

## **Stellungnahme des Aufgabenträgers zu im Nachgang des Beteiligungsverfahrens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes LOS eingegangenen Stellungnahmen, Positionspapieren und Änderungsanträgen**

Vorausschickend zur Methodik der Stellungnahmen:

Es wird vorausgesetzt, dass den Abgeordneten das Positionspapier der LINKE Fürstenwalde, die Stellungnahme der Fraktion LINKE/Piraten im Kreistag und den Änderungsantrag der Fraktion BVB/FW im Kreistag bekannt sind und die Texte nicht komplett wiederholt werden müssen. Die jeweilige Stellungnahme des Aufgabenträgers zu den einzelnen Punkten ist mit „→“ gekennzeichnet.

### **1. Positionierung zur Stellungnahme der Linken Fürstenwalde vom 15.02/28.02.2021**

Besser wäre die Stellungnahme natürlich zur Geltung gekommen im Vorfeld der Planungen oder wenigstens im Beteiligungsverfahren, integriert in die Stellungnahme der Stadt Fürstenwalde. Trotzdem sollen die Hinweise Berücksichtigung finden.

#### **Bemängelt wird, dass**

1. Die Linienführungen aus den 90er Jahren stammen und nicht mehr den Anforderungen der Stadtentwicklung entsprechen
2. In Nord, Mitte und Süd unzureichende Erschließung von Wohngebieten bzw. zu weite Entfernung zu Haltestellen auftreten
  - Das ist zwar übertrieben, teilweise aber berechtigt. Die Siedlungsdichte dezentriert sich durch Einzelbebauung und Zuwachs im Außenbereich (immer mehr gartenstadtähnliche Strukturen, weniger konzentrierte Wohnbebauung). Eine konventionelle ÖPNV-Erschließung ist dort schwieriger, unwirtschaftlicher und häufig verkehrsinfrastrukturell gar nicht möglich. Deshalb der Hinweis in 4.5.2 (7), S. 77 im Zusammenhang mit dem Schülerverkehr mit Bezug auf die Planungshoheit der Kommunen. Das Problem ist also grundsätzlich thematisiert.
3. Ortsteile Trebus, Molkenberg, Heideland und südwestliche Randbereiche nur durch Regionallinien erschlossen sind
  - Bei Eingemeindung weit abgelegener Ortsteile mit sehr wenigen Einwohnern ist die Einbindung in Stadtlinien häufig nicht sinnvoll. Stündliche Bedienung Mo-Fr ist dann die Zielstellung.
  - Die Orte nördlich des Stadtgebiets Fürstenwalde werden durch die geteilte Verbindungsrelation mit Müncheberg aufgewertet und besser angebunden.
  - Die bebauten Teile von Heideland sind ca. 800 m vom Einzugsbereich der Linie 411 (Hst Friesenstadion, Hegelstraße) gelegen. Außerdem bedient dort die Regionallinie 436 an Schultagen mit einzelnen Fahrten.
  - Ähnlich ist die Situation für Fürstenwalde-Südwest zu einzuschätzen, ca. 800 m zur Stadtlinie 411 und 8 - 10 direkte Anbindungen mit der Regionallinie 436 an Schul- und Ferientagen.
4. Unzureichende Anbindung von Einzelzielen: Friesenstadion am Wochenende, Trebuser See, Schwapp, OSZ Palmnicken
  - Das Friesenstadion ist am Wochenende mit Linie 411 stündlich angebunden (Haltestelle Friesenstadion 500 m), ggf. sind gezielte Verstärker zu Heimspielen sinnvoll.
  - Das Schwapp ist ebenfalls mit Linie 411 am Wochenende stündlich angebunden.
  - Der Trebuser See ist am Wochenende nicht mit dem ÖPNV erreichbar. Es besteht keine Wendemöglichkeit für Linienbusse. Als Ersatz für ein nicht vorhandenes Freibad sollte die Erreichbarkeit in der Sommersaison durch die Stadt selbst hergestellt werden (z. B. ähnlich Badebus Beeskow als Gelegenheitsverkehr mit Kleinbus).
  - Das OSZ ist 11x pro Richtung an Schultagen angebunden. Es liegt kein Hinweis auf Mehrbedarf vor.

5. Zu lange Fahrzeiten v. a. Linie 411 in Süd
  - ➔ Das Problem ist in Abschnitt 4.5.2 (Seite 78) thematisiert. Es wird davon ausgegangen, dass mit der Umsetzung der Schulentwicklungsplanung in diesem Bereich (Spree-Campus) das Problem in diesem Bereich gelöst wird. Empfohlen wird dennoch eine Gesamtlösung laut Resumee (nachstehend).
6. Zu wenig Angebot am Abend und am Wochenende
  - ➔ In beiden Stadtverkehren (Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt) wurde laut Abschnitt 4.5.2 (Seite 78) an allen Tagen Mo - So eine Betriebszeitverlängerung um 1 h vorgesehen.
7. Überfüllte Schülerbusse
  - ➔ Vertraglich ist mit BOS vereinbart, dass bei regelmäßiger Überfüllung von Bussen, v. a. bei Fahrten im Schülerverkehr, Maßnahmen zu ergreifen sind. Bei Hinweisen erfolgt Prüfung und ggf. Maßnahmenplanung, z. B. durch Verstärker. Wenn Überfüllung bedeutet, keine Stehendbeförderung, wäre das ein völlig anderer Ansatz, der über rechtliche Vorgaben hinausgeht.

### Vorschläge der Autoren

8. Umdenken, nicht am Iststand orientieren, sondern auf möglichst autofreie Stadt mit klugem ÖPNV-Mix
  - ➔ Grundsätzlich ja, aber eine autofreie Stadt ist nicht Jedermanns Ziel. Eine vernünftige Mischung wird durch den Aufgabenträger ebenfalls vertreten. Deshalb muss aber nicht alles grundsätzlich anders gemacht werden.
9. Neue Anforderungen mit 20min-Takt RE1
  - Alle Abfahrten und Ankünfte mit direktem Stadtlinienanschluss, also in der HVZ 20min-Takt, sonst 30min-Takt
  - Am Wochenende und an Feiertagen 30min-Takt im gesamten Stadtgebiet
  - Maximale Fahrzeit zum Bahnhof 20 min
  - Konkrete Vorschläge für Linienführungen nach den Stadtgebieten Süd, Mitte und Nord
  - ➔ Der 20min-Takt in der HVZ ist eigentlich eine 20min-Fahrtenfolge mit 30min-Takt und einer zusätzlichen dritten Fahrt pro Stunde. Der 30min-Takt in der NVZ ist eigentlich eine 30min-Fahrtenfolge bzw. ein 20/40min-Takt. Deshalb ist die Anschlussgestaltung für den Bus schwierig. Der Fahrplan für den RE1 an 12/2022 liegt noch nicht vor.
  - ➔ Je nach Interpretation würde sich bei Erfüllung der genannten Anforderungen die Anzahl der Linien und Linienvarianten mindestens verdoppeln, die Fahrleistungen eher verdreifachen.
  - ➔ Teilweise sind vorgeschlagene Streckenführungen für Linienbusse nicht befahrbar.
  - ➔ Erreichbarkeit des Bahnhofs von überallher in 20 min kann eine Zielorientierung sein, die realistische Umsetzung würde aber eine Direktfahrt von allen Außenbereichen erfordern. Das erscheint nicht durchgängig umsetzbar.
  - Stundentakt für Palmnicken und Molkenberg, auch am Wochenende, über mindestens eine Stadtlinie.
  - ➔ Bedienungsergänzung für Linie 432 erscheint sinnvoll. Über Stadtlinie nur, wenn dies tatsächlich auch Mo-Fr so realisiert wird, wird als nicht angemessen nicht empfohlen.

