

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

2026 bis 2030

Beteiligungsentwurf, Mai 2026

Auftraggeber
Landkreis Oder-Spree
Breitscheidstraße 7
15848 Beeskow
www.landkreis-oder-spree.de

Auftragnehmer
**VCDB VerkehrsConsult
Dresden-Berlin GmbH**
Könneritzstraße 31
01067 Dresden
Tel. 0351 4823 100
Fax 0351 4823 109
dresden@vcdb.de
www.vcdb.de

Standorte
**Dresden
Berlin
Magdeburg
Leipzig**



Kontakt
Heike Ikert
h.ikert@vcdb.de

Inhaltsverzeichnis

1	Planungsgrundlagen und Zielsetzungen.....	12
1.1	Ausgangssituation.....	12
1.2	Geltungsbereich des Nahverkehrsplans.....	12
1.3	Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans.....	13
1.4	Grundlagen des Nahverkehrsplans.....	13
1.4.1	Gesetzliche Rahmenvorgaben.....	13
1.4.2	Weitere Planungsgrundlagen.....	14
2	Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze.....	15
3	Analyse und Prognose.....	19
3.1	Evaluierung zur Durchführung des NVP 2021 – 2025.....	19
3.1.1	Leistungen und Maßnahmen.....	19
3.1.2	Kosten- und Zuschussentwicklung.....	22
3.2	Mitwirkung und Anhörung.....	24
3.3	Raumstruktur und soziodemografische Daten.....	25
3.3.1	Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen.....	25
3.3.2	Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung.....	25
3.3.3	Bevölkerung.....	26
3.3.4	Erwerbstätige und Arbeitsplätze.....	28
3.3.5	Bildungseinrichtungen.....	32
3.3.6	Tourismus, Freizeit und Erholung.....	34
3.3.7	Bestehende Infrastruktur-Planungen.....	35
3.4	ÖPNV-Angebotsstruktur.....	36
3.4.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV).....	36
3.4.2	Kommunaler ÖPNV auf der Straße.....	37
3.4.3	Kommunaler ÖPNV als Straßenbahn.....	40
3.4.4	Bedarfsverkehre.....	40
3.4.5	Werksverkehre.....	42
3.5	Verkehrsnachfrage im kommunalen ÖPNV.....	42
3.5.1	Bisherige Nachfragesituation.....	43

3.5.2	Nachfrageentwicklung bis 2030.....	49
4	Schwachstellenanalyse	53
4.1	Verkehrsangebot	53
4.1.1	Netzebenen und Verkehrsachsen	53
4.1.2	Räumliche Erschließung.....	54
4.1.3	Bedienzeitraum.....	55
4.1.4	Bedienungshäufigkeit	56
4.1.5	Erreichbarkeit	60
4.2	Verknüpfungspunkte und Anschlussicherung	63
4.2.1	Verknüpfungspunkte	63
4.2.2	Anschlussicherung.....	65
4.3	Infrastruktur und Fahrzeugpark.....	65
4.3.1	Haltestellen und Infrastruktur	65
4.3.2	Fahrzeugpark	66
4.4	Information, Marketing, Tarif und Vertrieb	67
4.4.1	Information und Marketing	67
4.4.2	Tarif und Vertrieb	68
4.5	Organisation	69
5	Rahmenkonzeption	71
5.1	Schienenpersonennahverkehr	71
5.2	Netzkonzeption.....	72
5.3	Angebotsstandards.....	73
5.3.1	Mindestbedienungsstandards	74
5.3.2	Vorgaben zur Erreichbarkeit	80
5.3.3	Räumliche Erschließung.....	83
5.4	Schülerbeförderung.....	83
5.5	Bedarfsgesteuerte Verkehre.....	85
5.6	Qualitative Standards.....	87
5.6.1	Barrierefreiheit	87
5.6.2	Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte...	89
5.6.3	Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort	92
5.6.4	Service und Fahrgastinformation.....	93

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Inhaltsverzeichnis

5.6.5	Pünktlichkeit, Verknüpfung und Anschlusssicherung	94
5.6.6	Tarif und Vertrieb	95
5.6.7	Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal.....	96
5.6.8	Störungs- und Beschwerdemanagement.....	97
5.6.9	Datenbereitstellung	97
5.6.10	Besondere Nutzergruppen	98
5.7	Alternative Antriebssysteme.....	99
5.7.1	Umsetzung der Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes	99
5.7.2	Weitere technologische Ansätze	100
6	Maßnahmenpaket	101
6.1	ÖPNV-Leistungsangebot (L)	101
6.2	Information, Marketing, Vertrieb (M).....	126
6.3	Infrastruktur (I)	129
7	Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung	135
8	Organisation und Genehmigung	137
8.1	Organisation	137
8.2	Genehmigung und Linienbündelung.....	138
9	Finanzierungskonzept.....	140
9.1	Finanzierungsgrundsätze	140
9.2	Finanzierung des ÖPNV.....	141

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bevölkerungsprognose für den Landkreis Oder-Spree	27
Abbildung 2:	Demografischer Wandel im Nahverkehrsraum.....	28
Abbildung 3:	Prognostizierte Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (svB) im Landkreis Oder-Spree	31
Abbildung 4:	Entwicklung Schülerzahlen im Landkreis Oder-Spree	34
Abbildung 5:	DALLI-Bediengebiet in der aktuellen Ausprägung (Stand: April 2026).....	41
Abbildung 6:	Übersicht der Nachfrage im ÖPNV an Schultagen	44
Abbildung 7:	Beförderte Personen je Fahrt in den Linien des PlusBus Oderland- Spree (Schultag), (*) Gemeinschaftskonzession BOS/RVS.....	45
Abbildung 8:	Fahrgäste pro Fahrt je Linie in Fürstenwalde/Spree (Schultag)	46
Abbildung 9:	Fahrgäste pro Fahrt je Linie in Eisenhüttenstadt (Schultag, vor Liniennetzreform im Sommer 2025).....	47
Abbildung 10:	Fahrgäste pro Fahrt je Linie im Berliner Umland (Schultag)	48
Abbildung 11:	Entwicklung der Betriebsleistung im Nahverkehrsraum	50
Abbildung 12:	Entwicklung des Motorisierungsgrades bis 2030.....	51
Abbildung 13:	Defizitäre Haupttrouten des regionalen Hauptnetzes	57
Abbildung 14:	Defizitäre Relationen im Berliner Umland	58
Abbildung 15:	Überschreitung der maximalen Beförderungszeit zu den übergeordneten Zentren	61
Abbildung 16:	Abweichungen von den Vorgaben der Mindestbedienungshäufigkeit	63
Abbildung 17:	Netzkonzeption.....	73
Abbildung 18:	Netzebenen Erkner und Umgebung	76
Abbildung 19:	Netzebenen im Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree.....	77
Abbildung 20:	Netzebenen im Stadtverkehr Eisenhüttenstadt.....	78
Abbildung 21:	Musterhaltestelle am Fahrbahnrand	88
Abbildung 22:	Achsendarstellung L-1.....	102
Abbildung 23:	Achsendarstellung L-2.....	103
Abbildung 24:	Achsendarstellung L-3.....	105
Abbildung 25:	Achsendarstellung L-4.....	106
Abbildung 26:	Achsendarstellung L-5.....	107
Abbildung 27:	Achsendarstellung L-6.....	108
Abbildung 28:	Darstellung Stadtverkehr Eisenhüttenstadt.....	110
Abbildung 29:	DALLI-Gebiet Neuzelle	112
Abbildung 30:	Darstellung Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree.....	113
Abbildung 31:	Darstellung Stadtverkehr Erkner.....	115

