nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, bis die Zieldefinition per Änderungsbeschluss des geltenden NVP modifiziert oder mit einem fortgeschriebenen Nahverkehrsplan neu beschlossen wird.

⁵⁰ Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011, 4. Aktualisierung 2015



Als Anforderungen gelten zusammengefasst folgende Hauptparameter:⁴⁸

Tabelle 5-1 Ausstattungsparameter für barrierefreie Fahrzeuge

Merkmal		Strab	Bus Stadt/Regio
1	Einstiegshöhe	29 - 35 cm an mind. 1 Tür	25 - 34 cm, Niederflur (NF) oder LowEntry (LE)
2	Einstieghilfen	Fahrzeuggebundene Einstieghilfe (Rampe)	Rampe, Kneeling, nur zusätzliche Hilfsmittel, Lift für Stadtverkehr ungeeignet
3	Türbreiten	130 cm an mind. 2 Türen	130 cm an mind. 1 Tür, Einzeltüren mind. 90 cm
4	Behindertenplätze	4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen	
5	Sonderfläche	SRS: mind. Aufstellfläche für 2 Rollstühle und 2 Kinderwagen; WS: wie Bus (SL)	SL: Abmessung mind. 130 x 90 cm (besser 1,3 m ²)
			in Bussen mit 14 - 21 FG-Plätzen Stellplatz für 1 Rollstuhl (mind. 120 x 90 cm)
6	Sicherheit	Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung	

- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Busses in der Regel auf 14 Jahre ab Erstzulassung und 700 Tkm Laufleistung zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und Busse mit einer höheren Laufleistung, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge und Fahrzeuge mit höherer Laufleistung an der jährlichen Fahrplanleistung wird jedoch eng begrenzt und in Verkehrsverträgen mit den Betreiberunternehmen geregelt, ebenso wie die Nachweispflichten über den Fahrzeugeinsatz gegenüber dem Aufgabenträger. Die Alters- und Laufleistungsbegrenzung übertrifft die empfohlenen Qualitätsstandards des VBB⁵¹ (dort genannt: Fahrzeughöchstalter 16 Jahre, Durchschnittsalter 8 Jahre).
- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle eingesetzten Fahrzeuge durch Anbringung des Logos im Frontbereich so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet er-



Verkehrsverbund
Berlin-Brandenburg
Alles ist erreichbar.

⁵¹ Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011. 4. Aktualisierung 2015



kennbar ist. Insgesamt sind die Vorgaben des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation umzusetzen. Die Fahrzeuge sind mit der im Rahmen des VBB abgestimmten Abfertigungstechnik auszustatten, die auch die Möglichkeit einschließt, am elektronischen Ticket-System teilzunehmen.

- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck (Liniennummer) des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

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

F) Fahrgastinformation

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

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

Im Rahmen der Nutzung eines Rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) sind weitere Möglichkeiten der Anschlusssicherung und der gezielten Fahrgastinformation insbesondere an den ausgewiesenen Verknüpfungspunkten zu erschließen. Dazu gehören die Kopplung des RBL mit der Echtzeitdatendrehscheibe des VBB und die Übermittlung von Echtzeitdaten für die Online-Auskunft des VBB.

Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (FGI) wurden im Rahmen der durchgeführten partiellen Haltestellenerhebung an 6 der erfassten 50 Haltestellenbereiche festgestellt:

1. Fürstenwalde, Bahnhof	4. Schöneiche, Goethepark
2. S Erkner Bf/ZOB	5. Schöneiche, Waldstraße
3. Eisenhüttenstadt, ZOB	6. Schöneiche, Dorfaue

Damit sind 3 der 8 Haltestellenbereiche der Kategorie A und keiner der 16 Haltestellenbereiche der Kategorie B, dafür 3 der 67 Haltestellenbereiche der Kategorie C1 mit FGI-Anlagen ausgestattet.

Ob über die erfassten Haltestellen hinaus noch weitere Haltestellen bereits über FGI-Anlagen verfügen, muss eine Vervollständigung der Erhebung zeigen.



Im Zuge der gegenwärtigen Umgestaltung des Bahnhofsumfelds in Eisenhüttenstadt regt die Stadt die Ausstattung mit einer Anlage für die dynamische Fahrgastinformation (FGI) an.

Darüber hinaus gewährleisten die Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne und bestehender Verkehrseinschränkungen auf den Internetseiten der Unternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen.

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

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

G) Vertrieb und Kundenservice

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrscheinerwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrscheinerwerbs im Fahrzeug (Fahrer*in oder Automat) zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Bus-/Tram-Fahrer ist mit Ausnahme von Abo- und Jahreskarten das gesamte Fahrausweissortiment anzubieten (weitere Einschränkungen ggf. bei Subunternehmerfahrzeugen im Rufbus-Einsatz). Beim Verkauf über personalbediente Vertriebsstellen (VU-eigene oder Agenturen) müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Verschiedene Einrichtungen im Kreisgebiet fungieren bereits auch als Mobilitätszentralen, kombiniert mit weiteren Funktionen, insbesondere touristischer Information und Tourismusmarketing. Es ist zu prüfen, inwieweit deren Funktionalität auch auf die Vermittlung alternativer Mobilitätsangebote erweitert werden kann.

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 gewährleisten in Abstimmung mit dem VBB, dass eine Teilnahme am elektronischen Ticketsystem im Rahmen des VBB möglich ist. Für das elektronische Ticket ist eine entsprechend dem mit dem VBB abzustimmenden Stand der VDV-Kernapplikation kompatible Kontrollinfrastruktur bereitzustellen. 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.

5.2 Qualitätsmanagement

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

Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage erteilter Öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA). Die Einzelmodalitäten, die sich auf die in Abschnitt 5.1 festgestellten Kriterien beziehen, sind und werden weiterhin in ÖDA festgelegt. Zur Weiterentwicklung und Durchsetzung von Qualitätsanreizen soll der Aufgabenträger als zuständige Vergabebehörde Regelungen über positive Anreize für das Übertreffen vereinbarter Ziele sowie Vertragsstrafen für Nichteinhaltungen der Leistungsvorgaben (Bonus/Malus-Regelungen) zum Bestandteil der Öffentlichen Dienstleistungsaufträge machen.

Die Verkehrsunternehmen haben - neben der vorgabengerechten Bereitstellung statistischer Informationen über die Leistungsdurchführung - als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung, ein Störungs- und Beschwerdemanagement vorzuhalten und weiterzuentwickeln.

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

Aus diesem Grund sollen die Unternehmen Kundenbefragungen unterschiedlicher Art und Intensität durchführen:

- a) regelmäßig wiederkehrende Befragungen von Kundengruppenvertretern
- b) unregelmäßige, anlassbezogene Befragungen

Die Ergebnisse dieser Befragungen sind dem Aufgabenträger in geeigneter Form zu übergeben.

Betriebsstörungen und eingegangene Hinweise und Kritiken werden systematisiert, ausgewertet und regelmäßig zusammengestellt und dem Aufgabenträger in der vertraglich vereinbarten Weise übergeben.

Bei der Darstellung der Angaben bzw. Ergebnisse ist mindestens folgende Gruppierung anzuwenden:

<u>Beschwerden</u>	Form der Beschwerde (z. B. schriftlich, mündlich, über Presse) Gegenstand der Beschwerde (z. B. Fahrtausfall, Unpünktlichkeit (zu früh/zu spät und um wie viel min), verpasster Anschluss, Tarif, Unfreundlichkeit, Unsauberkeit usw.) Räumliche Zuordnung (Linie, Abschnitt, Haltestelle) Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen.
<u>Störungen</u>	Art der Störung (z. B. Fahrzeugdefekt, Fahrerausfall, Witterung, Abwarten von Anschlüssen mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln usw.)



Auswirkung und Folgewirkungen

Speziell: Ausfall- und Verspätungsquoten mit räumlichen
 Zuordnungen (Linien, Abschnitte, Haltestellen)

Bewertung und vorgesehene Gegenmaßnahmen

Das Störungs- und Beschwerdemanagement soll als Bestandteil eines betrieblichen Qualitätsmanagements durchgeführt werden, das die Vorgaben nach DIN EN ISO 9001:2000 oder eines gleichwertigen Systems erfüllt.

6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2025

6.1 Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist von verschiedenen Faktoren abhängig, die in der Vorausschätzung in ihrer ganzen Komplexität zu berücksichtigen sind. Neben den ermittelten Analysedaten zum Ex-poste-Trend des ÖPNV-Aufkommens fließen die Entwicklung der Schülerzahlen und der Einwohnerzahlen nach Altersgruppen sowie Pendler- und Beschäftigungsprognosen und das Verkehrsverhalten, speziell eine steigende spezifische Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, ein (vgl. Abschnitt 2.4), zumindest nach Überwindung der pandemiebedingten Nachfragerückgänge. Somit wird die Nachfrageentwicklung auf Grundlage der wesentlichen Strukturdaten unter Berücksichtigung der Effekte des demografischen Wandels prognostiziert.

Außerdem werden die Veränderungen im Angebot des kÖPNV nachhaltig berücksichtigt. Diese wirken insbesondere dann prägend, wenn dieses Angebot quantitativ und/oder qualitativ so stark verbessert wird, dass von einem Nachfragesprung ausgegangen werden kann.

Letzteres ist vorliegend für den VBU und ab 2023 auch für den Stadtverkehr Fürstenwalde zu erwarten.

Die ermittelten Analysedaten zum ÖPNV-Aufkommen zeigen bisher, dass sich die SPNV-Nachfrage in einem stetigen Aufwärtstrend befindet, während die Nachfrage im kÖPNV innerhalb des VBU stagniert, in den Regionalverkehren des ländlichen Raumes eher rückläufig ist. Im Planungszeitraum wird die räumliche Differenzierung zunehmen, weil die Potenzialentwicklung dies umbruchartig verstärkt.

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. Das gilt sowohl für die Regionalbahn- als auch die S-Bahn-Nachfrage, allerdings nicht in vollem Umfang für RB11 und RB36. Hinzu kommt ein zusätzlicher Schub durch Pendler zum TESLA-Standort in der Größenordnung von 12 - 15 % bis 2025 bzw. bereits in 2021/2022, danach je nach tatsächlichen weiteren Ausbaustufen.

Für den kommunalen ÖPNV ist im Planungszeitraum damit zu rechnen, dass es im Schülerverkehr auch bis zum Schuljahr 2025/2026 zu weiteren Anstiegen des Aufkommens kommen wird, weil die Zahl der Fahrschüler laut Tabelle 2-3 insgesamt um 2,1 % ansteigt und das Schulstandortnetz stabil bleibt bzw. eher leicht ausgeweitet wird. In der Folgezeit schwächen sich diese Effekte ab, so dass es dann nur noch geringere Zuwächse gibt. Die positive Entwicklung wird allerdings stark überwiegend durch den berlinnahen Raum getragen, im ländlichen Raum stagniert die Nachfrage im Schülerverkehr und wird mittelfristig rückläufig. Zuwächse sind dort auf wenige Teilräume beschränkt. Dagegen nimmt die Nachfrage im Schülerverkehr des VBU um weitere 6 - 7 % zu.

Bei der kÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr wirken erhöhend die Anstiege der Einwohnerzahlen im berlinnahen Raum, die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren Zuwächse bei den Beschäftigten nach dem Wohnortprinzip und die stabil anhaltenden bzw. sich sogar beschleunigenden Zuwächse bei der Beschäftigung nach dem Arbeitsort (Arbeitsplätze) und des daraus folgenden Pendleraufkommens um 25 - 30 %. Daran werden allerdings ausschließlich der Bereich des VBU sowie Fürstenwalde und Spreenhagen, ggf. noch die Räume Storkow und Bad Saarow beteiligt sein.

Ebenfalls positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem Verbundtarif (vor allem im ABC-



Bereich) im Gegensatz zur Preisentwicklung für die MIV-Nutzung sowie ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss. Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot (Verfügbarkeit) bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit (Haltestellen- und Linienwegbindung) sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

Nachfrage begrenzend wirkt sich im ländlichen Raum der Rückgang der Einwohnerzahlen aus. Wichtigen Einfluss übt ebenso die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen und Nutzungshäufigkeiten pro Pkw aus.

Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und auch gelegentlicher Wege.