### Weitere Anregungen der Autoren

- In Randzeiten auch Rufbusse oder AST im Stadtverkehr einsetzen
- ➔ Das ist möglich, in Stadtverkehren aber eher unüblich (weil regelmäßiger Abruf durch 1 - 2 Personen)
- PlusBus-Netz von Fürstenwalde ins Umland

- ➔ Die PlusBus-Kriterien sind von Land bzw. VBB vorgegeben und sind einzuhalten, z B. SPNV-Verknüpfung, und die Fahrgastpotenziale müssen für 15 Fahrtenpaare Mo-Fr und 12 Fahrtenpaare Sa+So als ausreichend eingeschätzt werden. Fürstenwalde - Storkow ist vorgesehen, Fürstenwalde - Beeskow immerhin Hauptverbindungsrelation. Verbindungen über Bad Saarow mit Wendisch Rietz und Beeskow zu Verbindungsrelationen hochgestuft. Es müssen nicht alle Verkehrsachsen PlusBus-Verbindungen sein.
- Schulbussprinter zu Schulanfangs- und Endzeiten
- ➔ Jede Schulbusbedienung soll zu den Anfangs- und Endzeiten stattfinden. Hier handelt es sich um ein spezielles Problem, dass Schüler durch das gesamte Stadtgebiet befördert werden müssen. Als Sonderproblem im Rahmen der Schulentwicklungsplanung durch die Stadt Fürstenwalde zu lösen und zu gewährleisten. Keine spezielle Regelung im Nahverkehrsplan erforderlich.
- Eigener Tarifbereich für den Stadtverkehr Fürstenwalde
- ➔ Entsprechend Abschnitt 8.2 bilden die Städte mit Stadtverkehren bereits eigene Tarifbereiche.

### Resumee des Aufgabenträgers

- Gegenwärtig werden 472.100 Fplkm/a im Stadtverkehr Fürstenwalde auf den Stadtlinie durchgeführt, weitere auf Regionallinien.
- Nach bisheriger Planung laut Beschlussvorlage kommen 60.500 Fplkm (13 %) dazu.
- Die vorgesehene Planung zur Anpassung an die RE1-Taktung ist sehr komplex, sollte tatsächlich laut Empfehlung in 4.5.3 (Seite 78) zum Anlass für eine Komplettüberplanung bis Mitte 2022 genommen werden. Diese Überplanung jetzt sofort durchzuführen ist nicht sinnvoll, weil dafür zumindest die Fahrtenlage der jeweils dritten Fahrt pro Stunde des RE1 bekannt sein muss, da es vorrangig um Verknüpfungen geht.
- Eine solche Überplanung muss ohnehin erfolgen im Zusammenhang mit dem Umbau des Bahnhofsvorplatzes (auch in Süd).
- **Die Umsetzung aller im Positionspapier aufgeführten Forderungen oder Vorstellungen für Fürstenwalde würde allerdings überschläglich 1,2 Mio. Fplkm/a Mehrleistungen erzeugen, mehr als jetzt für den gesamten Kreis geplant.**
- Im Umfang ist das nicht realistisch und würde zumindest auch wieder ein krasses Missverhältnis zum Stadtverkehr Eisenhüttenstadt (annähernd Ausgewogenheit der Angebote angestrebt) und noch mehr mit dem ländlichen Raum erzeugen. Deshalb muss die Überplanung ein vernünftiges Maß an Mehrleistungen begründen.

## **2. Stellungnahme zum Positionspapier der Fraktion Linke/Piraten im Kreistag LOS zu den Abwägungsvorschlägen für den Entwurf des Nahverkehrsplanes zur Beratung in den Fachausschüssen und im Kreistag vom 02.03.2021**

Die Adressierung der Positionierungen erfolgt nach der laufenden Nummerierung der Hinweise und Einwendungen in der Abwägungsdokumentation (Anlage 7 zur Beschlussvorlage). Es ist darauf hinzuweisen, dass dort nicht nur Einwendungen, sondern auch Hinweise aufgeführt werden, was auch die relativ große Anzahl erklärt.

### **Nr. 009 (Schulverwaltungsamt):**

Bei Erschließung neuer Siedlungsflächen, insbesondere im Außenbereich, immer ÖPNV-Erschließung mitplanen. Landkreis soll darauf hinwirken und ggf. in verkehrspolitische Zielstellungen im NVP aufnehmen.

- ➔ Gleiche Auffassung des Aufgabenträger. Ist deshalb als Leitlinie 5 im Abschnitt 4.2 zumindest für den konzentrierten Wohnungsbau (ab 50 WE) formuliert und außerdem Bestandteil in Abschnitt 4.5.2 (7) mit Bezug auf die straßentechnische ÖPNV-Erschließbarkeit von Wohnbaugebieten in Zuständigkeit der Kommunen. Weiter kein Handlungsbedarf.

### **Nr. 012 (Amt für Infrastruktur):**

Im Sinne der Verkehrswende ist optimale Kombination der Verkehrsmittel des Umweltverbunds erforderlich, insbesondere zwischen ÖPNV und Radverkehr.

- ➔ Entsprechend der vorgenommenen Kategorisierung aller Haltestellen erfolgt in Abschnitt 4.4.8 Tabelle 4-9 die Festlegung, dass alle Haltestellen der Kategorien A und B mit P+R- sowie B+R-Plätzen ausgestattet werden sollen. Das entspricht den Richtwerten des VBB insgesamt zu den Ausstattungsmerkmalen. Darauf aufbauend wurde auf Seite 61 der entsprechende Ausbaubedarf entsprechend einer Untersuchung des Landes Brandenburg dargestellt. Darüber hinaus fördert der Landkreis Oder-Spree auch weiterhin über seine ÖPNV-InvestitionsFörderrichtlinie den Ausbau solcher Schnittstellen.

### **Nr. 016 (Stabsstelle):**

Es geht nicht um eine Rechtfertigung der Aufgabenstellung für die Fortschreibung des NVP für das Planungsbüro, sondern der veränderten Situation Rechnung zu tragen.

- ➔ Die Aufgabenstellung ergibt sich nach § 8 Abs. 3 PBefG und § 8 i.V.m. § 3 Abs. 3, § 7 Abs. 3 Nr. 1 und 2 sowie § 7 Abs. 4 Nr. 1 bis 6 ÖPNVG des Landes Brandenburg. Der Aufgabenträger hat natürlich die Möglichkeit, diese Grundanforderungen zu erweitern und zu präzisieren, was er auch getan hat.