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Abbildung 32: Darstellung Stadtverkehrsrelation Erkner – Berlin-Müggelheim und Rufbusachse.....	117
Abbildung 33: DALLI-Gebiet Beeskow.....	118
Abbildung 34: Achsendarstellung L-13.....	119
Abbildung 35: DALLI-Gebiet Odervorland.....	120
Abbildung 36: Achsendarstellung L-15.....	121
Abbildung 37: Zwei-Ebenen-Modell der Organisation des ÖPNV.....	137
Abbildung 38: Entwicklung der Ausgleichsleistungen (inkl. Investitionskostenzuschüsse).....	142

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zuschussentwicklung 2018 bis 2024.....	24
Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Oder-Spree.....	29
Tabelle 3: Bildungseinrichtungen und Anzahl Schüler, Schülerinnen, Auszubildende im Schuljahr 2024/2025.....	33
Tabelle 4: Angebote des SPNV im Landkreis Oder-Spree.....	37
Tabelle 5: PlusBus-Linien der Marke „PlusBus Oderland-Spree“ im Bestand.....	38
Tabelle 6: PlusBus-Linien im Bestand.....	39
Tabelle 7: Straßenbahn-Linien im Bestand.....	40
Tabelle 8: Nachfragebeeinflussende Faktoren.....	52
Tabelle 9: Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum.....	54
Tabelle 10: Anforderungen an Bedienzeiträume im Bestand.....	55
Tabelle 11: Taktvorgaben Stadtverkehre.....	59
Tabelle 12: Taktvorgaben Landstraßenbahnen.....	60
Tabelle 13: Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Zentren.....	61
Tabelle 14: Vorgaben für die Mindestbedienhäufigkeit zur Erreichbarkeit zentraler Orte.....	62
Tabelle 15: Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum.....	64
Tabelle 16: Verkehrsunternehmen und Verkehrsverträge im Landkreis Oder-Spree.....	70
Tabelle 17: Mindestbedienstandards.....	75
Tabelle 18: Mindestbedienstandards lokale Verbindungen in Erkner und Umgebung.....	76
Tabelle 19: Mindestbedienstandards Fürstenwalde/Spree.....	78
Tabelle 20: Mindestbedienstandards Eisenhüttenstadt.....	79
Tabelle 21: Mindestbedienstandards Linie 87.....	80
Tabelle 22: Mindestbedienstandards Linie 88.....	80
Tabelle 23: Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Zentren.....	81
Tabelle 24: Vorgaben für die Erreichbarkeit zentraler Orte.....	82
Tabelle 25: Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum.....	83

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis

Tabelle 26:	Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum	85
Tabelle 27:	Festlegungen zum Linienbedarfsverkehr	87
Tabelle 28:	Haltestellentypen gemäß VBB	90
Tabelle 29:	Charakteristika des DALLI-Gebiets Odervorland	113
Tabelle 30:	Charakteristika des DALLI-Gebiets Schwielochsee / Beeskow	119
Tabelle 31:	Charakteristika des DALLI-Gebiets Odervorland	121
Tabelle 32:	Geplante Wohngebiete.....	124
Tabelle 33:	Neu einzurichtende Haltestellen	131
Tabelle 34:	Errichtung zusätzlicher Haltepositionen bzw. Verlegung bereits bestehender Haltestellen	131
Tabelle 35:	Beurteilungsmatrix	135
Tabelle 36:	Planung betriebliche Aufwendungen bei Umsetzung der Maßnahmen	143

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Anhangsverzeichnis, Kartenverzeichnis, Abkürzungsverzeichnis

Anhangsverzeichnis

Anhang 1:	Strukturdaten der Gemeinden
Anhang 2:	Angebot ÖPNV
Anhang 3:	Fahrgastnachfrage
Anhang 4:	Verbindungsrelationen
Anhang 5:	Übersicht Verknüpfungspunkte und Bahnstationen
Anhang 6:	Steckbriefe alternativer Mobilitätsangebote
Anhang 7:	Maßnahmenliste
Anhang 8:	Abwägungsmatrix

Kartenverzeichnis

Karte 3.3.2:	Raumstruktur
Karte 3.3.3-1:	Einwohner nach Gemeinden
Karte 3.3.3-2:	Einwohnerprognose nach Gemeinden
Karte 3.3.4:	Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort
Karte 3.3.5:	Schulstandorte
Karte 3.3.6:	Tourismus
Karte 3.5-1:	Fahrgastnachfrage an Haltestellen (Schultag)
Karte 3.5-2:	Fahrgastnachfrage an Haltestellen (Ferientag)
Karte 4.1.2:	Räumliche Erschließung
Karte 4.1.5-1:	Erreichbarkeit, Kriterium Reisezeit
Karte 4.1.5-2:	Erreichbarkeit, Kriterium Bedienungshäufigkeit
Karte 5.2:	Rahmenkonzeption

Abkürzungsverzeichnis

Bf, Bhf	...	Bahnhof
B+R	...	Bike and Ride
BbgBGG	...	Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz
BbgMobG	...	Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg
BbgFAG	...	Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz
BOKraft	...	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Anhangsverzeichnis, Kartenverzeichnis, Abkürzungsverzeichnis