Nach Nachfragesegmenten und insgesamt wird für den Planungszeitraum folgende Entwicklung erwartet, die wesentlichen Einfluss auf die verkehrliche und wirtschaftliche Effizienzbewertung des Maßnahmenkonzeptes hat:

- im Busverkehr wird insgesamt von einem steigenden Fahrgastaufkommen ausgegangen, das aber fast ausschließlich im VBU und im Stadtverkehr Fürstenwalde realisiert wird,
- wobei nicht der moderate Anstieg im Schülerverkehr prägend ist, sondern deutliche Zuwächse im Jedermannverkehr.
- Zuwächse um 20 - 30 % werden für die Straßenbahnlinien erwartet, wobei dafür Potenzialzuwächse und weiter zunehmende Pendlerverflechtungen maßgebend sind.
- Die Nachfrage in den Stadtverkehren entwickelt sich zunehmend differenziert, mit Zuwächsen in Fürstenwalde und eher Rückgängen in Eisenhüttenstadt.
- Die Nachfrageveränderung aus der strukturellen Entwicklung stellt sich räumlich differenziert dar. Daraus ergibt sich saldiert ein Nachfragezuwachs bis 2025 um +325.000 Einsteiger pro Jahr, das entspricht +5,6 %, auf insgesamt 6.165.000 Einsteiger pro Jahr im kÖPNV (Bus und Tram).
- In Anbetracht der erheblichen Leistungszuwächse im VBU und im Stadtverkehr Fürstenwalde erscheint diese Aussicht relativ „bescheiden“. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass zum einen die Nachfrageentwicklung in den zurückliegenden Jahren in Summe und auch im VBU eher rückläufig war und zum anderen der Anteil des ländlichen Raumes außerhalb des VBU mit rückläufigen Nachfragepotenzialen viel größer ist, als der des VBU, was sich strukturell stark in den Gesamtwerten niederschlägt.
- Das Nachfrageverhältnis zwischen Schülerverkehr und sonstigem Verkehr verschiebt sich schrittweise zugunsten des sonstigen Verkehrs und kehrt sich damit in der Entwicklungstendenz um.



6.2 Räumliche Differenzierung

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage wird räumlich noch stärker differenziert sein, als in den zurückliegenden Planungszeiträumen:

- In den Teilbereichen innerhalb des berlinnahen Raumes (VBU und Raum Fürstenwalde/Spreehagen sowie Storkow und Bad Saarow) überwiegen aufgrund erheblicher Angebotsverbesserungen im KÖPNV sowie aufgrund von Zuzügen (auch mit günstigerer Altersstruktur) und dynamischer wirtschaftlicher Entwicklung die positiv gerichteten Einflüsse. Davon profitieren besonders weiterhin die Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland, die Straßenbahnen und künftig auch stärker der Stadtverkehr Fürstenwalde.
- Eine leicht positive Nachfrageentwicklung wird auch im Verflechtungsraum des Regionalen Wachstumskerns Frankfurt (Oder) / Eisenhüttenstadt erwartet.
- Im östlichen, überwiegend dem „Weiteren ländlichen Gestaltungsraum“ zugeordnetem Kreisgebiet sind keine Steigerungen des Aufkommens zu erwarten, sondern eher ein moderater Abwärtstrend, wobei sich auch hier eine differenzierte Entwicklung zwischen den Teilräumen feststellen lässt und eine Zunahme insgesamt bezogen auf das Kreisgebiet nicht verhindert wird.
- In den Ortsverkehren im Verflechtungsraum deutliche Nachfragesteigerungen (+458.820 Einsteiger bzw. +50,0 % im Jahr 2025), weitere +22 % im Folgezeitraum (ohne Linie 419, auch in **Tabelle 6-1**, da kein Referenzwert 2016).

Tabelle 6-1 Nachfrageentwicklung im VBU-Netz bis 2025 [Tausend Personen]

Linie	2016	2025	2025/2016
87	536.087	649.742	121%
88	895.966	1.176.494	131%
418	119.261	219.440	184%
420	176.274	245.284	139%
424	108.679	130.415	120%
428	84.047	136.156	162%
429	203.683	385.150	189%
436	225.700	259.555	115%
733	292.023	300.784	103%
950	534.496	875.927	164%
Sum	3.176.216	4.378.947	138%
Sum 418-436 (o. 419)	917.644	1.376.000	150%

- Im Regionalbusverkehr des ländlichen Raumes und im Stadtverkehr Eisenhüttenstadt - aufgrund der negativen Entwicklung der Einwohner- und Schülerzahlen - rückläufige Nachfragewerte (-320.000 Einsteiger bzw. -5,6 % im Jahr 2025)



7 Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing

7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

Der Landkreis Oder-Spree ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger*innen und der ÖPNV-Unternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien des VBB zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört besonders die Durchsetzung der Vorteile aus der verkehrsträgerübergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Rahmen des VBB. Mitglieder der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft sind die Verkehrsunternehmen, die Träger der Liniengenehmigungen sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage eines gemeinsamen Kooperationsvertrages.

Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurde das Tarifgestaltungsrecht von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Mit der Novellierung des PBefG nimmt der VBB nicht mehr das Tarifantragsrecht, sondern die Tarifanzeige der Änderungen im VBB-Tarif für die Aufgabenträger bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr. Darüber hinaus erfüllt der VBB abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Vertrieb sowie Marketing. Dazu gehören das elektronische Auskunftssystem Fahrinfo®, die Einnahmenaufteilung und die Vorbereitung und Organisation des e-ticketings.

Der VBB stellt gegenwärtig über die laut VO (EG) 1370/2007 geforderten Angaben zu den erbrachten Verkehrsleistungen und gewährten Ausgleichsleistungen aller Aufgabenträger jährlich einen Bericht im Rahmen der VBB-Qualitätsbilanz zusammen.

Durch die erfolgten Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG) und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg (ÖPNVfV BB) sowie die vertragliche Leistungsvereinbarung mit dem konzessionstragenden Verkehrsunternehmen und das Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, ist die Aufgabenträgerfunktion des Landkreises Oder-Spree für den kÖPNV deutlich aufgewertet worden. Insgesamt ist ein erheblich größeres Finanzvolumen durch den Aufgabenträger zu verwalten und effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises einzusetzen. Zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben bei der Organisation und Förderung des kommunalen ÖPNV hat der Landkreis nach § 10 ÖPNVG und der dazu erlassenen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVfV) des Ministers für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) die Ausgabenverantwortung für die zweckgebundene Zuweisung des Landes. Diese schließt Mittel nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG), nach §§ 3 und 4 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG), zweckgebunden für die Investitionsförderung, sowie Haushaltsmittel des Landes (soweit solche fließen) ein. Bereits seit dem Jahr 2008 werden auch die Ausgleichsmittel für die Schülerbeförderung, bis zu diesem Zeitpunkt gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. nach der Personenbeförderungsausgleichsverordnung (PBefAusglV), über die Aufgabenträger geleitet und gelten damit als öffentliche Zuschüsse und nicht mehr als Erlöse (obwohl Erlössurrogat) für die Unternehmen und Auftragnehmer.

Weiterhin müssen auch wichtige Aufgaben einer regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde nach § 10 Abs. 5 ÖPNVG auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben sowie Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.

Als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV in seinem Kreisgebiet ist der Landkreis vor die Aufgabe gestellt worden, das ÖPNV-Management entsprechend seiner aufgewerteten Aufgabenträgerfunktion zu überprüfen und ggf. neu zu ordnen. Dabei war die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowohl national als auch in der EU hinsichtlich der marktkonformen Leistungsvergabe und -finanzierung zu berücksichtigen. Aus den genannten Gründen haben der Organisationsaufwand und die Verantwortung des Aufgabenträgers als zuständige örtliche Behörde nach Art. 2 Buchst. c der VO (EG) 1370/2007 für die Lösung von Regieaufgaben erheblich zugenommen.

Im Ergebnis einer Analyse der Aufgabenprofile und unter Berücksichtigung der unternehmensstrukturellen Situation hat der Landkreis Oder-Spree die Aufgabenträgerfunktionalität des ÖPNV-Verantwortlichen nur formal als Lokale Regieeinheit ÖPNV, gestärkt durch die Position eines Mobilitätsbeauftragten, strukturiert, die als Besteller für ÖPNV-Leistungen und als Controller für deren vertragsgemäße Durchführung fungiert. Eine funktionale Trennung der Besteller- und Erstelleraufgaben für den ÖPNV ist gewährleistet (vgl. Anlage 4).

7.2 Unternehmensorganisation

Die Unternehmensorganisation gestaltet sich im Landkreis Oder-Spree wie folgt:

- Inhaber der Liniengenehmigungen bis zum 16.07.2026 und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree ist die Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS) ist. Mehrheitsgesellschafter der BOS ist die DB Regio AG (51 %). Der Landkreis Oder-Spree hält einen Minderheitsanteil (49 %).
- Die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) und die Woltersdorfer Straßenbahn GmbH (WS) betreiben mit eigenen Genehmigungen der SRS bis 31.12.2024 (Linie 88) sowie 30.06.2042 (Linie 87) jeweils eine Tramlinie als so genannte Landstraßenbahnen. Gesellschafter der WS sind zu jeweils 50 % der Landkreis Oder-Spree und die Gemeinde Woltersdorf. Mehrheitsgesellschafter der SRS ist die Niederbarnimer Eisenbahn AG (70 %). Minderheitsgesellschafter sind die Gemeinden Schöneiche bei Berlin und Rüdersdorf bei Berlin (jeweils 15 %). Der Landkreis Oder-Spree hält keine Geschäftsanteile an der SRS.
Zum 01.01.2020 übernahm die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) die Betriebsführung der Straßenbahn-Linie 87 (WS). Der Landkreis Oder-Spree entschied dies nach einem Verhandlungsverfahren mit Aufruf zum Wettbewerb. Die Laufzeit des Vertrages beträgt 22,5 Jahre. Die Betriebsanlagen und Fahrzeuge verbleiben im Eigentum der Woltersdorfer Straßenbahn GmbH (WS) und sind im Wege eines Nutzungsvertrages zu übernehmen und instand zu halten. Die Woltersdorfer Straßenbahn GmbH ist somit kein ÖPNV-Betreiber mehr.
- Für die Durchführung der Verkehre durch die BOS ist gegenwärtig laut geltendem Öffentlichem Dienstleistungsauftrag des Landkreises eine Subunternehmerquote von maximal 20 % und eine Orientierung auf eine Spanne von 10 - 20 % der Gesamtleistung festgelegt. Abgesehen davon, dass innerhalb eines geltenden Vertrages eine Änderung nur im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien möglich wäre, ist auch einzuschätzen, dass die Bemessung dieser Quote im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung als ausgewogen zu bewerten ist. Der Aufgabenträger behält sich vor, die vorstehende Bemessung in einem kommenden Vergabeverfahren nach vergaberechtlicher Maßgabe laut Art. 4 Abs. 7 VO (EG) 1370/2007 anforderungsgerecht anzupassen.



- Betreiber der Personenfähre Leißnitz ist das Amt Friedland.
- Im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden Bedienung werden mehrere Linien durch verschiedene kreisfremde Unternehmen (siehe im Einzelnen in Abschnitt 3) mit eigenen Liniengenehmigungen bedient. Diese Linien gehören keinen Bündeln oder solchen Bündeln an, für die der Landkreis Oder-Spree weder Aufgabenträger noch zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchst. c der VO (EG) 1370/2007 ist.

7.3 Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

7.3.1 Linienbündelung

Der Aufgabenträger hat zur Sicherstellung einer verkehrlich integrierten und wirtschaftlichen Bedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung aller Busverkehre in seinem Zuständigkeitsbereich mit harmonisierten Ablaufzeiten vorgenommen. Diese Linienbündelung war bereits Bestandteil des Nahverkehrsplanes LOS 2007 bis 2011. Im Ergebnis erfolgte eine Zusammenfassung aller Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree zum Linienbündel „Oder-Spree/Bus“. Die gleiche Linienbündelung ist auch Beschlussgegenstand dieses Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2021 bis 2025.

Die Zuordnung der Linien im Einzelnen ist Abschnitt 3.1.2 und Anlage 2 (mit den Linienverläufen) näher erläutert. Zum Linienbündel „Oder-Spree/Bus“ gehören die 38 Linien mit den VBB-Liniennummern 400 bis 407, 411 bis 414, 418, 419, 420, 424, 428 bis 436, 440 bis 443, 445, 447, 448, 451 bis 454 sowie A400.

Die Straßenbahnlinien 87 und 88 sowie die Personenfähre Leißnitz gehören keinen Linienbündeln, auch nicht eines anderen Aufgabenträgers, an. Eine künftige Bündelung der Leistungen auf den Straßenbahnlinien ist nicht vorgesehen.

Mit diesem Nahverkehrsplan wird ein entsprechender Bündelungsbeschluss verbindlich neu gefasst.

Die rechtliche Zulässigkeit der Linienbündelung ergibt sich aus § 9 Absatz 2 PBefG. Dort wird festgelegt, dass die Genehmigung für mehrere Linien gebündelt erteilt werden darf, wenn es die Zielsetzungen der Genehmigungserteilung nach § 8 PBefG erfordern, insbesondere eine ausreichende, wirtschaftliche und integrierte Verkehrsbedienung zu gewährleisten. Die Festlegung der Linienbündelung muss im Nahverkehrsplan oder einem anderen schriftlichen und amtlich veröffentlichten Dokument aufgrund entsprechender Beschlüsse zuständiger Organe/Amtsträger des Aufgabenträgers bestimmt sein.