Pauschale Nennung prozentualer Mehrleistungen lenkt von deren ungleichmäßiger räumlicher Verteilung ab.

- ➔ Mehrleistungen im Sinne von Angebotsverstärkungen müssen angemessen sein, d. h. es muss vor allem eine angemessene Fahrgastnachfrage zu erwarten sein. Wo wenig Potenzial vorhanden ist, kann auch wenig Fahrgastnachfrage erschlossen werden bzw. müssen andere Angebotsformen zur Anwendung kommen. Dem ist u. a. mit der Ausweisung primärer Eignungsräume für Rufbus-Angebote Rechnung getragen.

Auf angemessene Mindestanforderungen kann nicht verzichtet werden.

- ➔ Der Aufgabenträger hat erläutert, wie die sogar erhöhten Mindestbedienstandards hergeleitet wurden, nämlich aus dem Stand der Verkehrswissenschaft und dem überregionalen Vergleich mit insgesamt etwa 60 strukturell vergleichbaren Regionen. Der Autor des Positionspapiers

nennt weder seine Vorstellungen zu Mindestbedienstungsstandards noch wird hierfür eine Begründung gebracht. Einfach nur zu behaupten, es sein zu wenig, ist weder hilfreich noch konstruktiv.

#### **Nr. 17 (Stabsstelle):**

Die vorliegende Fortschreibung des NVP ist nach Erarbeitung des Mobilitätskonzepts durch den Landkreis, spätestens jedoch nach zwei Jahren zu evaluieren.

- Den Grundsatz einer Evaluierung des NVP nach Erstellung und Beschluss eines Mobilitätskonzepts trägt der Aufgabenträger unter dem Vorbehalt mit, dass dieses substantielle Ergebnisse gebracht hat. Der zweite Halbsatz mit der festen Bindung an einen Zeitraum von spätestens zwei Jahren ist unzweckmäßig, weil dieser eine Evaluierung auch unabhängig vom Beschluss eines Mobilitätskonzeptes vorschreiben würde und ob eine solche in zwei Jahren beschlossen ist oder ob deren Gehalt eine Evaluierung erfordert, ist offen.

#### **Nr. 018 (Stabsstelle):**

Eine Abwehr von Forderungen nach verbindlichen Mindesterschließungsvorgaben mit Berufung auf „solide Untersuchungsgrundlagen“ wird vorgeworfen. Es handele sich um eine politische Entscheidung und nicht um eine mathematische Ermittlung des Planungsbüros.

- Die Mindesterschließungsvorgaben sind formuliert und u. a. im Benchmarking begründet (siehe bei Nr. 016). Im Übrigen sollten politische Entscheidungen schon auf Datengrundlagen beruhen und nicht nur auf nichtrealisierbaren Forderungen.

Der Kreistag muss den Menschen im Landkreis seine in Mindestvorgaben zu fassenden Ziele mitteilen.

- Der Nahverkehrsplan ist ein öffentliches Dokument.

Die Mindestvorgaben müssen die Kriterien für Erreichbarkeit, Taktfrequenzen und Platzkapazitäten enthalten.

- Das alles ist in Abschnitt 4.4 vorgegeben, zu den Platzkapazitäten im Verkehrsvertrag mit BOS.

Die Berufung auf eine ungenannte „solide Untersuchungsgrundlage“ ist fragwürdig.

- Siehe bei Nr. 016. Wirklich fragwürdig ist eine Polemik ohne Untersuchungsgrundlage.

#### **Nr. 023 (Stabsstelle):**

Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan soll verschoben werden, wegen:

Auf den Einwand der Unübersichtlichkeit bei integrierter Durchführung von Achsenverkehren und Schülerverkehr wird nicht eingegangen und der Feststellung unattraktiver Fahrzeiten wird nicht widersprochen.

- Es ist an anderer Stelle auf die Integrationsverpflichtung des Schülerverkehrs in den Linienverkehr laut PBefG hingewiesen (siehe z. B. Nr. 055). Bei den Achsenverkehren besteht dennoch die Forderung, diese möglichst weitgehend im Direktverkehr ohne Umwege durchzuführen (siehe Abschnitt 4.4.1). Hier besteht kein wirklicher Widerspruch.
- Das Gleich gilt für die Fahrzeiten. Zielstellung muss immer ein sinnvoller Kompromiss sein.

Die für die Planung eines integrierten Taktfahrplans benötigte Zeit ist kein Argument dagegen.

- Nein, aber die Forderung eines solchen erst im Beteiligungsverfahren. Die Grundanforderungen des Verfahrensablauf müssen eingehalten werden. Die notwendigen Inhalte müssen Bestandteil der Aufgabenstellung sein.

Vergaberechtliche Argumente können nicht gegen einen integrierten Taktfahrplan angeführt werden, weil sonst das Vergaberecht einer bedarfsorientierten Verkehrsplanung entgegenstünde.

- § 132 GWB legt Grenzen für Auftragsänderungen ohne eine verpflichtende Neuvergabe der Leistung fest. Bei einer fast 23 %igen Mehrleistung bewegt man sich schon auf dünnem Eis. Bei einer erfahrungsgemäß zu erwartenden Mehrleistung um zusätzliche 30 % nur durch die Umstellung auf einen ITF-Fahrplan würde die Grenze der vergaberechtlichen Zulässigkeit zumindest formaljuristisch mit hoher Sicherheit überschritten werden. Insofern steht bei entsprechender Auslegung tatsächlich das Vergaberecht einer beabsichtigten Verkehrsplanung entgegen, wobei noch zu bestimmen wäre, was unter „bedarfsorientiert“ zu verstehen ist.

#### **Nr. 023 (Stabsstelle):**

Busrelation Fürstenwalde - Beeskow nicht genannt. Ausspielen gegen eine andere Relation ist ebenfalls kein Argument. Infragestellung der Grundlagen für die Aufstellung.

- Bei der Aufstellung geht es um Verkehrsachsen im Busverkehr mit hinreichendem Zuwachspotenzial, um ggf. Mehrleistungen oder Hochstufungen zu rechtfertigen. Die direkte Bus-Achse Fürstenwalde - Beeskow gehört nicht dazu, weil das zunehmende Gesamtpotenzial der Relation vorrangig durch Bad Saarow erzeugt wird. Diese Teilrelation wird auch verstärkt und hochgestuft. Die Grundlagen der Aufstellung bilden vorrangig jährliche Pendleruntersuchungen für alle wichtigen Relationen sowie Potenzialbetrachtungen für den Freizeitverkehr.

#### **Nr. 044 (Stabsstelle):**

Rechtzeitige Prüfung der Vor- und Nachteile einer Rekommunalisierung der BOS, unter Berücksichtigung möglicher Vorteile einer dann möglichen Direktvergabe, im Nahverkehrsplan verankern und das Prüfungsergebnis dem Kreistag ein halbes Jahr vor Fälligkeit vorlegen.