BOS	...	Busverkehr Oder-Spree GmbH
BOStrab	...	Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen
CVD	...	Clean Vehicles Directive
DIN	...	Deutsches Institut für Normung
DFI	...	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	...	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EF	...	Einzelfahrten
EG-VO	...	Europäische Verordnung
EKZ	...	Einkaufszentrum
Fg.	...	Fahrgast
Fpl.-km	...	Fahrplankilometer
GOST	...	Gymnasiale Oberstufe
GSP	...	Grundfunktionaler Schwerpunkt
GWG	...	Gewerbegebiet
Hbf	...	Hauptbahnhof
H BVA	...	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HVR	...	Hauptverbindungsrelation
HVZ	...	Hauptverkehrszeit
IHK	...	Industrie- und Handelskammer
ITCS	...	Intermodal Transport Control System (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem)
kÖPNV	...	Kommunaler öffentlicher Personennahverkehr
K+R	...	Kiss and Ride
LEP-HR	...	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LK	...	Landkreis
LNVP	...	Landesnahverkehrsplan
LOS	...	Landkreis Oder-Spree
MIV	...	Motorisierter Individualverkehr
MWM	...	MWM-Solutions GmbH
MZ	...	Mittelzentrum
NVP	...	Nahverkehrsplan
NVZ	...	Normalverkehrszeit
öDA	...	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODV	...	On-Demand-Verkehr
ÖPNV	...	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-FV	...	ÖPNV-Finanzierungsverordnung
ÖPNVG	...	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
OSZ	...	Oberstufenzentrum
OZ	...	Oberzentrum
PBefG	...	Personenbeförderungsgesetz

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Anhangsverzeichnis, Kartenverzeichnis, Abkürzungsverzeichnis

P+R	...	Park and Ride
RASt	...	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	...	Regionalbahn
RE	...	Regionalexpress
RegG	...	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs
RiLi InnoMob	...	Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von innovativen Mobilitätsangeboten im Land Brandenburg
SaubFahrzeuge- BeschG	...	Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge
SPNV	...	Schienenpersonennahverkehr
Straba	...	Straßenbahn
SRS	...	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH
svB	...	sozialversicherungspflichtig Beschäftigten
SVZ	...	Schwachverkehrszeit
TöB	...	Träger öffentlicher Belange
VBB	...	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VCDB	...	VerkehrsConsult Dresden-Berlin GmbH
VDV	...	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VR	...	Verbindungsrelation
VU	...	Verkehrsunternehmen
VVBV	...	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
WK	...	Wohnkomplex
ZOB	...	Zentraler Omnibusbahnhof

Hinweis:

Aus Gründen der besseren und barrierefreien Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung der Sprachformen männlich, weiblich, divers verzichtet. Sämtliche Personenformen gelten gleichermaßen für alle Geschlechtsformen.

1 Planungsgrundlagen und Zielsetzungen

1.1 Ausgangssituation

Gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) wird den kommunalen Aufgabenträgern die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (kÖPNV) einschließlich des Schülerverkehrs als freiwillige Aufgabe im eigenen Wirkungsbereich zugewiesen. Danach haben diese auf ihrem Gebiet Planungen zur Sicherung und Verbesserung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs durchzuführen.

Planungsinstrument zur Verbesserung des ÖPNV ist nach § 9 ÖPNVG der kommunale Nahverkehrsplan (NVP). Dieser stellt einen Rahmenplan dar und soll, aufbauend auf einer Bestandsanalyse und den zu erwartenden strukturellen Entwicklungen, vor allem Zielvorstellungen für den ÖPNV formulieren und mögliche Maßnahmen zur Erreichung dieser Ziele in den Folgejahren aufzeigen.

Der aktuell gültige NVP wurde vom Kreistag des Landkreises Oder-Spree bis zum Ende des Jahres 2025 fortgeschrieben.

Der ab 2026 gültige Nahverkehrsplan soll dazu dienen, im Aufgabenfeld des ÖPNV eine sichere und solide Planungsgrundlage zu erhalten, die sowohl den Aspekten der Verkehrs- als auch der Haushaltspolitik Genüge trägt. Des Weiteren dient er dazu, die Anforderungen an den ÖPNV klar zu definieren, insbesondere auch im Hinblick auf die auslaufenden Liniengenehmigungen und Veränderungen im Verkehrswesen.

1.2 Geltungsbereich des Nahverkehrsplans

Der Geltungsbereich des NVP umfasst das Gebiet des Landkreises Oder-Spree. Der Landkreis umfasst dabei folgende Anzahlen und Arten von Gebietskörperschaften

- insgesamt sechs amtsfreie Städte
- fünf amtsfreie Gemeinde
- sechs Ämter mit insgesamt 25 nachgeordneten Gemeinden und einer nachgeordneten Stadt

Eine Auflistung der kreisangehörigen Kommunen findet sich im Anhang 1.

1.3 Zweck und Verbindlichkeit des Nahverkehrsplans

Der NVP bildet auf der Grundlage der nachfolgend beschriebenen Gesetze den Rahmen für die künftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Oder-Spree. Er wird damit zu einem wichtigen Element zur Steuerung des verkehrspolitischen Willens der Entscheidungsträger.

Der im NVP definierte Rahmen bindet zum einen den Landkreis Oder-Spree als Aufgabenträger selbst in seinem Handeln zur Weiterentwicklung des ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe. Zum anderen sind bei der Erteilung der Liniengenehmigungen an Verkehrsunternehmen die Vorgaben aus dem NVP zu beachten und entsprechend seinen Vorgaben eine Abwägung zwischen konkurrierenden Anträgen auf Liniengenehmigungen vorzunehmen.

1.4 Grundlagen des Nahverkehrsplans

Im Folgenden sollen die diesem NVP zugrunde liegenden gesetzlichen und planerischen Grundlagen vorgestellt werden.

1.4.1 Gesetzliche Rahmenvorgaben

Der NVP des Landkreises Oder-Spree setzt den verbindlichen Rahmen für die weitere Gestaltung des ÖPNV. Der Handlungs- und Gestaltungsspielraum für den Landkreis wird dabei durch gesetzliche Rahmenvorgaben auf europäischer, Bundes- und Landesebene bestimmt.