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

7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der künftigen Leistungsvergabe

Der gegenwärtig erteilte Leistungsauftrag und die Liniengenehmigungen für die Busverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises LOS haben mit einem Ablaufdatum 16.07.2026 eine längere Laufzeit als dieser Nahverkehrsplan. Dennoch ist dieser Nahverkehrsplan zumindest mittelbar einer Neuvergabe und Neuerteilung zugrunde zu legen, da die Vorinformation der Vergabeabsicht im EU-Amtsblatt mit Aufruf zum eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb nach § 12 Abs. 6 PBefG zwingend noch während der Laufzeit in 2025 erfolgen muss, je nach Art des Vergabeverfahrens sogar schon in 2024 erfolgen sollte. Im Ergebnis sind alle Busverkehrsleistungen auf der Grundlage des geltenden Nahverkehrsplans neu zu vergeben sowie Leistungskonditionen und Finanzierung vertraglich neu zu vereinbaren.

Auftrag und Linienverkehrsgenehmigung für die Straßenbahnlinie 88 enden zum 31.12.2024 und sind während des Geltungszeitraumes dieses Nahverkehrsplanes neu zu vergeben bzw. zu erteilen. Auftrag und Linienverkehrsgenehmigung für die Straßenbahnlinie 87 sind über den Geltungszeitraum dieses Nahverkehrsplanes hinaus bis zum 30.06.2042 erteilt.

Die zuständige Behörde (Aufgabenträger) hat zu beachten, dass sie mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer Direktvergabe seinen Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Frühester zulässiger Veröffentlichungstermin gemäß § 8a Abs. 2 PBefG ist 27 Monate vor Auftragsbeginn.

Damit gelten für anstehende Vergaben die verkehrlichen und qualitativen Leistungsvorgaben dieses Nahverkehrsplanes als vergabe- und genehmigungsrechtliche Mindestvorgaben. Für die Neuvergabe der Leistungen auf der Linie Tram 88 trifft das auch zu, allerdings für den Nahverkehrsplan des Landkreises Märkisch-Oderland, da MOL formal Aufgabenträger der Linie ist und in Abstimmung mit LOS sowie im Benehmen mit dem Land Berlin und den an einer gemeinsamen Finanzierung beteiligten Kommunen handeln muss.

Die geltende Rechtslage lässt für Leistungsvergaben im ÖPNV weiterhin grundsätzlich die Vergabe in wettbewerblichen Verfahren, wie auch die Direktvergabe an ausgewählte Betreiber oder die Selbsterbringung der Leistung (Inhouse-Geschäft) zu. Die VO (EG) 1370/2007 bestimmt zwar gemäß Art. 5 Abs. 1 die wettbewerbliche Vergabe als Grundform, lässt allerdings mit ihren Regelungen nach Art. 5 Abs. 2 und 4 systematische Ausnahmen in Form von Direktvergaben an eigene oder Drittunternehmen zu.

Voraussetzung für die Möglichkeit des Inhouse-Geschäftes (keine Vergabe, weil Selbsterbringung der Leistung) war nach bisheriger Rechtsauslegung das Vorhandensein eines Eigenbetriebes des Aufgabenträgers, der die Leistung übernehmen kann. Dies scheidet im Falle des Landkreises Oder-Spree in der gegenwärtigen Konstellation aus. Nach neuerer Rechtsauslegung und Rechtsprechung auf der Grundlage des Vergaberechtsmodernisierungsgesetzes und einer Entscheidung des EuGH vom März 2019 eröffnet sich die Möglichkeit des Inhouse-Geschäfts, wenn folgende drei kumulative Kriterien gemäß § 108 GWB erfüllt sind:

1. der öffentliche Auftraggeber über die juristische Person eine ähnliche Kontrolle wie über seine eigenen Dienststellen ausübt (Kontrollkriterium),



2. mehr als 80 Prozent der Tätigkeiten der juristischen Person der Ausführung von Aufgaben dienen, mit denen sie von dem öffentlichen Auftraggeber oder von einer anderen juristischen Person, die von diesem kontrolliert wird, betraut wurde (Tätigkeitskriterium), und
3. an der juristischen Person keine direkte private Kapitalbeteiligung besteht ... (Beteiligungskriterium).

Voraussetzung für die Möglichkeit der **Direktvergabe** nach Art. 5 Abs. 2 oder 4 der VO (EG) 1370/2007 ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) vergeben werden kann, das Unternehmen als Auftragnehmer also ein hinreichend großes Betriebsrisiko trägt.

Bei der Form der Direktvergabe ist zu unterscheiden

- in die Direktvergabe an ein eigenes oder von der zuständigen Behörde beherrschtes Unternehmen auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 2 der VO (EG) 1370/2007, wobei die zuständige Behörde auch durch eine Gruppe von Behörden (benachbarte Kreise oder kreisfreie Städte bei grenzüberschreitendem Leistungszuschnitt mit Verflechtungscharakter und/oder gesellschaftsrechtlichen Anteilen an einem gemeinsamen Unternehmen) gebildet werden kann, und
- in die Direktvergabe an einen sogenannten Dritten auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007, ggf. ebenfalls durch eine Behördengruppe. Dabei dürfen Schwellenwerte hinsichtlich Leistungsumfang oder jährlichem Auftragswert nicht überschritten werden, wobei für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen doppelt hohe Grenzwerte gelten.

Die Möglichkeit einer Drittvergabe der Busverkehrsleistungen an KMU scheidet aufgrund der vorgenommenen Linienbündelung durch Schwellenwertüberschreitung grundsätzlich aus.

Es wird davon ausgegangen, dass unter den vorgenannten Rahmenbedingungen zum gegenwärtigen Zeitpunkt für die Vergabe der Busverkehre ausschließlich ein wettbewerbliches Verfahren, bei der Vergabe der Tramlinienverkehre nur bei Unterschreitung der Schwellenwerte neben der wettbewerblichen Vergabe auch eine Direktvergabe an Dritte vorgesehen werden kann.

Vergabeabsicht

Aufgrund der vorhandenen unternehmensrechtlichen Konstellation und der vorgenommenen Linienbündelung sieht der Landkreis Oder-Spree zum gegenwärtigen Zeitpunkt vor, sein Gesamtliniensbündel für den Busverkehr und die Tram-Leistungen als Vergabelose wie folgt zu vergeben:

Bündel „Oder-Spree/Bus“

- zum 17.07.2026 als öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) mit einer Laufzeit von maximal 10 Jahren,
- in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren gemäß Art. 5 Abs. 3 der VO (EG) 1370/2007 und § 8b PBefG,
- nach der spezifischen Verfahrensform der funktionalen Ausschreibung mit Abschluss eines Nettoverkehrsvertrages.

Tram 87

- Die Leistungen auf der Linie 87 hätten nach aktuellem Datenstand, neben der durchgeführten wettbewerblichen Vergabe möglicherweise auch in einem Direktvergabeverfahren auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 als Kleinen Auftrag (Bagatellvergabe)
- an ein nichteigenes Unternehmen,
- als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) vergeben werden können, soweit der Charakter einer Dienstleistungskonzession mit hinreichend hohem Betriebsrisiko nachweisbar gewesen wäre, was allerdings fraglich ist,
- mit Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages.

Die Diskussion hierzu ist aber gegenstandslos, weil die Vergabe unanfechtbar bestandskräftig mit langer Laufzeit erfolgt und wegen langfristiger Vergabe nicht Gegenstand ist, solange keine vorzeitige Neuvergabe erfolgen muss.

Tram 88

- Die Leistungen auf der Linie 88 sollen zum 01.01.2025 mit einer Laufzeit von maximal 15 Jahren (die zuständige Behörde prüft die vergaberechtliche Möglichkeit einer verlängerten Laufzeit auf der Grundlage von Art. 4 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007),
- In einem wettbewerblichen Vergabeverfahren nach Art. 5 Abs. 3 der VO (EG) 1370/2007,
- mit Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages, an dem LOS, MOL und die Kommunen Vertragspartner sind, vergeben werden.

Ein Direktvergabeverfahren auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 als Kleinen Auftrag (Bagatellvergabe) ist wegen Schwellenwertüberschreitung nicht zulässig, auch nicht die Anwendung von Art. 5 Abs. 4 Satz 2 VO (EG) 1370/2007 mit doppelten Schwellenwerten bei Vergabe an KMU ist nicht möglich, weil die SRS aufgrund der Konzerneinbindung nicht als KMU gilt.

- Verkehrliche Vergabegrundlage sind beide Nahverkehrspläne der Landkreise LOS und MOL sowie das Benehmen mit dem Land Berlin.
- Die Vergabezuständigkeit liegt formal beim Landkreis Märkisch-Oderland als zuständige Behörde. Jedoch arbeiten alle Beteiligten (MOL, LOS, Kommunen) traditionell eng zusammen. LOS sieht vor, dem Landkreis MOL anzubieten, bei Vergabe, Controlling und Finanzierung als Gruppe von Behörden nach Art. 2 Buchst. b der VO (EG) 1370/2007 zusammenzuwirken und eine entsprechende Öffentlich-rechtliche Zweckvereinbarung zu schließen.

Subunternehmerleistungen sind generell durch das jeweilige Unternehmen in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben. Dabei ist insbesondere die Einhaltung der Vorgaben des Brandenburgischen Vergabegesetzes (BbgVergG), darin eingeschlossen auch die Vorgaben des Mindestlohngesetzes (MiLoG) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Bei der Gestaltung des Vergabeverfahrens wird der Landkreis als zuständige örtliche Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der VO (EG) 1370/2007 im Rahmen seiner vergaberechtlichen Möglichkeiten die notwendige Flexibilität der Angebotsgestaltung sicherstellen. Der künftige Betreiber ist zu verpflichten, auf Bedarfsveränderungen zu reagieren und vom Auftraggeber vertretene Anpassungen des Leistungsangebotes oder neue Angebote nach Verhandlungen umzusetzen.



Wenn eine Direktvergabe gleich welcher Form erfolgt (aktuell nicht zutreffend), ist die zuständige Behörde (Aufgabenträger) verpflichtet sicherzustellen, dass diese Leistung wirtschaftlich und nicht zu überhöhten Kosten für die Allgemeinheit erbracht wird. Die VO (EG) 1370/2007 sieht dafür mit ihrem Anhang einen jährlichen (nachträglichen) Nachweis des Nettoeffekts aus der auftragsgegenständlichen Leistung vor. Die Sicherung der Wirtschaftlichkeit einer Direktvergabe erfolgt vorausschauend durch einen Markpreisvergleich bzw. eine Testierung der Wirtschaftlichkeit eines Anbieters oder eines Angebots. Auch bei einer wettbewerblichen Vergabe bestehen vergleichbare Möglichkeiten einer Höchstpreisbegrenzung, deren Überschreitung zur Aufhebung eines Vergabeverfahrens führen kann.

Die Vergabe der im Kreisgebiet zu erbringenden Leistungen auf Linien in Aufgabenträgerschaft anderer zuständiger Behörden erfolgt durch diese zuständigen Behörden.

Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in seiner novellierten, ab 01.01.2013 gültigen Fassung. Eine weitere Novellierung ist im Jahr 2021 zu erwarten, mit insbesondere genehmigungsrechtlichen Auswirkungen. Wesentliche und primärrechtlich geltende beihilferechtliche und vergaberechtliche Grundlage ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene VO (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und deren Änderungsfassung in Form der Verordnung Nr. (EU) 2016/2338 vom 23.12.2017.

Auch nach der 2013 durchgeführten Novellierung des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht ganz widerspruchsfrei durchzuführen sein. Daher ist es erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger mit klarer Zuordnung der Zuständigkeiten in einem abgestimmten Verfahren zu gewährleisten. Auch eine weitere, gegenwärtig anstehende Novellierung des PBefG wird daran absehbar nichts ändern.

Der Aufgabenträger hat zu beachten, dass er mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe seinen Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Frühester zulässiger Veröffentlichungstermin gemäß § 8a PBefG ist 27 Monate vor Auftragsbeginn.

Das novellierte PBefG schreibt in seinem § 8 weiterhin den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre fest. Aus diesem Grund ist möglichen Anbietern eigenwirtschaftlicher (im Sinne kommerzieller, ohne jede Zuschussleistungen des Auftraggebers durchzuführender) Leistungen auf der Grundlage des § 12 Abs. 6 in Verbindung mit § 18 Abs. 2 PBefG innerhalb einer Frist von 3 Monaten ab der Vorinformation im EU-Amtsblatt die Möglichkeit einzuräumen, eigenwirtschaftlich Genehmigungen zu beantragen. Für eigenwirtschaftliche Anträge gelten die gleichen quantitativen und qualitativen Vorgaben für das Leistungsangebot wie bei einer gemeinwirtschaftlichen Durchführung.