- Ob eine solche Prüfung erfolgen soll, ist eine kommunalpolitische Grundsatzentscheidung, die nicht in den Nahverkehrsplan gehört. Bei der Verkehrsplanung ist von den gegenwärtigen vertraglichen Gegebenheiten bei der Organisation auszugehen. Falls im Rahmen der kommunalpolitischen Diskussion im Kreistag eine Grundsatzentscheidung zur Rekommunalisierung getroffen werden sollte, wären die vergaberechtlichen Fristen zu beachten. Die Vorlage des Prüfungsergebnisses und der Beschluss darüber müssten dann nach den vergaberechtlichen Fristen 20 - 27 Monate vor dem neuen Auftragsbeginn liegen, weil dann die Veröffentlichung der Vergabeabsicht im EU-Amtsblatt erfolgen muss (mindestens 1 Jahr vor Beginn des Vergabeverfahrens), also Anfang bis Mitte 2024. Hinzu kommt aber, dass vor dem Vergabeverfahren auch noch das Rückkaufverfahren stattfinden müsste, für das ebenfalls mindestens 6 bis 8 Monate zu veranschlagen wäre. Somit müsste das Prüfungsergebnis über den Versuch einer Rekommunalisierung bereits im 1. Halbjahr 2023 vorliegen und durch den Kreistag bestätigt werden. Wenn das so ist, ist der Nahverkehrsplan daraufhin anzupassen.

#### **Nr. 053 (Stabsstelle):**

Dem Abwägungsvorschlag ist zu entnehmen, dass eine örtliche und zeitliche Prüfung der Anbindung der Gewerbegebiete nicht erfolgt ist. Damit fehlt der gesamten Planung die Grundlage.

- Es wurde die Prüfungsmethodik erläutert (gleiche Anforderungen wie für Siedlungsflächen mit entsprechender Einwohnerzahl). Es wurde auf das Problem nicht vorliegender Arbeitsplatzzahlen an den Standorten hingewiesen. Es wurden die vermuteten Mängel für einzeln genannte Standorte ausgeräumt, aber auch auf bestimmte Mängel hingewiesen, die in relativ weiten Fußwegen bestehen, weil einzelne Standorte aufgrund der infrastrukturellen Bedingungen nicht direkt angefahren werden können.

#### **Nr. 054 (Stabsstelle):**

Sowohl die Stellungnahme der Senioren-, Behinderten- und Integrationsbeauftragte als auch der Abwägungsvorschlag sind hochproblematisch.

Sind die Belange der Senior\*innen tatsächlich umfassend berücksichtigt? (siehe Debatte um die Erreichbarkeit der Impfbüros).

Worin besteht die Einflussnahmemöglichkeit der Beiräte, wenn sie bei der Erstellung des Planes nicht beteiligt waren?

- ➔ Wir gehen davon aus, dass die Senioren-, Behinderten- und Integrationsbeauftragte ihrer Prüfungsaufgabe gewissenhaft nachgekommen ist. Eine absolute Sonderaufgabe, wie die Erreichbarkeit von Impfbüros hat nichts mit Rahmenvorgaben eines Nahverkehrsplanes zu tun.
- ➔ Nach § 8 Abs. 3 PBefG sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte anzuhören. Es wird davon ausgegangen, dass diese im ständigen Austausch stehen und die Beauftragte auch für die Beiräte spricht.

#### **Nr. 056 (Kinder- und Jugendbeiräte Oder-Spree West):**

Die Erklärung der Wartezeiten im Schülerverkehr läuft darauf hinaus, sich mit dem unbefriedigenden Zustand abzufinden:

- ➔ In der Abwägung steht, es findet eine ständige Abstimmung zwischen Verkehrsunternehmen und Schulen statt, ggf. auch unter Mitwirkung des Trägers der Schülerbeförderung. Niemand findet sich mit etwas ab, schon gar nicht mit unbefriedigenden Zuständen.

Eine Darstellung der maximalen Ist-Wartezeit / Reisezeit je Ortsteil und Schulstandort ist unverzichtbar:

- ➔ Davon steht bei Nr. 056 nichts. Bei Nr. 032 ist erläutert, dass eine solche Forderung fachlich keinen Sinn macht, weil dann Warte- und Reisezeiten genau für überhaupt nicht benötigte Verbindungen ausgeworfen würden.

Die Schülerbeförderungssatzung schreibt maximale Reisezeiten vor. Es sind aber auch klare Aussagen für zumutbare Wartezeiten unverzichtbar, um die Gesamtbelastung der Schüler\*innen bewerten zu können:

- ➔ Die maximal zulässigen Wartezeiten sind auf Seite 52 letzter Absatz festgelegt.

#### **Nr. 055 - 064 (Kinder- und Jugendbeiräte Oder-Spree West):**

Sämtliche Anregungen der KJB werden verworfen. Das ist schon für sich, aber auch in der Sache nicht akzeptabel.

- ➔ Das trifft nur zu für die Nr. 055, 056 und 064. Bei 057 - 063, also dem überwiegenden Teil der Anmerkungen wird abgewogen und erläutert, dass die Hinweise fast ausschließlich bereits im Entwurf des Nahverkehrsplans sowie im beschlossenen ÖPNV-Konzept für den Raum Erkner und Nachbargemeinden enthalten sind, somit also als zutreffend erachtet werden. Teilweise sind die Maßnahmen, die diesen Hinweisen entsprechen, sogar bereits umgesetzt.

Beispiel Nr. 064:

Der Feststellung eines nicht gedeckten Bedarfs wird die bloße Behauptung einer bedarfsgerechten Einrichtung entgegengestellt. Keine bloßen persönlichen Bedürfnisse, würde sonst für alle Bedürfnisse im ÖPNV zutreffen.

- ➔ Nach der Schülermatrix wurde kein Bedarf festgestellt. Unter anderem sind auch Verbindungen nach Altlandsberg und Eggersdorf genannt. Ansonsten wird mit dem VBU-Konzept die Verbindung auf den betroffenen Linien 429 und 436 ausgebaut. Die Einzelprüfung auf Aktualität wurde an BOS übertragen, im Detail kein Gegenstand eines Nahverkehrsplans als Rahmenplan.

#### **Nr. 065 (Kinder- und Jugendbeiräte Oder-Spree West):**

Aufnahme der Reaktivierung der Bahnverbindung Beeskow - Bad Saarow wird von vielen Einweender\*innen gefordert. Klare Positionierung des Landkreises erforderlich, um Aufnahme in den Prüfkatalog des Landes zu finden.

- ➔ Nach Auffassung von Aufgabenträger und Gutachter wäre diese Verbindung in die Zukunft gerichtet wünschenswert, was der Landkreis auch gegenüber dem Land geäußert hat (Anfrage zur Streckenreaktivierung). Eine realistische Grundlage wird dafür aus dem Verhältnis von zu erwartender Fahrgastnachfrage einerseits und Aufwand für Infrastruktur und Betrieb auf der anderen Seite gegenwärtig nicht gesehen. Das Vorhaben wäre einer Standardisierten Bewertung von Infrastrukturinvestitionen (Volkswirtschaftliche Nutzen-/Kosten-Untersuchung - NKU) durch den SPNV-Aufgabenträger Land Brandenburg in Vorbereitung der Fortschreibung des SPNV-Landesplans zu unterziehen, was dem Landkreis avisiert wurde. Ob ein Wert deutlich über 1 (mehr Nutzen als Aufwand) zu erreichen ist, wird die Bewertung ergeben. Insofern wäre hier die Aufnahme dieser Forderung in den jetzt zur Abstimmung sehenden Nahverkehrsplan Oder-Spree nicht rational getragen, sondern ein rein politisches Statement.