- Europäische Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (EG-VO 1370/2007) [1]
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) [2]
- Verordnung über die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) [3]
- Personenbeförderungsgesetz (PBefG) [4]
- Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) [5]
- Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (BbgSchulG) [6]
- Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV [7]
- UN-Behindertenrechtskonvention [8]
- Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG) [9]
- Gesetz zur Regionalisierung des ÖPNV (RegG) [10]
- Brandenburgisches Finanzausgleichsgesetz (BbgFAG) [11]
- Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) als Umsetzung der Clean Vehicles Directive (CVD) [12]

1.4.2 Weitere Planungsgrundlagen

Weitere Rahmenbedingungen bilden vorliegende überregionale und regionale sowie lokale Planungen.

Die wichtigsten Planungen mit Bezug und Auswirkungen auf den NVP sind:

- Landesnahverkehrsplan (LNVP) des Landes Brandenburg 2023-2027 [13]
- Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) [14]
- Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg [15]
- LOS Mobil 2030 – Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Oder-Spree [16]
- Leitfaden Mobilitätszentrum Oderland-Spree (MOOS) [17]
- Infrastrukturprogramm „i2030 Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg“ [18]
- Sachlicher Teilregionalplan „Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“ – Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree [19]
- Nahverkehrspläne der benachbarten ÖPNV-Aufgabenträger
 - Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023 [20]
 - Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße mit Änderung bis 2024 [21]
 - Nahverkehrsplan für den KÖPNV Märkisch-Oderland 2025-2029 [22]
 - Nahverkehrsplan Landkreis Dahme-Spreewald (2021-2025) [23]
- fachliche und lokale Planungen, wie z. B.
 - Schulentwicklungsplan des Landkreises Oder-Spree für die Schuljahre 2022 – 2027 [24]
 - Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg [25]
 - Genesis-Online-Datenbank [26]
 - Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit [27]
 - Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept der Gemeinde Briesen (Mark) [28]
 - Kommunales Mobilitätskonzept Schöneiche bei Berlin [29]

2 Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

Die Zielstellungen der Verkehrsentwicklung im Bedienungsgebiet des Aufgabenträgers werden im Integrierten Mobilitätskonzept für den Landkreis Oder-Spree (LOSmobil2030), im Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg 2023 bis 2027 und im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg beschrieben.

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 ÖPNVG des Landes Brandenburg. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot im Sinne der Fahrgäste zu gestalten.

Zudem sind die im Mobilitätsgesetz Brandenburg in Verbindung mit den im ÖPNV-Gesetz Brandenburg verankerten rechtlichen Rahmenbedingungen zum Erreichen der Klimaziele im Verkehrssektor richtungsweisend.

Aus den oben genannten Rahmendokumenten und Planungsvorgaben ergeben sich folgende verkehrspolitische Zielsetzungen, die durch den Landkreis Oder-Spree im Rahmen seiner Aufgabenträgerschaft für den kÖPNV vertieft werden.

Das übergeordnete Ziel des Landkreises besteht gemäß des **Integrierten Mobilitätskonzeptes für den Landkreis Oder-Spree - LOSmobil2030** darin, die Attraktivität des Umweltverbundes nachhaltig zu verbessern und einen flächendeckend mobilen und klimafreundlichen Landkreis zu erzielen. So sollen künftig ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie geeignete Ergänzungen durch Mobilitätsangebote wie Sharing von Fahrzeugen und für alle Zielgruppen eine echte Alternative zum MIV darstellen.

Zum Erreichen dieser Ziele wurden 2022 vom Kreistag vier zentrale Leitziele für die Mobilitätsentwicklung bis zum Jahr 2030 beschlossen, welche folgende Zielstellungen zur Entwicklung des ÖPNV im Landkreis beinhalten:

Stärkung des kÖPNV und Ergänzung durch alternative Mobilitätsangebote

Durch die Weiterentwicklung der kÖPNV-Angebote auf den Hauptachsen zwischen zentralen Orten sowie den Einsatz neuer flexibler Angebote zur nachhaltigen Verbesserung der Anbindung disperser Siedlungsstrukturen, Gewerbe- und Tourismusschwerpunkte soll die Attraktivität des Angebotes verbessert und eine geeignete Alternative zur Dominanz des MIV geschaffen werden.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

Verbesserung der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV

Neben dem Ausbau von Radwegen sollen an ÖPNV-Haltepunkten Radabstellanlagen zur Verknüpfung mit dem Radverkehr errichtet werden. Zusammen mit einem verbesserten Informationsangebot soll dadurch die Attraktivität des Radverkehrs und des Umweltverbundes sowohl im Alltag als auch im Tourismus weiter gesteigert werden.

Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum

Vor dem Hintergrund des weiteren Rückzuges von Versorgungsinfrastrukturen aus der Fläche ist insbesondere für immobile Bevölkerungsgruppen die Mobilität, Erreichbarkeit und Versorgung durch geeignete Mobilitäts- und Versorgungsangebote als Alternative zum MIV nachhaltig zu verbessern.

Bedarfsorientierte und barrierefreie Mobilität für alle Zielgruppen

Um Angebote für alle Menschen und nahezu alle Lebenssituationen bereitzustellen und gegenüber dem MIV konkurrenzfähig zu sein, muss der Zugang, die Nutzung und der Übergang zwischen Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes in Zukunft für alle Nutzer barrierefrei möglich sein.

Das Erreichen dieser Ziele wird durch die in diesem NVP benannten Handlungsfelder gewährleistet. Die Aussagen des vorliegenden NVP beziehen sich dabei auf den Zeitraum 2026 bis 2030.

Folgende konkret auf den Landkreis bezogene Leitlinien sind für den NVP relevant:

(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-Bediensstandards 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

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

aller Bürger des Landkreises ein. Der Landkreis setzt sich für eine attraktive Schienenverkehrsanbindung an den Flughafen BER ein.

(4) Die Sicherstellung der Schülerbeförderung ist gemäß BbgSchulG eine Pflichtaufgabe, während der kÖPNV im Allgemeinen eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe ist. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung sowie der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung folgend soll aber 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 (Mark) 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, Märkisch-Oderland, Spree-Neiße und der Stadt Frankfurt (Oder) sowie zum Nachbarland Polen unter Einbeziehung benachbarter Aufgabenträger 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 gemäß ÖPNVG nach Möglichkeit angebotsorientiert 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 Berliner Umlands, in den Stadtverkehren sowie auf Hauptverkehrsachsen vorzusehen.