7.4 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

Der Landkreis Oder-Spree bestellt die Leistungen im Ergebnis der jeweils durchgeführten Vergabeverfahren und fixiert Leistungsbestellung und Finanzierung in Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen (Verkehrsverträgen), die vorzugsweise als Nettoverträge gestaltet sind. Im Falle der Tram-Leistung Linie 87 ist die Gemeinde Woltersdorf als Vertragspartner einzubinden, im Falle der Linie 88 erfolgt ein

gemeinsamer Vertragsschluss mit dem Landkreis Märkisch-Oderland und den Gemeinden Schöneiche bei Berlin und Rüdersdorf.

Der jeweils abzuschließende Verkehrsvertrag beinhaltet die quantitativen Leistungsumfänge und deren Strukturmerkmale und zu gewährleistenden qualitativen Anforderungen der Leistungsdurchführung (Bedienungsstandards). Ebenso enthalten sind die Berichtspflichten zur Herstellung der Kontrollfähigkeit der Leistungsdurchführung und die Finanzierungsregelungen über den gesamten Auftragszeitraum. Der Verkehrsvertrag gewährleistet ein hohes Maß an Stabilität und damit Planungssicherheit, räumt andererseits aber auch die Möglichkeit des Reagierens auf nicht planbare oder fehlerhaft angenommene äußere Rahmenbedingungen, z. B. in Form einer Wertsicherungsvereinbarung oder durch Anpassungsregelungen bei grundlegender Veränderung der Landesmittelzuflüsse usw., ein.

Grundsätzlich entsprechen die bestehenden Verkehrsverträge den gegenwärtig geltenden Anforderungen der dafür maßgebenden Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 / (EU) 2016/2338) über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Verbesserungs- und Präzisierungsmöglichkeiten und -bedarfe sind im Vergabeverfahren zu prüfen.

Für die nicht den Linienbündeln des Landkreises Oder-Spree angehörenden Leistungen sowie Leistungen außerhalb des Kreisgebietes sind entsprechende Regelungen zum Bestandteil von Verwaltungsvereinbarungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu machen.

Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten Ausgleichszahlungen für die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen zu erstatten. Dabei ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis in Bezug auf die Bewertung der Vertragserfüllung zu gewährleisten.

7.5 Marketing

Regionsübergreifende Marketingaktivitäten gehören zum Aufgabenbereich des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB). Der VBB soll aber auch regionale Vorhaben mit seinem Know-how unterstützen. Bei allen Aktivitäten ist konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität mit dem Ziel der Bindung des Kunden an „seinen“ Nahverkehrsbetrieb sowie die Erhöhung seiner Akzeptanz und seines gesellschaftlichen Wertes zu achten.

Das gemeinsame Ziel aller Marketingstrategien und -maßnahmen im ÖPNV ist die Sicherung, Neu- und Rückgewinnung von Fahrgästen. Das geschieht vor allem in den Instrumentarbereichen

- Angebot und Leistung in Quantität und Qualität
- Tarifgestaltung
- Verkauf, Service und Kundenbetreuung
- Marktkommunikation (insbes. Kundeninformation), Werbung, Öffentlichkeitsarbeit

Unter den Instrumentarbereichen erhält die Kundeninformation, darunter vor allem die Fahrplaninformation, einen immer höheren Stellenwert. Ursächlich dafür sind das gestiegene Informationsbedürfnis der Kunden, moderne Formen der Fahrplaninformation über Internet oder Smartphone und die Einführung neuer, unkonventioneller Angebotsformen, die für den Kunden nicht unvorbereitet erfolgen darf.



Aus diesem Grund ist es weiterhin erforderlich

- an allen wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV-Bus/Tram, Bus/Tram-Bus/Tram und ÖPNV/ Individualverkehr eine ausreichende Fahrplan- und Tarifinformation zu gewährleisten, z.B. durch Aufstellung und Pflege der VBB-InfoPunkte (verantwortlich: Unternehmen, bei InfoPunkten Kommunen)
- die elektronische Verbindungsausweisung über fahrinfo® ständig weiter zu vervollkommen und barrierefrei zu gestalten (verantwortlich: VBB mit Zuarbeit der Unternehmen)
- den jeweiligen Jahresfahrplan rechtzeitig zum Fahrplanwechsel für den Kunden verfügbar zu machen (Verantwortlichkeit der Verkehrsunternehmen)
- dort, wo flexible oder alternative Angebote eingeführt werden sollen, rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrmöglichkeiten, Tarif, Fahrtwunschanmeldung) zu informieren.

Verbesserte Information führt zu Akzeptanz auch bei Unregelmäßigkeiten, was ein nicht unwesentlicher Marketing-Effekt ist. Grundlage dafür sind höhere Anforderungen an das Fahrplandatenmanagement der Unternehmen, Echtzeitdatenbereitstellung, schnelle Info über Unregelmäßigkeiten (Baustellen usw.).

Verschiedene Einrichtungen im Kreisgebiet fungieren bereits auch als Mobilitätszentralen, die auch Funktionen der ÖPNV-Vermarktung wahrnehmen, kombiniert mit weiteren Funktionen, insbesondere touristischer Information und Tourismusmarketing. Es ist zu prüfen, inwieweit deren Funktionalität auch auf die Vermittlung alternativer Mobilitätsangebote erweitert werden kann.



8 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV

8.1 Investitionsbedarf und Investitionsförderung

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Mittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV. Daher werden im Bereich des kÖPNV sowohl die Städte und Gemeinden als Träger der Infrastruktur als auch die Verkehrsunternehmen bei der Modernisierung der Fahrzeugflotten, der betrieblichen Anlagen und im Falle leitungs- und schienengebundener Systeme auch der Infrastruktur durch Mittel in Verfügung des Landes Brandenburg unterstützt. Nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG BB ist den Aufgabenträgern des kÖPNV die Verantwortung für die investive Verwendung eines Teils der ihnen zufließenden Landesmittel übertragen. Dieser muss nach § 1a ÖPNVfV in der Fassung der 4. Änderung mindestens 18,12 % betragen. Für Vorhaben von besonderer Landesbedeutung ist darüber hinaus eine vorhabenbezogene Ausreichung von Landesmitteln direkt an die Baulastträger vorgesehen.⁵²

Die Förderung der in Verantwortung des Landkreises Oder-Spree liegenden Investitionsvorhaben in die Infrastruktur und Anlagen des kÖPNV erfolgt nach der dazu vom Kreistag beschlossenen ÖPNV-Förderrichtlinie.⁵³ Förderfähige Maßnahmen sind nach Punkt 2.1 der Richtlinie:

- a) Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (P+R-, B+R-Anlagen) als Umsteigeeinrichtungen vom Individualverkehr zum ÖPNV und deren Anlagen
- b) Bau / Ausbau von Haltestellen⁵⁴
- c) Nachträgliche Aufrüstung vorhandener Fahrzeugtechnik, bspw. mit Rußpartikelfiltern, rechnergestützten Betriebsleitsystemen, Fahrgeld- und Fahrgasterhebungssystemen o. ä., soweit sie Verkehren nach § 42 PBefG dienen
- d) Investitionsmaßnahmen der Verkehrsunternehmen Woltersdorfer Straßenbahn GmbH und Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH - entsprechend Einzelfallentscheidung

Von 2015 bis 2020⁵⁵ förderte der Landkreis Oder-Spree folgende Maßnahmen:

Tabelle 8-1 Übersicht Investitionsförderung 2015 bis 2020

Maßnahmengruppe und Anzahl		Förderbetrag
1	Aus- bzw. Neubau von 55 Haltestellen, einschl. 1 Anlage an der Fähre Leißnitz	295.349 €
2	1 P+R-Anlage (am Bf. Coschen)	8.000 €
3	9 B+R-Anlagen	82.331 €
4	Busse und Ausrüstungen	768.350 €
5	Tram-Fahrzeuge, Ausrüstungen, Infrastruktur Tram	4.165.778 €
Summe		5.319.808 €

⁵² vgl. Abschnitt 8.4 und Abbildung 8-2

⁵³ Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in den Gemeinden und Städten des Landkreises und von Anlagen des übrigen ÖPNV (ÖPNV-Förderrichtlinie), gültig in der Fassung vom 03.12.2015

⁵⁴ Auch Buswendeanlagen, bei Punkt 2.1 der Richtlinie nicht aufgeführt, aber in den Anlagen.

⁵⁵ 2020 laut Bedarfsplan, vollständige Umsetzung und Mittelabruf unterstellt.



Insgesamt wurde damit durchaus mehr in die Haltestelleninfrastruktur investiert, als in vergleichbaren Landkreisen im Land Brandenburg. Zudem ist der Trend ansteigend. Wurden in den Jahren 2015 bis 2017 noch durchschnittlich 8 Haltestellen gefördert, waren es in den Jahren 2018 bis 2020 durchschnittlich 11 Haltestellen pro Jahr.

Die Bedarfsplanung für 2021 sieht den Ausbau von 23 Haltestellen (vorrangig in Grünheide, Erkner, Fürstenwalde, Gosen-Neu Zittau und Woltersdorf), 2 B+R-Anlagen (in Kobbeln und Hangelsberg) sowie 2 Busabstellplätze (am Bf Fangschleuse) vor, womit sich der ansteigende Trend fortsetzt.

Generell erhöhen sich im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes 2021 bis 2025 die Anforderungen an den Ausbau von Haltestellen zur Erreichung der bis 2022 geforderten durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV. Die gegenwärtig gültige Richtlinie des Landkreises Oder-Spree fordert bereits die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen als Bedingung für förderfähige Ausbaumaßnahmen. Entsprechend ihrer Bedeutung wurden in die Haushaltplanung bereits 152,6 TEUR zunächst für das Jahr 2021 für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur eingestellt. Dieser Ansatz muss gemäß Abschnitt 8.4 deutlich erhöht werden, um die finanziellen Hürden für die Kommunen zu senken und die in Abschnitt 5.1 formulierten Qualitätsziele erreichen zu können.

Von 2015 bis 2019 wurden durch die BOS insgesamt 31 Omnibusse, ausschließlich mit modernem Dieselantrieb, im Wesentlichen als Ersatzbedarf, beschafft. Das Durchschnittsalter der Busse lag am 31.12.2019 bei 7,44 Jahren.

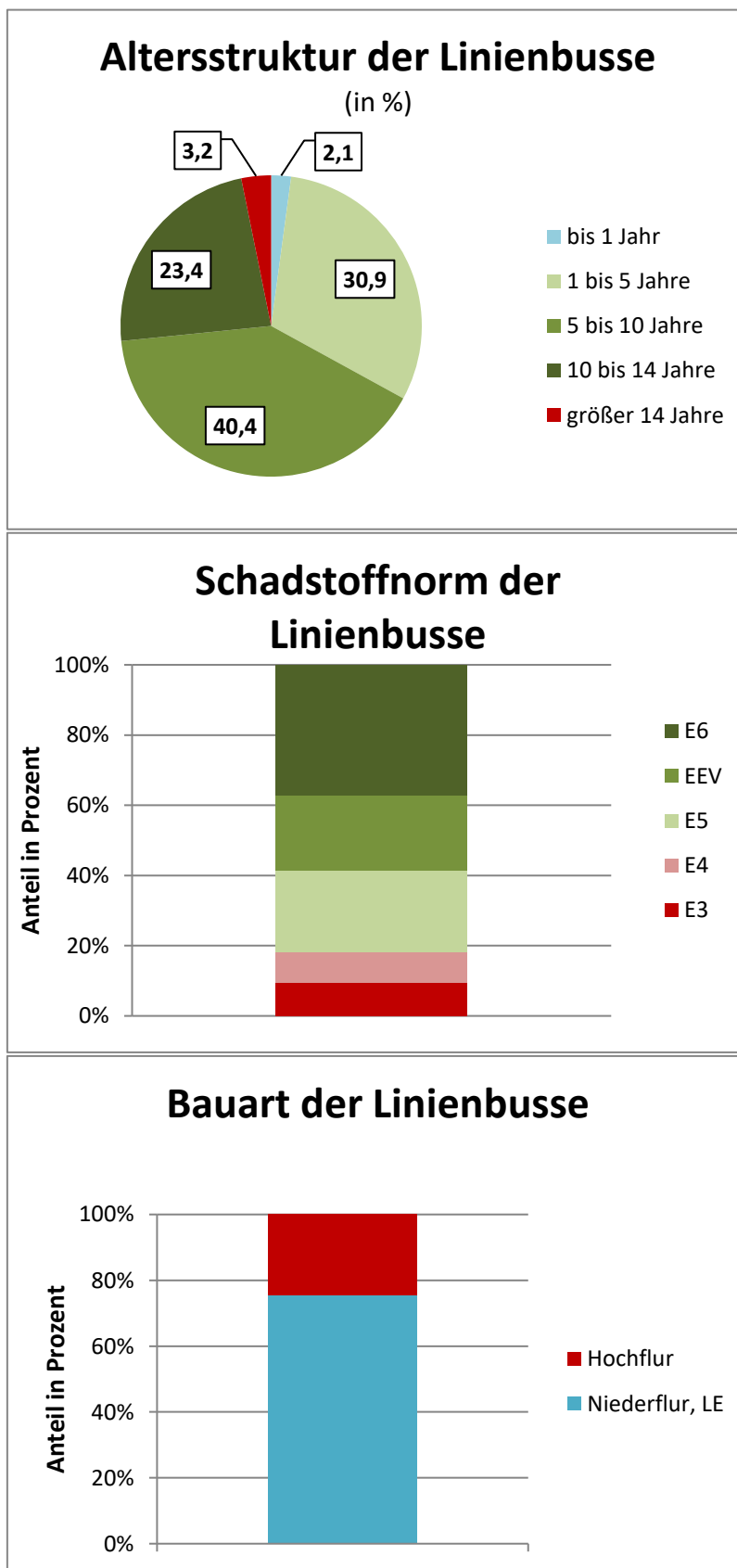
Aufgrund dessen, dass ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge mit dem höchsten verfügbaren Abgasstandard für Dieselfahrzeuge beschafft worden sind, hat sich die Quote barrierefreier Busse auf 75,5 % erhöht, die Quote der Fahrzeuge mit den höchsten Euro-5-, EEV- und Euro-6-Standards auf 82 %, nur EEV und Euro-6: 58,5 %.