#### **Nr. 073 (Landkreis MOL):**

Die zur Verlängerung bis S Neuenhagen vorgesehene Buslinie 420 soll als PluBus-Linie geplant werden. Mehrere Hinweisgeber\*innen sehen das so. Attraktive Querverbindung zwischen S3 und S5. Vorgesehenes Angebot reicht für Pendler nicht aus. Voraussetzung durch Verbindung zweier Mittelzentren im Tarifbereich Berlin C sind gegeben.

- ➔ Die Weiterentwicklungsoption zum PlusBus-Standard ist genannt. Voraussetzung ist eine bestimmte Mindestnachfrage und deren positive Tendenz. Es handelt sich um eine Tangentialverbindung, die gegenwärtig nur wenige Pendler hat. ÖPNV-Angebot schafft keine Pendlerverflechtungen, sie verlagert sie nur und kann sie auch verstärken. Deshalb haben sich LOS und MOL übereinstimmend darauf verständigt, zunächst das Angebot umgehend einzuführen, dabei eine Überdimensionierung, insbesondere am Wochenende, zu vermeiden und bei positiver Entwicklung ein Upgrade zu veranlassen.

#### **Nr. 091 (Regionale Planungsgemeinschaft):**

Vernetzung der Angebote mit MOL und Frankfurt (Oder) ist wichtig und darf nicht an bürokratischen Hindernissen oder mangelnder Kommunikation zwischen den Aufgabenträgern scheitern. Die Bedürfnisse aller beteiligten Aufgabenträger müssen berücksichtigt werden.

- ➔ Im Grunde besteht hier keine widersprüchliche Auffassung. Zumindest sind zwei zusätzliche oder verstärkte grenzüberschreitende Verbindungen auf hohem oder sogar Premium-Niveau mit Neuenhagen (MOL), Königs Wusterhausen und Schönefeld/BER (LDS) vorgesehen. Ansonsten sind die Interessen aber gerade mit Frankfurt (Oder) eher gegenläufig und schwer vermittelbar. So strebt FFO die Brechung aller Regionallinien an der Stadtgrenze, z. B. an der ersten Straßenbahnhaltestelle, an. Das würde natürlich Parallelverkehr reduzieren, andererseits aber Fahrgäste zum Umsteigen zwingen, von denen dann erfahrungsgemäß 30 % dem ÖPNV den Rücken kehren. Zusätzlich würde sich das Einnahmeaufteilungsverhältnis zugunsten des Betreibers des Stadtverkehrs und zuungunsten des Betreibers des Regionalverkehrs verschieben.



Der Interessenausgleich ist hier also nicht immer einfach. Diesen herbeizuführen gehört eigentlich zu den Kernaufgaben des VBB.

#### **Nr. 092 (Regionale Planungsgemeinschaft):**

Einrichtung einer Verbindung Storkow - Grünheide - Erkner als Verknüpfung zu Tesla und RE1 sowie Grünheide - Erkner - Strausberg (RB 26).

- ➔ Die Verbindungen sind nach der Beschlussvorlage vorgesehen und geplant. Die erste allerdings nicht bis Erkner, sondern bis Bf Fangschleuse (weil bereits 20min-Takt zwischen Grünheide und Erkner), die zweite mit Umstieg in Erkner in die Linie 950, die im 20- bzw. 30min-Takt verkehren soll bzw. bereits verkehrt.

#### **Nr. 100 (VBB):**

Wenn die Verkehrswende gelingen soll, muss sich der ÖPNV im Reisezeitvergleich mit dem MIV messen, selbst wenn hier Konkurrenzfähigkeit nur teilweise erreicht werden kann.

- ➔ Im SPNV beweist der ÖPNV in der Regel sogar Vorteile gegenüber dem MIV. Fortschritte sind auch im kÖPNV möglich. Die Ansatzpunkte dafür werden genannt. Allerdings wird der kÖPNV die Nachteile nie ganz ausgleichen können. Das liegt u. a. an Haltezeiten und zulässigen Höchstgeschwindigkeiten, selbst wenn jeweils die kürzeste Strecke gewählt wird. Insofern ist das also ein konstruierter Widerspruch.

#### **Nr. 101 (VBB):**

Der Nahverkehrsplan soll nicht beschreiben, was der Landkreis tun soll, sondern konkrete Schritte festlegen, die er gehen will.

- ➔ Es geht in diesem Punkt um die Unterstützung der Angebotsgestaltung durch BürgerBusse. Der VBB verweist auf die Schwierigkeit der Gewinnung ehrenamtlich tätiger Fahrer und die gibt die Empfehlung an den Landkreis ab, Initiativen von BürgerBus-Vereinen zu unterstützen. Das gleiche ist übereinstimmend im Abschnitt 4.5.3 Seite 82 thematisiert, deshalb als Bestätigung interpretiert. Auch hier als ein konstruierter Widerspruch zum VBB. Im Übrigen kann in unserer Gesellschaft ein BürgerBus-Verein auch nicht angeordnet werden.

#### **Nr. 107 und 108 (VBB):**

Der Landkreis ist gemäß § 8 Abs. 3 PBefG verpflichtet, die Barrierefreiheit im ÖPNV ab 2022 sicherzustellen bzw. darzustellen, wie dieses Ziel erreicht werden soll. Als Aufgabenträger auch des Straßenbahnverkehrs gilt dies auch für die Straßenbahninfrastruktur einschließlich der Haltestellen.

- ➔ Bei den Einwendungen/Hinweisen Nr. 107 und 108 geht es nicht um Barrierefreiheit, sondern um den Zeitpunkt der Umsetzung der PlusBus-Linien und der Maßnahmen des VBU-Konzepts. Die entsprechenden Begründungen wurden angebracht, insbesondere auf den Abstimmungsbedarf mit benachbarten Aufgabenträgern bei grenzüberschreitenden Maßnahmen, hingewiesen. Im Übrigen befindet sich nur die Straßenbahnlinie 87, nicht aber die Linie 88 in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree.

#### **Nr. 132 (Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH - SRS):**

Es fehlen Betrachtungen zum Ausbau der Straßenbahnlinien. Diverse Vorschläge der Gemeinden Schöneiche und Woltersdorf liegen dafür vor. Netzcharakter könnte hergestellt werden, das VBU-Netz aufgewertet werden. Zum Netzausbau gehören auch weitere Fahrzeugbeschaffungen.

- ➔ Netzerweiterungen wurden als Option in die Verkehrspolitischen Zielstellungen des nahverkehrsplanes aufgenommen, allerdings unter den Vorbehalt der Vorlage empfehlender Machbar-

keits- und Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen gestellt. Netzausbau nicht auf der Grundlage von Ideen, sondern solider Prüfungen.