(9) Der Landkreis leistet einen angemessenen Beitrag zur Erhaltung der (Land)Straßenbahnen und zur Modernisierung der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn. Bei nachgewiesener Wirtschaftlichkeit und bestehender Fördermöglichkeit sind auch Netzausbaumaßnahmen zu prüfen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

(10) Eine wesentliche Komponente einer möglichst angebotsorientierten Gestaltung der öffentlichen Verkehre ist die verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren auf Hauptverkehrsachsen. 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 abseits der Hauptverkehrsachsen zunehmend bedarfsgesteuert gestaltet werden.

(11) Erweiterungen im Bereich alternativer Mobilität unter Einbindung der Kommunen werden durch den Landkreis nach rechtlicher und fachlicher Prüfung im Interesse der Gesamtsicherung der Mobilität unterstützt.

(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, Leih- bzw. Mobilstationen).

(14) Die spezifischen Bedürfnisse von 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.

3 Analyse und Prognose

3.1 Evaluierung zur Durchführung des NVP 2021 – 2025

3.1.1 Leistungen und Maßnahmen

Die Maßnahmenempfehlungen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis aus dem NVP 2021 - 2025 wurden ausgewertet und deren Umsetzungsqualität eingeschätzt. Die Maßnahmen wurden in die Maßnahmenpakete

1. Angebotsstruktur
2. Angebotsentwicklung im SPNV
3. Angebotsentwicklung im kommunalen ÖPNV
4. Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

gegliedert.

Bewertet wurden 37 Einzelmaßnahmen- und Maßnahmenkomplexe, welche nachfolgend erläutert sind.

1. Angebotsstruktur

Für den ÖPNV im Landkreis getroffene Festlegungen hinsichtlich der Angebotsstruktur in den Ebenen

- Regionales Hauptnetz (Verbindungsnetz) mit konventionellem Linienbetrieb im SPNV und ÖPNV - auf aufkommensstarken Achsen der Relationskategorien
 - Hauptverbindungsrelationen PlusBus
 - Hauptverbindungsrelationen
 - Verbindungsrelationen
- Verbindungs- und Erschließungsnetz im Verflechtungsraum Berliner Umland mit Ortsverkehren im Verflechtungsraum Berliner Umland (Verflechtungsraumnetz)
- Städtische Netze und sonstige Ortsnetze außerhalb des Verflechtungsraumes Berliner Umland (Stadt- und Ortsnetze)
- Ergänzungsnetz zur Flächenerschließung und Schülerbeförderung sowie ergänzenden adäquaten alternativen (bedarfsgesteuerten) Bedienangeboten (regionales Erschließungsnetz)

wurden sowohl für den konventionellen Linienbetrieb als auch den ergänzenden Verkehr umgesetzt und konsequent weiter gestaltet.

2. Angebotsentwicklung im SPNV

Die Zielstellungen und Vorgaben zur ÖPNV-Angebotsentwicklung, die Beauftragung sowie die Finanzierung des schienengebundenen ÖPNV (SPNV) im Land Brandenburg, liegen in der Verantwortung des Landes Brandenburg, welches gemäß dem ÖPNVG die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wahrnimmt.

Der VBB organisiert konform für die beiden Aufgabenträger Berlin und Brandenburg die Umsetzung der politisch angestrebten ÖPNV-Ziele über die VBB GmbH und koordiniert das ÖPNV-Angebot, insbesondere im SPNV in beiden Bundesländern.

Die spezifischen Ziele und Vorgaben zur Angebotsstärkung des SPNV und zur Verbesserung der Anschlüsse zum ÖPNV sind in der Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030 festgeschrieben. Der parallel verlaufende zwingende Infrastrukturausbau wurde im Infrastrukturprogramm „i2030 Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg“ hinterlegt.

Der Landkreis ist über die politische Ebene als Gesellschafter im Entwicklungs- und Bestellprozess von SPNV-Verkehrsleistungen im Land Brandenburg eingebunden und kann über diesen Weg das SPNV-Angebot im Landkreis indirekt mitgestalten. In diesem Kontext bindet der VBB die unterschiedlichen Interessen der Partner ein. Zusätzlich wird der Landkreis über die Hörung in die Erstellung des Landesnahverkehrsplans eingebunden.

Die im NVP 2021-2025 aufgeführten Angebotsverbesserungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden nicht umgesetzt. So ist die Weiterführung der RB36 über Königs Wusterhausen zum Flughafen BER bzw. in die Berliner Innenstadt aufgrund fehlender technischer Möglichkeiten bzw. fehlender Infrastruktur im Bereich des Bahnhofs Königs Wusterhausen weiter offen. Auch die Reaktivierung der Bahnstrecke Bad Saarow Süd nach Beeskow wurde bisher nicht umgesetzt. Trotz intensiver Bemühungen des Landkreises wird die Relation bei der „Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten“ des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg, bezüglich der Nutzwertanalyse nicht weitergehend betrachtet. [30]

3. Angebotsentwicklung im Buslinienverkehr

Mit der Gründung der PlusBus-Marke „PlusBus Oderland-Spree“ im Dezember 2022 wurde das PlusBus-Konzept des Landkreises Oder-Spree auf folgenden Relationen umgesetzt:

- Erkner – Königs Wusterhausen (Linie 428) ab September 2024
- Fürstenwalde/Spree – Storkow (Linie 435)
- Strausberg – Erkner (Linie 950)

Über die Vorgaben des NVP hinaus, wurden auf folgenden zusätzlichen Relationen PlusBus-Linien eingeführt

- Beeskow – Eisenhüttenstadt (Linie 400)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

- Erkner – Neuenhagen (Linie 420)
- Fürstenwalde/Spree – Beeskow (Linie 440)

Auf den weiteren Hauptverbindungsrelationen wurden folgende Busbedienungen umgesetzt:

- Erkner – Rüdersdorf
- Erkner – Fangschleuse (Werksverkehr)
- Erkner – Herzfelde
- Wendisch Rietz – Bad Saarow

Die Entwicklung der verkehrlichen Leistungen auf den Verbindungsrelationen konzentrierte sich vor allem auf eine Verbesserung der Busbedienung auf den Relationen von Fürstenwalde/Spree nach Bad Saarow und Fangschleuse.