Im zum Redaktionsschluss noch nicht abgeschlossenen Auftragsjahr 2020 betrug die Busbeschaffung zum Datenstand 31.10.2020 19 Niederflurfahrzeuge mit dem höchsten Abgasstandard, wodurch die BOS gegenwärtig 90 barrierefreie Busse einsetzt. Zudem verfügen mehr als zwei Drittel der Busflotte über die höchsten Abgasnormen.⁵⁶

Das sind sehr gute Ausgangswerte für die Planungsperiode.

⁵⁶ Die genaue Auswirkung auf die Quoten durch die Beschaffung in 2020 kann erst bestimmt werden, wenn die Aussonderungen gegengerechnet werden können.

Abbildung 8-1 Flottenstruktur der BOS 2019





Fahrzeuginvestitionen und betriebliche Infrastruktur 2021 - 2025

Unter Berücksichtigung der in **Abbildung 8-1** veranschaulichten aktuellen Situation der Flottenstruktur und dem in **Abschnitt 5.1** konzipierten Höchstalter der Linienbusse von 14 Jahren bzw. einer maximalen Laufleistung von 700.000 km ergibt sich als Zielgröße für die Ersatzbeschaffung von Linienbussen in der BOS-Flotte ein Ersatzbedarf von 47 Fahrzeugen per 31.12.2019 (fast die Hälfte der Bestandsflotte), deren Erstzulassung 2011 oder früher liegt. Durch die gegenwärtig hohen Laufleistungen der Fahrzeuge kann der Ersatzbedarf eher noch höher liegen.

Das würde einer mittleren Quote der Ersatzbeschaffung von mindestens 9,4 Fahrzeugen pro Jahr entsprechen. Unter Berücksichtigung der neuen Information über bereits in 2020 erfolgte Ersatzzuführungen dürfte die Ersatzbeschaffungsquote bei 7,3 Fahrzeugen pro Jahr liegen. Die für den Planungszeitraum vorgesehenen Mehrleistungen sowie eine sinnvolle, den Verschleiß reduzierende Senkung der mittleren Laufleistungen der Busse werden allerdings zu einem Mehrbedarf von weiteren 14-17 Fahrzeugen ($\approx 3,1$ pro Jahr) führen, wobei die zeitliche Zuordnung dieses Bedarfs von der Umsetzung der geplanten Mehrleistungen abhängt. Damit wird ein Gesamtbedarf der Fahrzeugbeschaffung im Planungszeitraum ab 2021 von ca. 52 Fahrzeugen festgestellt.

Von dem ermittelten Beschaffungsbedarf von 52 Bussen bis Ende 2025 werden voraussichtlich 42 Busse einen Dieselantrieb mit der Abgasnorm Euro-6 haben. Die vorgesehenen Mehrleistungen sind teilweise schon 12/2020 umgesetzt worden bzw. überwiegend bereits in 2021 (im Zusammenhang mit der Betriebsaufnahme TESLA) bzw. zum Fahrplanwechsel Dezember 2022 umzusetzen sein, weshalb eine vermehrte Beschaffung in 2021 und 2022 erfolgen muss. Nach der in **Abschnitt 5.1 E**) hergeleiteten Strategie für eine schrittweise Flottenumstellung sollen auf Empfehlung des Gutachters beginnend mit dem Jahr 2023 bis Ende 2025 mindestens 10 Brennstoffzellenbusse beschafft werden, die mit grünem Wasserstoff angetrieben werden sollen. Die Umsetzung ist mit dem Betreiber zu verhandeln. Ab dem Jahr 2025 oder 2026 wird auch die Errichtung einer ersten Tankanlage für Wasserstoff erforderlich bzw. sinnvoll. Konkrete Vorgaben, die sich aus der Umsetzung dieser Strategie ergeben, müssen Gegenstand der Leistungsbeschreibung für das nächste Vergabeverfahren Oder-Spree/Bus sein.

Der Landkreis Oder-Spree fördert seit der letzten durchgeführten Leistungsvergabe und per Festlegung im geltenden Verkehrsvertrag die Busbeschaffung nicht objektbezogen, sondern EU-vergaberechtskonform unternehmensneutral als Bestandteil der Ausgleichszahlungen je Fahrplan-km für die durchgeführten gemeinwirtschaftlichen Leistungen. Für die Beschaffung der vorgesehenen Brennstoffzellenbusse (Gesamtaufwand ca. 6,5 Mio. EUR) und einer Wasserstoff-Tankanlage (Aufwand ca. 2,25 - 2,5 Mio. EUR) wird eine Förderkulisse von Bundesseite unterstellt, die eine Zuwendung in Höhe von 80 % der Mehraufwendungen gegenüber den Aufwendungen für die Beschaffung eines vergleichbaren Dieselmotors erlaubt. Die gegenwärtig bestehende Förderkulisse sieht dies bereits für Batteriebusse vor, für Brennstoffzellenbusse sowie Betankungs- und Wartungsinfrastruktur aber nur mit einem Förderanteil von 40 %.⁵⁷ Der Bund hat bereits eine Vereinheitlichung der Förderung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im ÖPNV und der zugehörigen Infrastruktur auf dem Niveau der Regelungen für Batteriebusse in Regie des BMVI angekündigt.

⁵⁷ Die bestehende Richtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) zur Förderlinie der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV von 2018 sieht genau dies für Batteriebusse jetzt bereits vor. Der zurzeit noch geltende Stand der Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) als Phase 2 des Regierungsprogramms 2016 bis 2026 vom 18.10.2017 sieht nur eine Förderquote von 40 % der Mehraufwendungen vor.



Der Fuhrpark der SRS (Linie 88) ist mit Unterstützung durch Fördermittel des Landkreises und des Landes Brandenburg durch die Beschaffung von 3 Niederflurbahnen erneuert worden. Gleiches gilt für notwendige Maßnahmen an der Infrastruktur. Mit diesen 3 Fahrzeugen ist jedoch ein barrierefreier Betrieb nicht im 10min-Takt umsetzbar (4 Fahrzeuge).

Auch für die Infrastruktur der WS (Linie 87) sind die erforderlichen Maßnahmen umgesetzt. Offen ist die Erneuerung des Fuhrparks durch barrierefreie Fahrzeuge. Diese wird für den frühestmöglichen Zeitpunkt vorgesehen. Bis dahin wird bedarfsabhängig Barrierefreiheit durch einen Kleinbuseinsatz hergestellt. Der Gesamtumfang der erforderlichen investiven Mittel für 3 Wagen sollte in der Größenordnung von 2,5 Mio. EUR liegen.

Der zusätzliche Investitionsbedarf der BOS führt - unter Abzug von Fördermitteln des Bundes und ggf. des Landes - zu einer notwendigen Anpassung des Verkehrsvertrages mit dem Landkreis Oder-Spree nach Verhandlung (siehe im Einzelnen **Tabelle 8-3**). Der erforderliche Betrag für Infrastruktur ist gegenwärtig (bis zum Beschluss der vereinheitlichten Förderrichtlinie des Bundes) noch unsicher hinsichtlich des Förderanteils für die Anlagen.

Die Fahrzeugerneuerung auf der Linie 87 wird durch den Landkreis anteilig und im erforderlichen Umfang gefördert.

Durch die konzipierte Busbeschaffung werden am Ende des Planungszeitraumes 2025 alle Busse mindestens die Euro-6-Abgasnorm oder EEV-Standard haben, 9 % sogar emissionsfrei sein.

Die Neubeschaffung ist durchgehend in Niederflur- einschließlich LowEntry-Bauart⁵⁸ vorgesehen. Damit wird der Anteil niederfluriger Fahrzeuge an der Flotte von 75,5 % Ende 2019 auf 100 % ansteigen.

Haltestellen und Ausbauförderung

Alle durch BOS und die Tram-Linien bedienten 589 Haltestellen (Haltestellenbereiche⁵⁹) im Kreisgebiet Oder-Spree wurden nach der Anzahl ihrer Ein-, Aus- und Umsteiger an Schultagen sortiert und die 50 aufkommensstärksten sowie Verknüpfungspunkte in **Tabelle 8-2** aufgeführt. In dieser Tabelle wurde die Kategorisierung formal nur anhand des Fahrgastaufkommens nach der VBB-Erhebung 2016 (letzter verfügbarer Datenstand nach Haltestellen) und den Festlegungen in **Abschnitt 4.4.7** vorgenommen. Die Erfassung der Merkmale zur Barrierefreiheit wurde durch den Gutachter im Oktober 2020 durchgeführt. Diese Erfassung ist für alle Haltestellen im Kreisgebiet zu vervollständigen und ein vollständiges Haltestellenkataster anzulegen. Die beim VBB bestehende HMS-Datenbank⁶⁰ ist nicht durchgängig bzw. verbreitet überhaupt nicht mehr auf einem aktuellen Stand. Nach aktueller Information beabsichtigt der VBB eine schrittweise Erneuerung der Haltestellendatenbank.

Laut nachstehender **Tabelle 8-2** wurden insgesamt 8 Haltestellenbereiche in die Kategorie A eingeordnet, von denen zurzeit nur 3 barrierefrei sind, dies entspricht einem Anteil von ca. 38 %. Die weiteren 5 Haltestellenbereiche der Kategorie A sind auch nicht teilweise barrierefrei⁶¹ bzw. fehlen diesen Haltestellen wichtige Merkmale zur Barrierefreiheit.

⁵⁸ Low Entry - niedriger Einstieg - Bus mit mindestens einem stufenlosen Ein- und Ausstieg und einem teilweise niederflurigen, im hinteren Teil aber hochflurigen Innenraum

⁵⁹ Haltestellenbereiche haben in der Regel zwei Richtungshaltestellen und teilweise auch mehrere Bussteige (Masten).