#### **Nr. 138 (Busverkehr Oder-Spree GmbH - BOS):**

Die Abwägung ist offensichtlich durch das Planungsbüro erfolgt, nicht wie erforderlich durch den Aufgabenträger und ist widersprüchlich. BOS hatte angeregt, zusätzlich zu den festgelegten Nahbereichszentren als Ebene Zentraler Orte unterhalb der Festlegung von Ober- und Mittelzentren durch das Land, auch weitere Orte mit Verwaltungssitzen, Schulen, Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen als Nahbereichszentren festzulegen. Die Autoren regen an, dem zu folgen, weil je auch im Falle von Brieskow-Finkenheerd von Festlegungen abgewichen wird.

- ➔ Die Nahbereichszentren denkt sich nicht das Planungsbüro aus. Grundlage der Festlegung der Nahbereichszentren sind die Grundfunktionalen Schwerpunkte (GFS) der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree. Diese Festlegungen sind neu. Bisher (auch für den bisher geltenden Nahverkehrsplan) galt dafür die Festlegung der Verkehrsrelevanten Orte (VRO), ebenfalls durch die Regionale Planungsgemeinschaft. Zu diesen VRO gehörte auch Brieskow-Finkenheerd, nicht mehr zu den Grundfunktionalen Schwerpunkten. Dies würde sich negativ auf die Erschließungsanforderungen auswirken, so dass Brieskow-Finkenheerd als zusätzliches Nahbereichszentrum beibehalten wurde.

Der Vorschlag der BOS gründet sich offenbar darauf, dass je mehr Nahbereichszentren festgelegt werden, desto weniger Erschließungsmängel festgestellt würden und die Erschließungsanforderungen damit künstlich reduziert werden. Das soll aber nicht geschehen.

#### **Nr. 172 (Gemeinde Schöneiche):**

Die Abwägung der Kreisverwaltung ist abzugleichen mit der Zeitschiene für den neuen Schulstandort und den Straßenbahnabzweig. Eine Prüfung der Abzweigung der Straßenbahn ist durch den Landkreis als Aufgabenträger des ÖPNV zu unterstützen.

- ➔ Die Zeitschiene reicht über den Planungszeitraum der Fortschreibung des NVP hinaus, soweit sie überhaupt bekannt ist. Kein Widerspruch, kein Handlungsbedarf und der Landkreis Oder-Spree ist nicht Aufgabenträger der Linie 88.

#### **Nr. 176 - 179 (Gemeinde Schöneiche):**

Straffung der Buslinie 420 ist erforderlich und Betrieb als PlusBus-Linie, um attraktive Bedienung für Pendler zu schaffen. Südliches Gemeindegebiet durch Linie 161 bis Dorfaue zu bedienen. Erschließung des nördlichen Gemeindegebiets als Prüfaufgabe aufnehmen.

- ➔ Siehe bei Nr. 073. Maßnahmen bezüglich Linie 161 sind nur in Abstimmung mit BVG und Land Berlin möglich. Eine Bedienungsverdichtung bis Dorfaue ist zwar generell im Interesse der Fahrgäste, würde aber der SRS Fahrgäste entziehen. Die Erschließungserfordernisse im nördlichen Gemeindegebiet lassen gegenwärtig noch keine Maßnahmen ableiten, müssen aber beobachtet werden.

#### **Nr. 181 (Gemeinde Schöneiche):**

Es ist keine Abwägung zum Hinweis auf Vorrangschaltungen zumindest für die Straßenbahnlinien erfolgt.

- ➔ Die Autoren haben offenbar übersehen, dass der Komplex der ÖPNV-Beschleunigung, einschl. der Vorrangschaltungen für Lichtsignalanlagen, am Ende von Abschnitt 4.4.8 Seite 62 enthalten ist. Der Hinweis darauf, dass entsprechende Untersuchungen aufwendig sind, sollte für jeden wichtig sein, der diesen Aufwand tragen muss.

#### **Nr. 199 und 210 (Gemeinde Woltersdorf):**

Machbarkeitsuntersuchungen zum Tram-Ausbau sollen in den Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Diese Maßnahmen sind wichtig für die Weiterentwicklung des VBU-Netzes und eine größere Akzeptanz für künftige Beschränkungen des MIV.

- ➔ Offenbar soll damit die Finanzierung der Machbarkeitsuntersuchungen dem Landkreis auferlegt werden. Dies kann der Landkreis aber erst dann leisten oder zumindest unterstützen, wenn die Vorschläge über das Stadium der Idee hinausgeht und bestimmte grundlegende Untersuchungsergebnisse und Umsetzungszeitpläne vorliegen. Der Landkreis sieht derzeit keinen Anlass, dazu selbst initiativ zu werden.

#### **Nr. 208 (Gemeinde Woltersdorf):**

Erneut zur Linienführung der 420. Straffe Linienführung PlusBus versus Erschließungserfordernisse im Schülerverkehr, ggf. durch zusätzliche oder Verstärkerfahrten zu erfüllen.

- ➔ Keine grundsätzlich abweichende Auffassung, mit Ausnahme der Gestaltung als PlusBus. Bei Nichtdeklaration als PlusBus-Linie besteht immerhin die Möglichkeit, unterschiedliche Linienvarianten zu haben. Siehe auch bei 073, 176 - 179.

#### **Nr. 228 (Stadt Erkner):**

Linie 420 als PlusBus.

- ➔ Siehe auch bei 073, 176 - 179, 208.

#### **Nr. 235 und 245 (Städte Beeskow und Fürstenwalde):**

PlusBus Fürstenwalde - Beeskow als sinnvolle Schnellverbindung der Kreisstadt mit dem westlichen Kreisgebiet. Bestehende Verbindung über Bad Saarow ist kein Ersatz, weil nicht schnell. Mit PlusBus höhere Attraktivität der Stadt Beeskow für Pendler nach Fürstenwalde und über den RE1.

- ➔ Es wird so getan, als gäbe es keine direkte Busverbindung Fürstenwalde - Beeskow. Diese wird durch die Linie 403 hergestellt. Zusätzlich besteht auch über Bad Saarow eine Verbindung. Beide sind sinnvoll und ergänzen sich. In Summe reicht das Gesamtpotenzial jedoch nicht für eine PlusBus-Linie (wie im Übrigen eben auch überhaupt nicht für die Reaktivierung der Bahnverbindung). Es bestehen hierzu offenbar einfach unterschiedliche Meinungen.

#### **Nr. 236 (gemeint ist wahrscheinlich 238 Stadt Fürstenwalde):**

Forderung der Stadt zur Taktangleichung an den RE1 bezieht sich auf alle 4 Stadtlinien, nicht nur die 411 und 413. Weiterer Hinweis auf Inhalte des Mobilitätskonzepts werden zurückgewiesen und die Forderung Trebus und Molkenberg durch Stadtlinien zu erschließen wird bekräftigt.

- ➔ Laut Beteiligung der Stadt Fürstenwalde soll die Taktung des Stadtverkehrs in Anpassung an die Verstärkung des RE1 grundsätzlich überarbeitet werden, ein 20min-Takt auf allen 4 Stadtlinien wird jedoch an keiner Stelle gefordert. Wir verweisen auf den Vorschlag zur Aufnahme eines Prüfauftrags zur komplexen Überplanung des Stadtverkehrs Fürstenwalde bis Mitte 2022 (siehe Resumee zur Stellungnahme LINKE Fürstenwalde).