Im Verflechtungsraum Berliner Umland wurden erste Maßnahmen zur Angebotsverbesserung ergriffen, welche im weiteren Planungsverlauf evaluiert und angepasst werden müssen. Zur Einhaltung der Mindestbedienungsstandards erfolgte eine kontinuierliche Anpassung des ÖPNV-Angebotes. So wurden auf der Landstraßenbahn der Linie 88 eine Taktverdichtung in der HVZ auf einen 10-Minuten-Takt eingeführt.

Im April 2022 wurde der On-Demand-Verkehr DALLI in Storkow (Mark) in Betrieb genommen und das Bediengebiet zum 01. Juli 2023 auf das gesamte Amt Scharmützelsee ausgeweitet. Somit konnten neben der Grundversorgung ebenfalls Angebotsverbesserungen im Wochenend- und Freizeitverkehr erfolgreich realisiert werden. Dies gilt auch für die Ausweitung der Ausflugslinie A400 (Ausflugslinie Schlaubetal).

Im kreisgrenzenübergreifenden Schülerverkehr erfolgten nennenswerte Angebotsanpassungen auf den Linien 402/404 bis Goyatz im Landkreis Dahme-Spreewald, 408 zwischen Storkow (Mark) und Prieros im Landkreis, 432 zwischen Fürstenwalde/Spree und Müncheberg im Landkreis Märkisch-Oderland sowie 462 zwischen Beeskow und Frankfurt (Oder); weitere Optimierungen befinden sich in der Planung.

Die Stadtverkehrsangebote von Fürstenwalde/Spree (Linien 411 – 414) wurden ausgehend von der Taktverdichtung des RE1 jährlich angepasst. Zudem erfolgte im April 2024 die Einführung einer zusätzlichen Stadtlinie 416. In Eisenhüttenstadt (Linien 451-453) erfolgten im September 2025 umfangreiche Linienänderungen aufgrund veränderter Angebotsnachfragen.

4. Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

Bei der Schaffung barrierefreier Verkehrsangebote im Landkreis werden die definierten Ausstattungsparameter der Busverkehrsflotte weitestgehend umgesetzt, entsprechen jedoch nicht mehr dem zeitgemäßen Standard. Es fehlen Kriterien wie Innenschwenktüren, USB-Anschlüsse, WLAN-Verfügbarkeit, sowie Fahrradmitnahmemöglichkeiten.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Im Zusammenhang mit der Umstellung auf alternative Antriebstechnologien im konventionellen Linienbetrieb wurde ein technologieoffenes Gutachten erstellt. Der Linienbedarfsverkehr DALLI wird bereits mit vollelektrischen Fahrzeugen bedient.

Die Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur und die Angebotsschaffung für mobilitätseingeschränkte Personen sind ein fortlaufender Prozess. Der Landkreis orientiert sich beim barrierefreien Haltestellenausbau strikt an den Kriterien des VBB und erfasst den barrierefreien Ausbaustand gemeinsam mit den beauftragten Verkehrsunternehmen fortlaufend. Aufgrund der Diskrepanz zwischen Förderhöchstätzen gemäß landkreisinterner Richtlinie zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen im ÖPNV¹ und den tatsächlichen Ausbaukosten gestaltet sich der weitere barrierefreie Haltestellenausbau für die Kommunen schwierig.

Im Rahmen der Angebotsentwicklung und des Qualitätsmanagements wurden messbare Maßnahmen zur Verbesserung der Zuverlässigkeit, Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit im ÖPNV mit den Betreibern vereinbart. Diese werden regelmäßig ausgewertet, weisen jedoch Verbesserungspotenziale auf. Gleiches gilt für wichtige Qualitätskriterien, wie etwa Fahrzeug- und Personaleinsatz, Digitalisierung von Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice, welche weiter zu verbessern sind.

3.1.2 Kosten- und Zuschussentwicklung

Die vom Landkreis Oder-Spree zur Finanzierung des ÖPNV gezahlten Mittel haben sich in den Jahren 2018 bis 2024 wie in Tabelle 1 dargestellt entwickelt. Die Tabelle zeigt weiterhin die jeweiligen Aufkommens- und Bedarfspositionen an Haushaltsmitteln.

Die Mittelbereitstellung aus dem Kreishaushalt ist innerhalb dieses Zeitraums um durchschnittlich 29,1 % pro Jahr gestiegen.

¹ Eine Überarbeitung der landkreiseigenen Förderrichtlinie unter Beachtung der Fördersituation im Land Brandenburg ist derzeit in Planung.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Zuschussentwicklung (in Tausend Euro)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Landesmittelzuweisung an LK Oder-Spree							
Landesmittel nach § 1 (2) ÖPNVFV (Betriebskosten)	5.194	4.835	4.764	4.959	4.808	5.068	5.103
Investive Landeszuweisungen	1.255	1.686	1.254	1.252	1.246	619	1.164
zusätzliche Landesmittel nach VVBV	3	4	4	4	4	-	-
zusätzliche Landesmittel nach VVPlusBus	-	-	-	-	-	-	7
zusätzliche Landesmittel nach RiLi InnoMob	-	-	-	-	192	607	-
Landesmittel Rettungsschirm/ Billigkeitsleistungen nach Rückforderung durch Land (2 Jahre rückwirkend)	-	-	344	812	1.096	15	301
Zwischensumme Landeszuweisung	6.452	6.525	6.366	7.027	7.345	6.309	6.575
Weiterleitung von Landesmitteln durch benachbarte Aufgabenträger	67	62	60	59	108	109	119
Summe fremde Haushaltsmittel	6.519	6.587	6.426	7.086	7.453	6.418	6.694
Einsatz von Haushaltsmitteln							
Vertragliche Zahlungsverpflichtung für das Linienbündel	7.495	8.090	8.482	9.133	10.744	14.393	14.987
Busverkehr Oder-Spree GmbH	6.513	7.069	7.372	7.987	8.841	12.024	12.292
Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (Linie 87) ²	468	476	586	601	616	622	634
Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (Linie 88) ³	511	541	521	525	551	568	568
MWM-Solutions GmbH (ODV) ⁴	-	-	-	-	733	1.175	1.486
Fährleistungen	3	3	3	3	3	3	6
Zuwendungen für Investitionen Infrastruktur							
an Kommunen	27	50	45	64	47	44	50