⁶⁰ HMS = Haltestellen-Management-System

⁶¹ Definition „teilweise barrierefrei“: Mindestens ein Bussteig (Richtungshaltestelle/Mast) ist vollständig barrierefrei



Tabelle 8-2 Barrierefreiheit der erhobenen Haltestellen nach Kategorie und Fahrgastaufkommen

Lfd_Nr	FG-Aufkommen	Kategorie	Haltestellenname	Vsys	Parameter					Bemerkung
					Barrierefrei	1 - Haltekantenhöhe	2 - Aufstellfläche	3 Taktile Indikatoren	4 - Zuwegung	
1	5.804	A	Fürstenwalde, Bahnhof	Bus	x	x	x	x	x	
2	2.326	A	S Erkner Bhf/ZOB	Bus	x	x	x	x	x	
3	965	A	Eisenhüttenstadt, Bahnhof	Bus			x		x	teilweise vollständig barrierefrei
4	706	A	Fürstenwalde, Süd Bhf	Bus			x		x	
5	686	A	Fürstenwalde, Weinberggrund	Bus		x			x	
6	573	A	Eisenhüttenstadt, ZOB	Bus			x		x	
7	564	A	Fürstenwalde, Am Stern	Bus	x	x	x	x	x	
8	560	C1	Schöneiche, Dorfaue	Tram	x	x	x	x	x	
9	491	C1	Woltersdorf (LOS), Thälmannplatz	Tram			x		x	teilweise Haltestellenkantenhöhe vorhanden
10	473	C1	Neuzelle, Schule	Bus						teilweise Aufstellfläche und Zuwegung vorhanden
11	466	B	Fürstenwalde, J.-Marchlewski-Str.	Bus			x		x	
12	452	B	Fürstenwalde, Geschwister-Scholl-Str.	Bus			x		x	
13	451	C1	Woltersdorf (LOS), Berliner Platz	Tram		x	x	x		
14	441	C1	Schöneiche (bei Berlin), Grätzwalde	Tram	x	x	x	x	x	
15	435	B	Eisenhüttenstadt, Poststr./Mittelschleuse	Bus		x	x		x	
16	425	B	Beeskow, Schützenstr.	Bus			x		x	
17	413	C1	Fürstenwalde, Palmnicken OSZ	Bus			x		x	
18	372	A	Eisenhüttenstadt, Bahnhof/Glashüttenstr.	Bus			x		x	
19	361	C1	Woltersdorf (LOS), Goethestr.	Tram		x	x		x	
20	358	C1	Storkow, Karlslust Gesamtschule	Bus			x		x	
21	348	C1	Grünheide, Schule	Bus	x	x	x	x	x	
22	338	C1	Schöneiche (bei Berlin), Goethepark	Tram	x	x	x	x	x	
23	332	B	Erkner, Kirche	Bus			x		x	
24	329	B	Eisenhüttenstadt, An der Holzwohle	Bus			x		x	
25	303	B	Fürstenwalde, Platz der Solidarität	Bus		x	x		x	
26	292	B	Fürstenwalde, Stadtzentrum	Bus			x		x	
27	280	B	Eisenhüttenstadt, Maxim-Gorki-Str.	Bus			x	x	x	
28	275	B	Erkner, Buchhorster Str.	Bus					x	teilweise Haltestellenkantenhöhe und Aufstellfläche vorhanden
29	257	C1	Schöneiche (bei Berlin), Waldstr.	Tram	x	x	x	x	x	
30	254	C1	Woltersdorf (LOS), Schleuse	Tram			x		x	
31	251	C1	Fürstenwalde, Goethestr.	Bus			x		x	
32	248	C1	Beeskow, Schulstr.	Bus	x	x	x	x	x	
33	243	C1	Reichenwalde, Dorfaue	Bus			x		x	
34	242	C1	Bad Saarow, HELIOS Klinikum	Bus		x	x		x	
35	241	C1	Fürstenwalde, Freizeitbad	Bus			x		x	
36	233	C1	Eisenhüttenstadt, Krankenhaus	Bus			x		x	
37	218	C1	Eisenhüttenstadt, Amtsgericht	Bus			x		x	
38	215	C1	Spreenhagen, Schule	Bus		x	x		x	
39	214	B	Storkow, Bahnhof	Bus		x	x		x	
40	212	C1	Fürstenwalde, Lotichiusstr.	Bus		x			x	teilweise Aufstellfläche vorhanden
41	208	C1	Neu Zittau, Berliner Str.	Bus			x		x	
42	205	C1	Fürstenwalde, Bahnhofstr.	Bus	x	x	x	x	x	
43	204	C1	Fürstenwalde, Siedlung	Bus			x			teilweise Haltestellenkantenhöhe und Zuwegung vorhanden
44	203	C1	Erkner, City-Center	Bus			x		x	
45	201	B	Beeskow, Bahnhof	Bus			x		x	
46	197	C1	Schöneiche, Jägerstraße	Tram	x	x	x	x	x	
47	196	B	Briesen (Mark), Schule	Bus					x	teilweise vollständig barrierefrei
48	174	B	Bad Saarow, Bahnhof	Bus			x		x	
49	77	B	Neuzelle, Bahnhof	Bus	x	x	x	x	x	
50	47	C1	Wendisch Rietz, Bhf	Bus		x	x		x	
in %	der Kategorie	A			38	50	88	38	100	
in %	der Kategorie	B			7	27	87	13	100	
in %	der Kategorie	C1			30	52	93	33	89	
Gesamt					12	22	45	14	47	
in %	Gesamt				24	44	90	28	94	



Insgesamt 16 Haltestellenbereiche erhalten die Kategorie B. Von diesen Haltestellenbereichen ist gegenwärtig sogar nur 1 (Neuzelle, Bf) vollständig und 2 teilweise barrierefrei. Von den 16 Haltestellenbereichen der Kategorie B wurden alle erfasst (Fangschleuse Bf, aufgrund der vorgesehenen Verlegung und Neuanlage aber nicht berücksichtigt). Von den verbleibenden 15 Haltestellenbereichen der Kategorie B sind somit 7 % barrierefrei.

Des Weiteren sind 26 C1-Haltestellenbereiche erfasst worden. Davon sind 8 (ca. 31 %) vollständig barrierefrei und 4 teilweise barrierefrei.

Insgesamt sind 12 der 50 bzw. 49 erfassten Haltestellenbereiche barrierefrei, das entspricht 24 %. Der höchste Erfüllungsstand ist mit jeweils ca. 90 % bei den Merkmalen Aufstellfläche und abgesenkte Zuwegung erreicht, der größte Handlungsbedarf besteht bei den taktilen Bodenindikatoren (eher geringer Nachrüstungsaufwand) und bei etwa der Hälfte der Haltestellen bei der Bordhöhe, was letztlich auch eine Anhebung der Aufstellfläche erfordert (vergleichsweise hoher Nachrüstungsaufwand).

Die sich daraus ergebenden Ausbauziele zur Herstellung von Barrierefreiheit bis Ende 2022 und 2025 sind in Abschnitt 5.1 C) bestimmt und in eine entsprechende Ausnahmenformulierung nach den Anforderungen des § 8 Abs. 3 Satz 4 gefasst worden.

Der Aufgabenträger stellt auf der Grundlage von Tabelle 8-2 und deren Vervollständigung eine Prioritätenliste für ein mit den Kommunen abzustimmendes Ausbauprogramm auf. Die Prioritätenliste ist jederzeit nach festgestelltem Bedarf auch bei geringeren Ein- und Aussteigerzahlen insgesamt zu ergänzen, wenn für bestimmte Haltestellen eine konzentrierte Nachfrage mobilitätseingeschränkter Personen festgestellt wird, z. B. Haltestellen an Senioren- und Gesundheitseinrichtungen. Das Ausbauprogramm wird dann Bestandteil des Nahverkehrsplans.

Neu- und Ausbauförderung

Zuständig für den Haltestellenneu- und -ausbau ist grundsätzlich der Träger der Baulast, d. h. in der Regel die Kommune. Entsprechende Maßnahmen werden durch Förderrichtlinien des Landes und des Landkreises unterstützt. Dabei kommen die Förderinstrumente des Bundes (GVFG) und des Landes in Form der

- Richtlinie des MIL zur Förderung von Investitionen für den ÖPNV im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest)⁶² für Vorhaben ab 200 TEUR bzw. erweitert ab 50 TEUR zuwendungsfähiger Ausgaben

(auch im Ersatz für das 2019 ausgelaufene

- Kommunale Infrastrukturprogramms des Landes Brandenburg (KIP) für Vorhaben ab 50 TEUR zuwendungsfähiger Ausgaben)

nur für Vorhaben ab einer bestimmten Größenordnung zur Anwendung, also in der Regel nicht für einzelne Haltestellen, sondern für Busbahnhöfe, Bahnhofsvorplätze usw. Bei derartigen Vorhaben sollen dann auch vorrangig die genannten Förderinstrumente eingesetzt werden.

⁶² Stand: 20.01.2020



Drüber hinaus wird der Landkreis Oder-Spree auch weiterhin und mit verstärkter Intensität Fördermittel über seine kommunale Richtlinie zur Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des ÖPNV (ÖPNV-Förderrichtlinie), gültig zurzeit in der Fassung vom 03.12.2015, bereitstellen.

Die gegenwärtig gültige Förderrichtlinie des Landkreises LOS ist dementsprechend fortzuschreiben und zu aktualisieren.

Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau sind deutlich aufwendiger (in der Regel doppelt so aufwendig) wie „normale“ Neubau- und Ausbaumaßnahmen. Aus diesem Grund formuliert der Nahverkehrsplan folgende **Ziele für eine Überarbeitung der kommunalen ÖPNV-Invest-Förderrichtlinie** mit einer Gültigkeit ab dem frühestmöglichen Zeitpunkt:

1. Erhöhung der Förderquote für Maßnahmen an Haltestellen von 50 % auf 75 % der zuwendungsfähigen Kosten (Baukosten)
2. Erhöhung des Maximalbetrages der Förderung je Maßnahme zur vollständigen Herstellung von Barrierefreiheit gegenüber der geltenden Förderrichtlinie je Kategorie
 - A: Förderung nach RiLi ÖPNV-Invest des Landes Brandenburg
 - B: Förderung nach RiLi ÖPNV-Invest Land, bei Nichtbewilligung max. 50 TEUR nach RiLi LOS
 - C1: max. 20 TEUR; C2: max. 15 TEUR; C3: max. 10 TEUR
 - Buswendeanlagen: max. 50 TEUR.

Für Verknüpfungsanlagen zwischen ÖPNV und Individualverkehr soll die Förderquote von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten (Baukosten) bestehen bleiben. Die maximalen Förderbeträge betragen bei P+R-Anlagen 10 TEUR je Stellplatz und bei B+R-Anlagen 850 EUR je Stellplatz.

Um den Aufgabenträger vor finanzieller Überforderung zu schützen, gelten immer die Prinzipien eines nicht gewährten Rechtsanspruchs auf Förderung generell und der Gewährung der Höchstförderung.

Als Mittel der Kommunikation für diese Absicherung kann der Aufgabenträger auch Deckelungsbeträge jährlich oder nach Perioden gestaffelt oder nach Maßnahmengruppen gegliedert in der Förderrichtlinie festlegen. Der Planungsansatz zeigt einen erhöhten Betrag bereits für 2021 und mehr als eine Verdoppelung der bisherigen jährlichen Beträge ab 2021 (siehe **Tabelle 8-3**).

8.2 Beförderungstarife

Im ÖPNV des Landkreises Oder-Spree gilt der VBB-Tarif,⁶³ dessen Entfernungsstufung zur Fahrpreisbildung auf einem System von Tarifwaben aufbaut. **Karte 44** stellt den Ausschnitt des Landkreises Oder-Spree aus dem zugehörigen Tarifwabenplan dar. Danach werden die Siedlungseinheiten und die SPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet 115 Tarifwaben zugeordnet, von denen 8 dem Tarifteilbereich Berlin C und 14 dem Tarifteilbereich Frankfurt (Oder) C zugehören. In diesem Tarifteilbereich gelten für grenzüberschreitende Fahrten von/nach Berlin und Frankfurt (Oder) die Tariftabellen des Tarifteilbereiches Berlin und Frankfurt (Oder), für interne Fahrten dagegen die des Tarifteilbereiches „Landkreise“. Die

⁶³ Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif)



Städte Fürstenwalde (Tarifwabe 5866) und Eisenhüttenstadt mit Vogelsang (Tarifwabe 6375) bilden Orte mit Stadtlinienverkehr (Typ I) mit besonderen tariflichen Bedingungen. Außerdem liegen im Kreisgebiet 15 Leerwaben⁶⁴, was außergewöhnlich viele sind. Die Straßenbahnen dürfen für interne Verkehre ohne Umstieg zu anderen Verkehrsträgern auch Haustarife anwenden.

Die Fahrpreise im VBB-Tarif wurden - bezogen auf das gewichtete Fahrausweissortiment in allen Tarifteilen - nach den Verlautbarungen des VBB zwischen 2008 und 2016 um insgesamt 14,2 % erhöht, das entspricht einer mittleren jährlichen Steigerungsrate von annähernd 1,9 %. Zu Beginn des Jahres 2017 erhöhten sich die Fahrpreise nach Mitteilung des VBB um durchschnittlich 0,56 %. Die Erhöhung betraf hauptsächlich Einzelfahrausweise, während die Preise für die meisten Zeitfahrausweise unverändert blieben. Gleichzeitig wurde das Fahrausweissortiment ergänzt. Nach 2017 wurde hinsichtlich der im Land Brandenburg geltenden Tarife keine Anpassung vorgenommen.