#### **Nr. 246 (Stadt Fürstenwalde):**

Auch für den Stadtverkehr in Fürstenwalde und dessen Bestandteil Schülerverkehr sind Mindeststandards erforderlich, die erfüllt werden müssen (vgl. Abwägung zur Einwendung 16, 18).

- ➔ Die Mindeststandards für den Schülerverkehr gelten laut Satzung allgemein, nicht gesondert für Stadtverkehre. Nur weil jemand höhere Standards verlangt, kann man nicht behaupten, keine zu haben.

Im Übrigen steht bei Nr. 246 nichts von Standards im Schülerverkehr, auch nicht bei Nr. 16 und nur ganz vage bei Nr. 18. Tatsächlich bezieht sich die Abwägung bei Nr. 246 auf die Unterscheidung von Angebotsqualität im Sinne von Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit, Anschlussicherung, Fahrzeugqualität, Kompetenz des Fahrpersonals usw., die als gut eingeschätzt wird, und der Quantität des Angebots, die zum Analysezeitpunkt Oktober 2020 noch als um etwa 20 % unter vergleichbaren Durchschnittswerten eingeschätzt worden ist und daraus Handlungsbedarf abgeleitet wurde.

### 3. Stellungnahme zum Antrag der Fraktion BVB/Freie Wähler im Kreistag LOS vom 04.03.2021

#### Antrag

Entgegen der Darstellung im Beschlusstext wurde der § 8 Abs. 3 PBefG im gegenwärtigen Planungsstand nicht im genügenden Maß berücksichtigt. Insbesondere die Darstellung zur Umweltqualität und zu den verpflichtenden Regelungen zur Barrierefreiheit kommen zu kurz.

- ➔ Behaupten kann man schließlich vieles. Tatsächlich ist im Wesentlichen der Abschnitt 5.1 sowohl der Umweltqualität als auch der schrittweisen Schaffung von Barrierefreiheit im ÖPNV gewidmet. Bei 5.1 C) ist die Zieldefinition für die barrierefreie Haltestellengestaltung und in 5.1 E) die Zieldefinition für den barrierefreien Fahrzeugeinsatz, einschl. einer Strategie für eine Flottenentwicklung in Richtung emissionsfreier Fahrzeuge, jeweils in Umsetzung der Anforderungen gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG festgelegt. In Abschnitt 8 wird die Zieldefinition investiv untersetzt und die Finanzierung gewährleistet.

Der Gesetzgeber schreibt eine verkehrsmittelübergreifende Integration von Verkehrsleistungen vor. Hierfür fehlen konkrete Planungsvorschläge und die dafür notwendige Datenbasis. Die fast ausschließliche Beteiligung von Verwaltungsstrukturen sowie jetzt vorliegende nachträgliche Einwendungen zeugen von Mängeln in der Umsetzung des Beteiligungsverfahrens.

- ➔ Laut § 8 Abs. 3 Satz 1 und 2 PBefG definiert der Aufgabenträger Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr. Laut § 2 Abs. 5 ÖPNVG Brandenburg ist der öffentliche Personennahverkehr als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen. Parallelverkehre sind zu vermeiden und Sonderlinienverkehre (z.B. für Schüler) in den allgemein zugänglichen Linienverkehr zu integrieren.

Die geforderten Vorgaben sind definiert, insbesondere die Verknüpfungsanforderungen in Abschnitt 4.4.8., die Festlegung und Kategorisierung von Verknüpfungspunkten und maximal zulässiger Übergangszeiten zwischen den Verkehrsmitteln sowie durch die arbeitsteilige Gestaltung des Angebots von SPNV, Linienverkehr und Bedarfsverkehren.

Zur Integration mit Verkehren außerhalb des ÖPNV bestehen keine gesetzlichen Vorgaben. Dennoch gehen die Ausstattungsvorgaben zu P+R, B+R-Plätzen nach Haltestellenkategorien laut Tabelle 4-9 und die Bedarfsermittlungen auf Seite 61 in diese Richtung.

- ➔ Zur Beteiligung legt § 8 Abs. 3 Satz 6 PBefG fest: „Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Die vorhandenen Verkehrsunternehmen wurden beteiligt. Es wurde davon ausgegangen, dass die Senioren-, Behinderten- und Integrationsbeauftragte natürlich die Interessenvertretung der genannten Fahrgäste gebündelt vertritt. Hinsichtlich der Fahrgastverbände ist klarzustellen, dass diese Anforderung auf den SPNV bezogen sind, also z.B. den Deutschen Bahnkundenverband DBV und Pro Bahn betreffen. Für den KÖPNV gibt keine vergleichbar einschlägigen Ver-

bände (in Berlin wäre das IGEB). Verbände wie der ADFC oder Fuß e.V. vertreten eher arbeits-  
teilige Partner bzw. Konkurrenten des kÖPNV.

Beantragung einer nochmaligen Evaluierung des aktuell in Bearbeitung befindlichen Nahverkehrsplanes.

- ➔ Eine Evaluierung kann nur für ein beschlossenes Dokument erfolgen. Es besteht keine Veranlassung dazu, weil die Vorwürfe ausgeräumt bzw. einzelne konkrete Änderungsvorschläge, z.B. bezüglich des Stadtverkehrs Fürstenwalde, gemacht wurden.

#### **Zu den Begründungen:**

Wichtige Themen der Verzahnung mit dem Individualverkehr, des Schienenverkehrs durch die neue Taktung des RE1, der realistischen Auswirkung der Tesla-Ansiedlung und Szenarien, die sich aus möglichem Homeoffice und Homeschooling-Entwicklungen für die Zukunft ergeben, finden sich im vorliegenden Entwurf nicht wieder.

- ➔ Die Verzahnung mit dem Individualverkehr ist oben behandelt.  
Der neuen Taktung des RE1 ist nahezu das gesamte VBU-Konzept gewidmet, eine zusätzliche Prüfung bzw. Überplanung soll für den Stadtverkehr Fürstenwalde erfolgen.  
Die für realistisch gehaltenen Auswirkungen der Tesla-Ansiedlung sind berücksichtigt. Natürlich kann man anderer Meinung sein.  
Was sollen die Szenarien aus Homeoffice und Homeschooling für den ÖPNV bedeuten, drastische Angebotsreduzierung? Ein Immobilisierungskonzept?

Keine Beteiligung von Verbänden und Interessenvertretungen wie IHK oder Handwerkskammer, Taxi-Innung. Mangelnde Beteiligung von Fahrgastverbänden und Behindertenbeiräten.

- ➔ IHK oder Handwerkskammer werden zu manchen Aufstellungen von Nahverkehrsplänen angehört, seltener bei Fortschreibungen. Eine gesetzliche Vorschrift dafür besteht jedoch nicht.
- ➔ Zur Beteiligung von Fahrgastverbänden und Behindertenbeiräten siehe oben.

Es fehlen nachvollziehbare Entscheidungskriterien um nachfrageorientierte Leistungsangebote von Seiten des Landkreises unterbreiten zu können. Dazu wäre eine differenzierter Fahrgastanalyse notwendig.