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Zuschussentwicklung (in Tausend Euro)	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
an Straßenbahnbetriebe	911	2.781	329	64	13	20	2.808
an Verkehrsunternehmen ohne Straßenbahn	-	236	-	-	-	-	-
Sonstiges							
Weiterleitung von Landesmitteln an benachbarte Aufgabenträger	54	55	55	55	55	51	19
Gesellschaftsbeiträge VBB	74	74	85	86	104	106	110
Gutachter- und Marketingkosten	-	-	-	-	-	21	36
Weiterreichung Rettungsschirm/Billigkeitsleistung an VU	-	-	344	812	1.096	15	301
Summe Haushaltsmitteleinsatz	8.561	11.286	9.340	10.215	12.059	14.649	18.310
Mittelbereitstellung aus dem Kreishaushalt	2.391	2.461	3.797	4.429	5.164	8.831	9.986

Tabelle 1: Zuschussentwicklung 2018 bis 2024

3.2 Mitwirkung und Anhörung

Die durch den Landkreis Oder-Spree am 31. Mai 2024 als Aufgabenträger für den kommunalen öffentlichen Personennahverkehr beauftragte Neuaufstellung des NVP für den Zeitraum 2026 bis 2030 wurde aktiv durch das Amt für Kreisentwicklung und Infrastruktur als verantwortlicher Aufgabenträger für die Verkehrsleistungserbringung im Kreisgebiet begleitet.

In den verschiedenen Planungsstufen wurden gemeinsame Arbeitskreissitzungen zur Abstimmung von Zwischenergebnissen, vertiefende Abstimmungsgespräche auf fachlicher Ebene sowie Informationstermine in Kreisausschusssitzungen zum jeweiligen Projektstand ausgeführt. Im Anhörungsverfahren wurden die Städte und Gemeinden als Betroffene einbezogen und deren Anforderungen als Träger öffentlicher Belange (TöB) abgefragt.

² Als Bestellergemeinschaft erhält die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (Linie 87) einen zusätzlichen Ausgleichsbetrag durch die Gemeinde Woltersdorf

³ Als Bestellergemeinschaft erhält die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (Linie 88) einen zusätzlichen Ausgleichsbetrag durch den Landkreis Märkisch-Oderland und die Gemeinden Schöneiche bei Berlin und Rüdersdorf bei Berlin

⁴ Nach Gegenrechnung der kommunalen Beteiligung und Fahrgeldeinnahmen

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Zudem wurden die Städte und Gemeinden, Schulen und benachbarten Aufgabenträger (inkl. Powiat Krośnieński) des Landkreises sowie Interessensverbände mittels einer Online-Befragung vom 1. Dezember 2024 bis 5. Januar 2025 in die Nahverkehrsplanung einbezogen.

Die Bürgerschaft des Landkreises konnte sich in verschiedenen Beteiligungsformaten an der Nahverkehrsplanung beteiligen. In der Zeit vom Juni bis September 2025 bestand die Möglichkeit, Verbesserungswünsche auf einer vom Landkreis veröffentlichten interaktiven Online-Karte einzutragen. Weiterhin konnten sich die Bürger im Rahmen von öffentlichen Ideen-Workshops in den Planungsprozess einbringen. Diese fanden am 9. Juli 2025 in Fürstenwalde/Spree, am 15. Juli 2025 in Erkner, am 8. September 2025 in Eisenhüttenstadt und am 15. September 2025 in Beeskow statt.

3.3 Raumstruktur und soziodemografische Daten

3.3.1 Einteilung des Untersuchungsgebietes in Verkehrszellen

Der Landkreis Oder-Spree ist in sechs amtsfreie Städte, fünf amtsfreie Gemeinden und sechs Ämter mit insgesamt einer amtsangehörigen Stadt und 24 amtsangehörigen Gemeinden gegliedert.

Für den Landkreis Oder-Spree wird entsprechend definiert, dass jeder Ortsteil mit mindestens 100 Einwohnern eine Verkehrszelle bildet. Die Analysen und Bewertungen im Rahmen des NVP erfolgen auf Basis der Verkehrszellen.

3.3.2 Räumliche Einordnung und zentralörtliche Gliederung

Der Nahverkehrsraum Landkreis Oder-Spree liegt im Osten des Bundeslandes Brandenburg und gehört zur Planungsregion Oderland-Spree. Der Sitz der Kreisverwaltung befindet sich im Mittelzentrum Beeskow. Umgeben wird der Landkreis Oder-Spree vom Landkreis Spree-Neiße im Süden/Südosten, dem Landkreis Dahme-Spreewald im Westen/Südwesten, dem Land Berlin im Nordwesten und dem Landkreis Märkisch-Oderland im Norden. Im Osten wird der Geltungsbereich des NVP von der kreisfreien Stadt Frankfurt (Oder) und der Republik Polen begrenzt.

Das Gebiet des Landkreises Oder-Spree wird der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg zugeordnet. Darüber gehören die Stadt Erkner und die amtsfreien Gemeinden Schöneiche bei Berlin, Woltersdorf und Grünheide (Mark) sowie die amtsangehörige Gemeinde Gosen-Neu Zittau zum Berliner Umland. Die weiteren Städte und Gemeinden werden dem „Weiteren Metropolenraum“ zugeordnet, dessen Besiedlungsdichte und Wachstumsdynamik gegenüber dem Berliner Umland schwächer ausgeprägt ist.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Zukunftsfähige Branchen werden in dieser Region durch das Land Brandenburg besonders gefördert, wodurch sich auch künftig weitere Auswirkungen auf die Arbeitsplatzdichte und die Pendlerbewegungen ergeben. Hier sind insbesondere die in Grünheide (Mark) angesiedelte Tesla Gigafactory und ihre Zulieferbetriebe bedeutsam.

In Richtung Polen besitzt insbesondere der Schienenverkehr zur Personenbeförderung und zum Gütertransport über Frankfurt (Oder) Vorrang. Für den Landkreis Oder-Spree betrifft das die Schienenverbindung von Berlin über Frankfurt (Oder) nach Zielona Góra.

Im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) werden die Städte Fürstenwalde/Spree, Beeskow, Eisenhüttenstadt und Erkner als Mittelzentrum ausgewiesen. In diesen Städten sind die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung räumlich zu konzentrieren. Dazu sind Waren- und Dienstleistungsangebote des gehobenen Bedarfes zu sichern und zu qualifizieren. Darüber hinaus dienen die Mittelzentren mit ihren Schnittstellen zwischen Regionalverkehr und dem ÖPNV in der Fläche der Erschließung und Stabilisierung der ländlichen Räume. [31]

In Karte 3.3.2 ist die zentralörtliche Gliederung des Nahverkehrsraumes dargestellt.