Die Fahrpreisentwicklung folgte - wie auch in den Vorjahren - nach Beschluss des VBB-Aufsichtsrates aus dem Jahr 2015 zur Einführung eines sogenannten Index zur Bemessung der Tarifierhöhungen. Dieser soll sich zu 83 % aus der Entwicklung der Verbraucherpreise in Brandenburg und Berlin ergeben, zu jeweils 8,5 % aus der Kostenentwicklung bei Kraftstoffen und Elektroenergie. Damit soll eine Harmonisierung einerseits mit der Entwicklung der Lebenshaltungskosten, andererseits mit der Entwicklung des Preisniveaus der für den ÖPNV relevanten Energieträger erreicht werden. Die stabile Preissituation in den letzten Jahren führte zum Verzicht auf Änderungen im VBB-Tarif zumindest bezogen auf die Tarife im Land Brandenburg.

Allerdings bilden Preissituation und Entwicklung der Lebenshaltungskosten seit 2017 nicht mehr annähernd die Kostenentwicklung in den Verkehrsunternehmen ab, wodurch eine erhebliche und wachsende Finanzierungslücke entstanden ist, die die kommunalen Aufgabenträger schließen müssen.

Für den 01.01.2021 wurde eine Anhebung des VBB-Tarifs im Mittel für Berlin und Brandenburg um 1,9 % beschlossen worden. Allerdings sind vorrangig Stadtverkehrstarife betroffen. Für den Landkreis Oder-Spree ist nach erstem Überschlag mit einer Wirksamkeit um wenig mehr als 1,0 % zu rechnen. Die weitere Entwicklung ist völlig offen.

Nach der gegenwärtig absehbaren Preisentwicklung in den o. g. Positionen kann im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplanes mit einer Steigerung des spezifischen Kostenniveaus (Kostensatz) um mindestens 14 -15 % gerechnet werden,⁶⁵ das entspricht einer mittleren jährlichen Steigerungsrate um annähernd 3,0 %. Es wird davon ausgegangen, dass die Entwicklung des Tarifniveaus im VBB nicht in vergleichbarer Weise erfolgt. Falls ein mit Tarifierhöhungen verbundener Fahrgastverlust⁶⁶ durch die Qualitätssicherung im ÖPNV geringgehalten werden kann, können sich die spezifischen ÖPNV-Erlöse im Planungszeitraum (d. h. bei rechnerisch unterstellter gleichbleibender Fahrgastnachfrage) um etwa 10 % erhöhen, das entspricht einer Ergiebigkeit der Tarifierhöhungen von 85 bis 90 %.

⁶⁴ Leerwaben haben keine zugeordnete Siedlungseinheit, sondern werden zur Harmonisierung der Tarifentfernungen angelegt

⁶⁵ Der größte Anstieg wird bei den Personalkosten durch die Entwicklung der Vergütungstarife erwartet. Die größte Unsicherheit geht dabei von der Preisentwicklung für Energieträger aus, die sich auch auf die Lebenshaltungskosten auswirken.

⁶⁶ Tritt dann ein, wenn die Entwicklung der Beförderungstarife die der Nettoeinkommen spürbar übersteigt; Folge je nach der betroffenen sozialen Gruppe durch Abwanderung zum motorisierten oder nicht motorisierten Individualverkehr und/oder durch Verzicht auf Mobilität.



8.3 Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum

Die BOS hat einen über die gesamte Laufzeit des Nahverkehrsplanes geltenden, von der zuständigen Behörde erteilten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Diesem Vertrag zugrunde liegt die vorausschauende Einschätzung der Aufwands- und Ertragsentwicklung in dem Unternehmen bis 2025 und darüber hinaus. Für die Straßenbahnen gilt dies bis zum 31.12.2024, danach die Vereinbarungen der Neuvergabe.

In einem bestimmten vergaberechtlichen Rahmen nach § 132 GWB sind Vertragsanpassungen während der Laufzeit zulässig. Allerdings ist eine vorausschauende Prüfung der nachhaltigen Auskömmlichkeit (und auch einer vorausschauenden Überkompensationskontrolle) sinnvoll. Noch mehr aber ist zu beachten, dass für das Angebot im Busverkehr massive und auch im Straßenbahnverkehr nicht ganz unbedeutende Leistungsveränderungen vorgesehen sind, die zu Vertragsanpassungen führen werden und vorauszuberechnen sind.

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

Aufwendungen

- Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2025
 - die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
 - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
 - die Preisentwicklung für Dieselmotorkraftstoff und Elektroenergie
 - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
 - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend **Abschnitt 4** ergibt sich eine Steigerung der zu erbringenden Nutzfahrleistungen in Aufgabenträgerschaft LOS um +1.126.500 Nutz-km, das entspricht +22,6 %, vorwiegend im konventionellen Linienverkehr.
- Weitere zusätzliche Kosten entstehen dem Aufgabenträger, wenn bei Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren saldiert höhere Ausgleichszahlungen an kreisfremde Unternehmen über deren Aufgabenträger fließen.
- Die geplanten zusätzlichen Leistungen im konventionellen Linienverkehr begründen - eine nur leicht ansteigende Subunternehmerquote vorausgesetzt - einen um etwa 18,5 % erhöhten Bedarf an Fahrpersonalstunden bzw. 16 zusätzliche Fahrpersonale. Hinsichtlich der anderen Beschäftigtengruppen wird davon auszugehen sein, dass auch das Werkstattpersonal leicht aufgestockt werden muss oder mehr Fremdleistungen in Anspruch genommen werden müssen.
- Der mittlere Anstieg des Vergütungsniveaus pro Beschäftigten wird mit $\approx 2,5-3,0$ % p. a. angesetzt, die aufgrund altersbedingter Fluktuation bisher vermindert kostenwirksam geworden sind. Dies wird in der aktuellen Situation eines größer werdenden Mangels an geeignetem Fahrpersonal zunehmend schwieriger.
- Die Preisentwicklung für Dieselmotorkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Bis zum Jahreswechsel 2020/2021 lag das Preisniveau sehr niedrig. Danach ist es durch



politische Maßnahmen zu 10 % Anstieg gekommen. Es wird in der mittelfristigen Einschätzung nicht damit gerechnet, dass es zu wesentlichen weiteren Anstiegen kommt. Im Gegenteil ist im Zuge einer schrittweisen Umstellung der Flotten auf alternative Antriebe eher mit einem leicht sinkenden Dieselpreis zu rechnen. Dafür rücken die Preise für Wasserstoff mehr in den Fokus. Der allgemeine Preis für Elektroenergie wird ansteigen. Entscheidend für die kostenseitigen Auswirkungen sind die jeweiligen Bezugsquellen.

- Das Volumen der Abschreibungen wird sich im Planungszeitraum aufgrund der Beschaffung von 52 Fahrzeugen für Ersatz und Erweiterung, darunter mindestens 10 Brennstoffzellenbussen, sowie einer Wasserstoff-Tankanlage (evtl. erst 2026) und Werkstattausrüstungen entsprechend erhöhen.

Erlöse und Zuwendungsbedarf

Hauptkomponente der Erlöse und Erträge (ohne Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen für Verluste aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) sind die erzielten Verkehrserlöse. Maßgebende Faktoren für deren Höhe im Planungszeitraum sind

- einerseits die in **Abschnitt 8.2** dargestellten Änderungen der Beförderungstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit, daraus werden Mehrerlöse um ca. 10 % erwartet,
- andererseits die Entwicklung der Beförderungsfälle nach **Abschnitt 6**. Dem im Planungszeitraum nur im VBU ansteigenden, außerhalb des VBU aber leicht rückläufigen Umfang der Schülerbeförderung steht das Wachstum der Fahrgastnachfrage im Jedermannverkehr, vor allem im Berufsverkehr, innerhalb des VBU und im Stadtverkehr Fürstenwalde gegenüber. Tendenziell entfällt auf diese zusätzlichen Fahrgäste, da sie weit überwiegend Jedermannfahrgäste sind und keinen Anspruch auf Fahrpreisermäßigungen haben, ein bis zu 35 % höherer Erlössatz pro Beförderungsfall. Allerdings entfallen die Nachfragezuwächse auch überwiegend auf den Tarifbereich Berlin C mit einer unterdurchschnittlichen Erlösquote.

Die Verdichtung des ÖPNV-Angebotes im Bereich dieses Tarifgebietes wird aufgrund der geringen Tarifergiebigkeit tendenziell zu einem weiteren Absinken der durchschnittlichen Einnahmen aus Verkehrserlösen pro Beförderungsfall und ggf. auch pro Nutzwagenkilometer führen und damit für den Aufgabenträger den notwendigen Finanzierungsaufwand pro Leistungseinheit erhöhen. Deshalb wird der Einnahmewachstum aus dem Anstieg der Fahrgastnachfrage nominal auch nur in der Größenordnung von etwa 55 % erwartet.

Nach einem Beschluss des Beirats der Verkehrsunternehmen im VBB vom 15.11.2018 wurde die für 2019 geplante und bereits vorbereitete VBB-Erhebung um ein Jahr verschoben. In 2020 musste diese aufgrund der Pandemielage abgebrochen werden und auch 2021 findet keine VBB-Erhebung statt. Das bedeutet, dass die für die Einnahmenaufteilung relevanten Erhebungsdaten, die die Mehrnachfrage aus Mehrleistungen im Ergebnis der Angebotsaufstockungen abbilden, erst mindestens drei Jahre später in die Einnahmenaufteilung eingehen, dann allerdings auch erst nach der „Einlaufkurve“ für die Nutzungsintensität. Je nach Verlauf dieser Einlaufkurve werden somit die Unternehmen mit Mehrleistungen und deren Aufgabenträger durch die Verschiebung mehr oder weniger, aber in jedem Falle finanziell benachteiligt.

Den Verkehrsunternehmen fließen weiterhin in geringem Umfang erlöswirksame gesetzliche Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu.



Die in Abschnitt 8.4 dargestellte Veränderung im Zuweisungsverfahren von gesetzlichen Ausgleichszahlungen für Mindereinnahmen aus der Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs hat deren Charakter insoweit verändert, dass sie (nicht erlöswirksamer) Bestandteil der Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten geworden sind, d. h. nicht mehr zur Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs beitragen.

8.4 Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des kÖPNV

Die Zuweisung von Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger des kÖPNV sowie Forderungen an deren Verwendung ergeben sich aus § 10 des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung – ÖPNVFV.⁶⁷

Nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung (vgl. Abbildung 8-2):

- a) Mittel nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes
- b) Mittel nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 3 des Entflechtungsgesetzes⁶⁸
- c) Landesmittel zur Leistungsförderung im kÖPNV (zur Deckung von Aufwandsfehlbeträgen in den ÖPNV-Unternehmen)
- d) Landesmittel, die nach ihrem Zweck bis 2007 zur Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG bestimmt waren (jetzt Landesmittel nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV BB).⁶⁹

Aus den unter a) bis d) genannten Quellen gewährt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern jährlich 87 Mio. EUR zur Unterstützung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Davon ist ein Teilbetrag von 50 Mio. EUR (bis 2022 gemäß § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB und § 1a Abs. 1a ÖPNVFV BB um 2,0 Mio. EUR erhöht und zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV einzusetzen, dann nach geltender Gesetzeslage wieder 48 Mio. EUR) zur Förderung des allgemeinen Angebots im kÖPNV bestimmt (darunter auch die Mittel zur Förderung von Bedarfsverkehren nach der Verwaltungsvorschrift Bedarfsverkehre - VVBV), seine Verteilung wird in § 1 Abs. 2 ÖPNVFV geregelt. Ein Teilbetrag von 37 Mio. EUR soll insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung tragen, seine Verteilung ist in § 1 Abs. 3 ÖPNVFV geregelt. Während jedoch der Ausgleichsanspruch nach § 45a PBefG beim leistungserbringenden Unternehmen lag, ist für die Zuweisung nach § 1 Abs. 3 ÖPNVFV der Aufgabenträger anspruchsberechtigt.