- ➔ Das ist nicht nachvollziehbar. Es erfolgt in Abschnitt 6 sowohl eine rückblickende und aktuelle als auch eine vorausschauende differenzierte Betrachtung der Fahrgastnachfrage. Karten 36 - 41 sowie 52 - 54 veranschaulichen das kartografisch.
- ➔ Problematisch ist in der Tat die Datenaktualität, da seit 2016 keine VBB-Erhebung mehr durchgeführt worden ist. Daran kann jedoch der Aufgabenträger nichts ändern.

Einseitiges Setzen auf Brennstoffzellenbusse bei den Empfehlungen zu Fahrzeuginvestitionen ohne fundierte Begründung. Eine eigene Studie aus 2009 ist nicht ausreichend. Nachfragen zum Hintergrund der Empfehlung konnten nur unzureichend oder gar nicht beantwortet werden. Tiefer gehende Analyse anhand aktueller Daten erforderlich.

- ➔ Dass die eigene Untersuchung mit aktualisierten Daten unterlegt worden ist, war kommuniziert. Eine für die Ausschusssitzung am 04.03.2021 vorbereitete Erläuterung war nicht abgerufen worden und wird diesem Material beigelegt. Darin sind auch weitere Studien/Gutachten genannt, die verwendet wurden.

#### 4. Positionspapier der Kita- und Grundschulbeiräte Fürstenwalde/Spree vom 01.03.2021

Die Qualität des Schülerverkehrs im ÖPNV hat in den letzten Jahren sehr gelitten. Mehr Schüler führen zu überfüllten Bussen, Gedrängel, Kinder werden stehen gelassen, lange Wartezeiten vor den Schulen.

##### Forderungen:

1. Einsatz von Schulbusbegleitern
  2. Hygienekonzepte für Schulbusse
  3. Schulanfangszeiten entzerren
  4. Kapazitäten der Buslinien an Bedarf anpassen
  5. Marketing verbessern
- Schulbusbegleiter können für bestimmte Fahrten sinnvoll sein, wenn die Finanzierung dieser geklärt und gesichert ist.
- Ob Schulbusse Virenschleudern sind, ist nicht nachgewiesen. Für Busse mit Schülerverkehr bestehen die gleichen Hygienevorschriften und -konzepte wie für alle Busse, weil der Schülerverkehr integriert in den Linienverkehr und nicht mit Schulbussen durchgeführt wird. Eine ausreichende Belüftung der Busse gehört in jedem Fall zum Hygienekonzept. Die Forderung läuft allerdings in der Hauptsache auf eine Begrenzung der Platzkapazitäten in den Bussen im Wesentlichen auf die Anzahl der Sitzplätze hinaus. Dafür gibt es keine gesetzliche Grundlage. In keinem Landkreis und keiner kreisfreien Stadt gibt es bisher eine solche Vorschrift. Dennoch könnte man das theoretisch machen. Das wurde allerdings eine politische Grundsatzentscheidung unter Berücksichtigung noch zu ermittelnder Mehrkapazitäten und deren Bereitstellungsmöglichkeiten erfordern.
- Entzernte (gestaffelte) Schulanfangs- und Endzeiten sind nachgewiesenermaßen ein probates Mittel zur Entlastung der Fahrzeugkapazitäten. 2008/2009 ist auch im Landkreis Oder-Spree, wie in vielen anderen Landkreisen in dieser Zeit, eine solche Optimierung des Schülerverkehrs auf der Basis einer Schulzeitstaffelung versucht und zumindest teilweise umgesetzt worden. Widerstände gegen solche Staffelungskonzepte kommen jedoch regelmäßig gerade von den Elternvertretern in den Schulkonferenzen. Das liegt vor allem daran, dass
- weiterführende Schulen, vor allem Gymnasien, nicht auf einen deutlich späteren Unterrichtsbeginn gelegt werden können, weil die Stundentafel zu lang ist, die Heimwege weiter als bei Grundschulen sind, Freizeitaktivitäten am Nachmittag erschwert werden und das Ganze für Schüler unzumutbar wird.
  - Somit also die Grundschulen später beginnen müssten, was zwar günstig für den Biorhythmus der Kinder ist, jedoch ein morgentliches Betreuungsproblem zu Hause auslöst, wenn die Eltern deutlich früher das Haus verlassen als die Kinder.
- Aus diesen Gründen scheitern entsprechende Bemühungen meist an den Eltern.
- Halbjährliche extern durchgeführte Kompletterhebungen sind ein Anspruch, der extrem hoch ist, wobei die Größe der Stichprobe noch nicht mal genannt ist. Es ist aber mit jährlichen Kosten im höheren 5stelligen Bereich zu rechnen. Es erscheint zweckdienlicher, auf Beschwerden zu reagieren und gezielt Prüfungen durchzuführen. Die Pünktlichkeit der Fahrten kann über das Rechnergestützte Betriebsleitsystem der BOS ermittelt werden, wozu BOS auch vertraglich verpflichtet ist.
- Verbessertes Marketing (hier eher gemeint: Elterninformation) sollte immer angestrebt werden. BOS hat auf der Webseite eine „Schülerecke“ eingerichtet, was schon Besserung bringt. Bei den Fahrplanübersichten finden sich auch spezielle Hinweise für den Schülerverkehr.

Abschließend werden noch über die Forderungen Eingangs hinausgehende **Ziele** formuliert, u. a.:

Kein Kind soll an der Haltestelle stengelassen werden.

- ➔ Das ist selbstverständlich. Wenn so etwas passiert ist genau festzustellen, was die Ursache war und diese sofort abzustellen.

Maximale Wartezeit früh und nachmittags 30 min.

- ➔ Das wäre eine extreme Verschärfung der jetzt geltenden Anforderungen, die einen Grundsatzbeschluss und eine Mehraufwandsermittlung erfordern. Außerdem ist festzulegen, wann für wen der anzurechnende Schulschluss ist.

Schulbusangebot für alle Grundschüler mit einem Schulweg von mehr als 2 km.

- ➔ Das entspricht bereits der bestehenden Vorgabe.

Busfahrer sollten im Umgang mit kleinen Kindern geeignet sein bzw. geschult werden.

- ➔ Das entspricht ohnehin den Auswahlkriterien. Fahrerschulungen auch zu speziellen Belangen des Schülerverkehrs finden regelmäßig statt.

## **5. Änderungsantrag zur Abwägung der SPD-Fraktion im Kreistag LOS vom 05.03.2021**

Die SPD-Fraktion beantragt in der Abwägung zur Lfd. Nr. 236 betreffend RB 35 Beeskow die Berücksichtigung von C auf A1 zu ändern.

- ➔ siehe vorn Stellungnahme zu Nr. 065

## **6. Hinweise des Bündnis Fürstenwalder Zukunft e.V. vom 05.03.2021**

Die Hinweise decken sich weitestgehend mit den Beteiligungsinhalten der Stadt Fürstenwalde und der Fraktion LINKE Fürstenwalde.

- ➔ Insofern wird auf die entsprechenden Stellungnahmen verwiesen.

.