Dabei ist kritisch anzumerken, dass das Land Brandenburg seine Förderung des allgemeinen ÖPNV-Angebots nur sehr wenig und abgekoppelt von der Kostendeckungssituation im kommunalen ÖPNV erhöht hat, trotz in erheblichem Umfang mehr zufließender Regionalisierungsmittel nach vorgenommener Revision der Mittelverteilung („Kieler Schlüssel mit Aufschlag“). Das Land Brandenburg stellt zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:

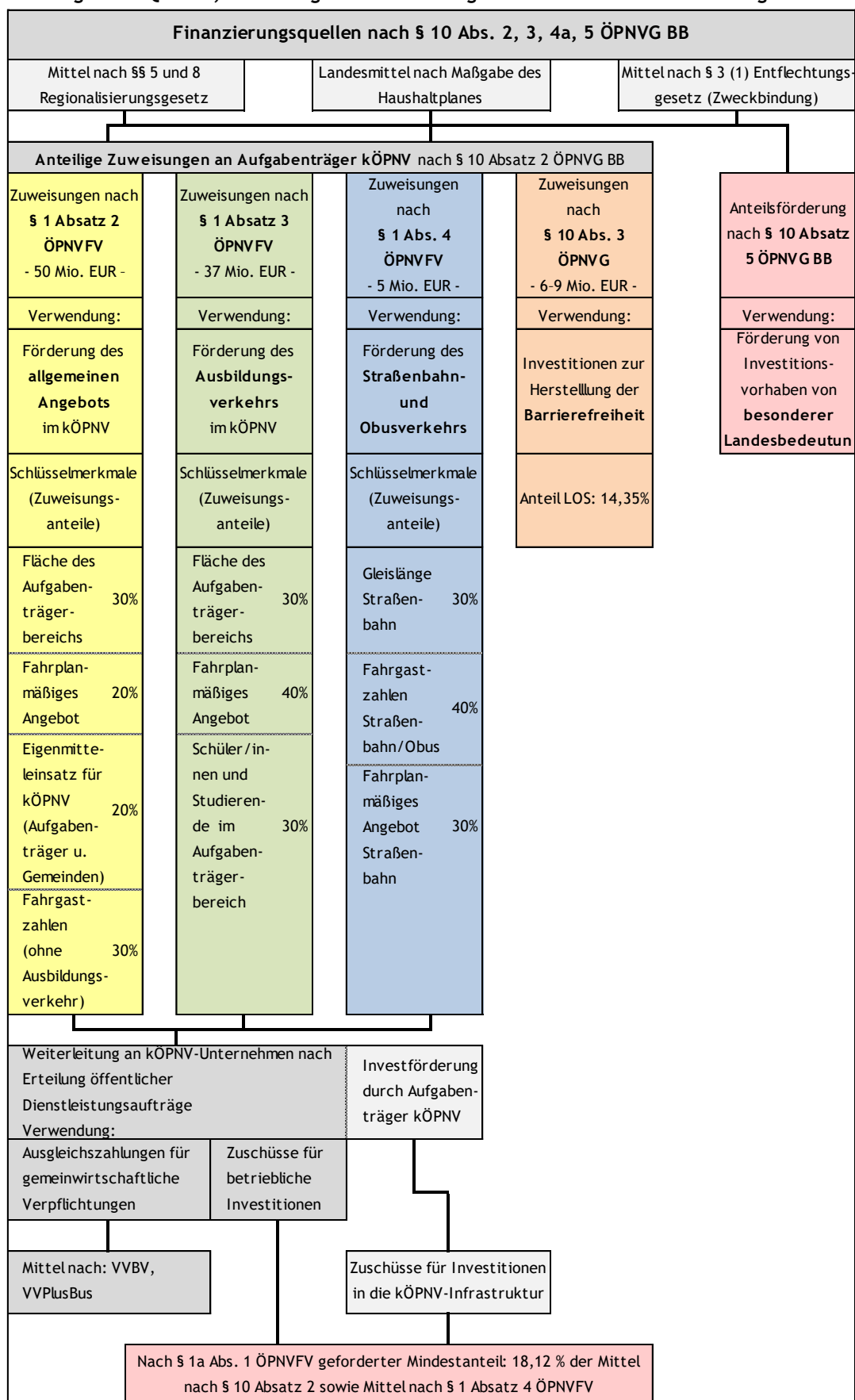
⁶⁷ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung – ÖPNVFV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, Stand der 5. Änderungsverordnung vom 18.01.2018

⁶⁸ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 05.09.2006, BGBl I, S. 2185 – die hier relevanten Bestimmungen beziehen sich auf bisherige Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

⁶⁹ Nach § 10a des ÖPNVG ersetzt das Land Brandenburg § 45a PBefG durch § 10 Abs. 2 und 4 ÖPNVG; die Grundlage dafür ist die Ermächtigung nach § 64a PBefG.



Abbildung 8-2 Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des kÖPNV





Darüber hinaus stellt das Land Brandenburg zunächst bis 2021 eine Sonderzuweisung in Höhe von 5,0 Mio. EUR pro Jahr für die investive Verwendung bei leitungsgebundenen ÖPNV-Systemen (Straßenbahn und Obus) und bis 2022 jährlich je 6,0 Mio. EUR zur Herstellung von Barrierefreiheit bereit, an der der Landkreis Oder-Spree anteilig partizipiert, allerdings vermindert, weil die Landeshauptstadt Potsdam ihr Gleisnetz erweitert.

Nach § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB erhalten die Aufgabenträger mit Straßenbahnen oder Obussen zusätzlich in den Jahren 2018 - 2022 anteilige Zuweisungen für die investive Verwendung zur Herstellung von Barrierefreiheit in Höhe von

2018: 2 Mio. EUR

2019: 8 Mio. EUR

2020: 9 Mio. EUR

2021 und 2022: je 6 Mio. EUR.

Der pauschalierte Anteil des Landkreises Oder-Spree beträgt 14,35 %. Eine Weiterführung der Förderung nach 2022 ist offen und wurde vorerst nicht kalkuliert.

Hinsichtlich der grundsätzlichen Sicherung investiver Förderfähigkeit nach Auslaufen des Entflechtungsgesetzes und des GVFG-Bundeprogramms am Jahresende 2019 hat das Land Brandenburg erklärt und beschlossen, Mittel mindestens in der bisherigen Größenordnung der Entflechtungsmittel, künftig aus dem Umsatzsteueraufkommen und per Verordnung statt per Gesetz weiter für den ÖPNV aufzuwenden.

Seit 2018 schafft die VVPlusBus⁷⁰ zusätzliche Fördermöglichkeiten für Premium-Angebote in Hauptverkehrsachsen in Höhe von 0,40 EUR/Fahrplan-km, zunächst bis 2022 begrenzt und ohne Deckelungsbetrag. Dabei werden nicht nur zusätzliche Leistungen gefördert, sondern auch bisher schon auf den entsprechend betroffenen Linien durchgeführten Leistungen. Diese Beträge wurden über 2022 hinaus fortgeschrieben, obwohl für spätere Zeiträume zumindest eine Deckelung mit daraus folgendem spezifischen Abschmelzen der Förderung nicht ausgeschlossen werden kann.

Auf Basis der VVBV⁷¹ (Bedarfsverkehre) werden Lastkilometer im Rufbusverkehr, der einen hohen Leerkilometeranteil hat, gefördert. Zielstellung ist eine Verdopplung der Wertigkeit. Künftige Regelungen dürften sich an der Rechtslage zur Genehmigungsfähigkeit ausrichten.

Unter Würdigung aller gegensätzlich gerichteten Tendenzen zur künftigen Höhe und Struktur der Landesförderung wird von steigenden Umfängen bzw. Anteilen für den Landkreis Oder-Spree ausgegangen. Diese Zunahme ist darin begründet, dass sich die Schlüsselmerkmale Einwohner, Schüler und Studierende weitgehend neutral, ÖPNV-Angebot, ÖPNV-Nachfrage, Eigenmittel günstiger für die Verteilung der Landesmittel entwickeln als im Durchschnitt der Landkreise und kreisfreien Städte des Landes. Sollte es allerdings per Saldo zu einer deutlichen Abschmelzung dieser Zuführungen kommen, werden die entsprechenden Minderbeträge nicht oder nicht im vollen Umfang durch den Haushalt des Aufgabenträgers auszugleichen sein. Entsprechende Konsequenzen sind auch zum Bestandteil der nach erfolgter Vergabe neu abzuschließenden Verkehrsverträge zu machen.

⁷⁰ Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) vom 24.08.2018

⁷¹ Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12.12.2013, zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 08.06.2017



Dem Landkreis fließen weiterhin für grenzüberschreitende Leistungen anteilige Landesmittel der benachbarten Aufgabenträger auf der Grundlage von Verwaltungsvereinbarungen zu. Im Gegenzug ist er verpflichtet, diese Mittel nach Maßgabe der von ihnen veranlassten, aber im Landkreis Oder-Spree erbrachten Leistungen der dort ansässigen Unternehmen weiterzuleiten.

Tabelle 8-3 fasst die Bedarfspositionen an Haushaltsmitteln im Planungszeitraum nach dem gegenwärtigen Stand der Planung unter Berücksichtigung der vorstehenden Erläuterungen zusammen.

Alle Werte in dieser Tabelle sind Bedarfspositionen, unabhängig von deren Deckungsquellen. Insbesondere sind auch die weiterzuleitenden Mittel aus der Landesförderung enthalten. Nicht enthalten dagegen sind zufließende Fördermittel des Bundes im Rahmen der Förderung emissionsfreier Antriebe und dafür erforderlicher Infrastruktur.

Die in der Tabelle genannten Beträge beinhalten sowohl die vertragsgemäßen Ausgleichszahlungen an kreisansässige Unternehmen aus Mitteln des Kreishaushalts, als auch zweckgebunden vereinnahmte Fördermittel des Landes und die saldierten Zahlungen an benachbarte Aufgabenträger zum Defizitausgleich für Leistungen kreisfremder Unternehmen im Gebiet des Landkreises Oder-Spree.

Es wird davon ausgegangen, dass auch das Gesamtvolumen zumindest der konsumtiven Landesförderung im Planungszeitraum moderat angehoben wird, vielmehr aber der Landkreis durch den Verteilungsschlüssel von mehr Landesmitteln profitieren kann. Die Größenordnung wird mit 15 - 18 % angenommen.

Bei einem geplanten Gesamtanstieg des Zuschussbedarfs um fast 29 % bis 2025 bzw. zwischenzeitlich in 2022 oder 2023 (je nach zeitlicher und struktureller Einordnung der Fahrzeuginvestitionen für die Tram 87) sogar um 38 % bleibt jedoch die Hauptlast der Deckung beim Haushalt des Aufgabenträgers.

Tabelle 8-3 Mittelbedarf zur ÖPNV-Finanzierung bis 2025 (in TEUR)

Position	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Summe Busverkehr (nach Vertrag, einschl. Mehrleistungen, Anpassungen und Nachträge, Zahlungssaldo mit benachbarten AT)	7.077	7.395	8.534	8.785	9.169	9.420	9.650
Straßenbahnen nach Verträgen	1.014	1.108	1.133	1.154	1.176	1.199	1.222
Investzuschüsse Tram-Fz Linie 87				1.700	850		
Investzuschüsse Infrastrukturvorhaben Kommunen	50	125	300	300	300	250	250
Summe Zuschussbedarf	8.140	8.628	9.967	11.939	11.495	10.869	11.122
Mehrbelastung (2020 = 100 %)	94,3	100	115,5	138,4	133,2	126,0	128,9



Risiken der Finanzierungsplanung:

- Die Finanzierungsplanung beruht auf den vorstehend erläuterten Annahmen und unterliegt damit den normalen kalkulatorischen Prognoserisiken, wobei Fahrgastzahlen, Lohnforderungen und Energiepreisen als besonders sensible Größen einzuschätzen sind. Aufgrund des gewählten konservativen Ansatzes können diese Risiken aber als relativ gering eingeordnet werden.
- Die tatsächlichen Bedarfe und Auswirkungen der TESLA-Ansiedlung (nicht nur am Standort selbst, sondern auch im Umfeld) können zu noch höheren oder auch geringeren als den geplanten Anforderungen an den öffentlichen Buslinienverkehr führen. Der Nahverkehrsplan muss dafür hinreichend flexibel sein.
- Die tatsächliche Umsetzung der Investitionsplanung kann sich anders als nach **Tabelle 8-3** vorsehen nach Planjahren verteilen. Auch hier muss die erforderliche Flexibilität in der Mittelbereitstellung gesichert werden.
- Ein großer Unsicherheitsfaktor ist die künftige Höhe der zufließenden Landesmittel für die Förderung des ÖPNV. Dabei ist offen, ob und inwieweit das Land das Fördervolumen erhöht, wofür ein dringender Nachholbedarf besteht. In der Verteilung wird der Landkreis Oder-Spree mit Sicherheit anteilig höhere Zuweisungen erhalten. Da jedoch aktuell mehrere Aufgabenträger, insbesondere im Umland von Berlin, ihre ÖPNV-Angebote deutlich erweitern, bleiben die konkreten Auswirkungen risikobehaftet.
- Die Mehrleistungen erfordern erhebliche Mehrkapazitäten. Die Kapazität der Betriebshöfe in Erkner und Fürstenwalde könnte dafür nicht ausreichen. Möglicherweise entsteht zusätzlicher, gegenwärtig noch nicht kalkulierbarer Investitionsbedarf.
- Zusätzlich ist auf mögliche längerfristige Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten infolge der Corona-Pandemie hinzuweisen, die sich in dauerhaft verminderter ÖPNV-Nachfrage und der realisierten Fahrgeldeinnahmen zeigen könnte. Für 2020 und 2021 wird von einem vollständigen erlösseitigen Lastenausgleich über Rettungsschirm und Kleinbeihilfen ausgegangen. Für Zeiträume danach ist davon nicht auszugehen.