3.3.3 Bevölkerung

Die Zahl der Einwohner mit Hauptwohnsitz im Landkreis Oder-Spree zum 31. Dezember 2025 wird vom Landkreis Oder-Spree mit 185.305 angegeben. [32] [33] Bei einer Gesamtfläche von ca. 2.257 km² [34] ergibt das eine Bevölkerungsdichte von 82 Einwohnern je km². Gemeindefein betrachtet variiert diese jedoch stark. Aufgrund der Nähe zu Berlin sind die im Nordwesten des Landkreises gelegenen Gemeinden Schöneiche bei Berlin, Woltersdorf und die Stadt Erkner am dichtesten besiedelt. Die ländlich geprägten Gemeinden Schlaubetal, Grunow-Dammendorf, Ragow-Merz, Mixdorf des Amtes Schlaubetal und Diensdorf-Radlow (Amt Scharmützelsee) weisen die geringste Einwohnerdichte auf.

Nach den Städten Fürstenwalde/Spree und Eisenhüttenstadt sind Schöneiche bei Berlin und die Stadt Erkner die bevölkerungsreichsten Kommunen.

Die Verteilung der Einwohner auf die Gemeinden und Städte des Nahverkehrsraums und die jeweiligen Bevölkerungsdichten sind in Karte 3.3.3-1 grafisch dargestellt.

Anhang 1 zeigt die Strukturdaten für die Städte, Ämter und Gemeinden im Nahverkehrsraum.

Prognose

Im Landkreis Oder-Spree wird für das Jahr 2030 gemäß der Bevölkerungsvorausschätzung 2024 bis 2040 [35] eine Einwohnerzahl von ca. 177.800 prognostiziert.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

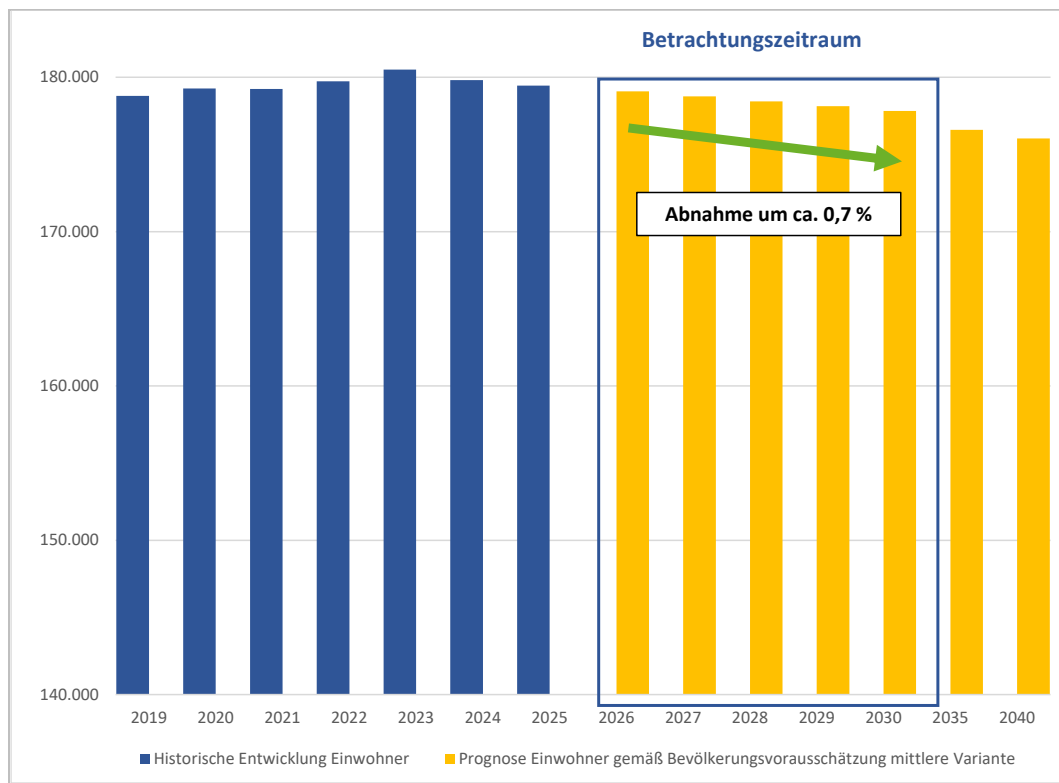


Abbildung 1: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Oder-Spree

Dies entspricht mit einer Abnahme um ca. 1.270 Personen oder 0,7 % einer weitgehend stabilen Bevölkerungsentwicklung im Zeitraum von 2026 bis 2030 (vgl. Abbildung 1)⁵.

Dennoch sind starke regionale Unterschiede erkennbar. Im Westen und Norden des Landkreises werden Bevölkerungszuwächse und im Osten bzw. Süden des Landes sinkende Einwohnerzahlen prognostiziert. Die größten Rückgänge weist im Betrachtungszeitraum Eisenhüttenstadt mit einer Verringerung um ca. 7 % bzw. ca. 1.600 Einwohner auf. In Karte 3.3.3-2 ist die Prognose der Bevölkerungsentwicklung der Gemeinden bis 2040 dargestellt.

Die Gruppe der 0- bis 15-Jährigen nimmt zahlenmäßig bis 2030 um ca. 3 % ab; deren Anteil an der Gesamtbevölkerung verändert sich jedoch kaum. Gemäß der Bevölkerungsvorausschätzung ist auch im Nahverkehrsraum ein Zuwachs der älteren Bevölkerung um ca. 7 % bis 2030 zu erwarten. Damit einhergehend steigt der Anteil der Menschen mit altersbedingten Mobilitätseinschränkungen.

⁵ Die Angaben beruhen auf den in der Bevölkerungsvorausschätzung 2024 bis 2040 enthaltenen Werten, da auf Basis der kommunalen Statistik keine Prognose vorliegt.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Der zu erwartende demografische Wandel im Nahverkehrsraum wird in der nachfolgenden Abbildung 2 durch einen Vergleich der Gruppe der 0 bis 15-Jährigen mit der Gruppe der über 65-Jährigen verdeutlicht.

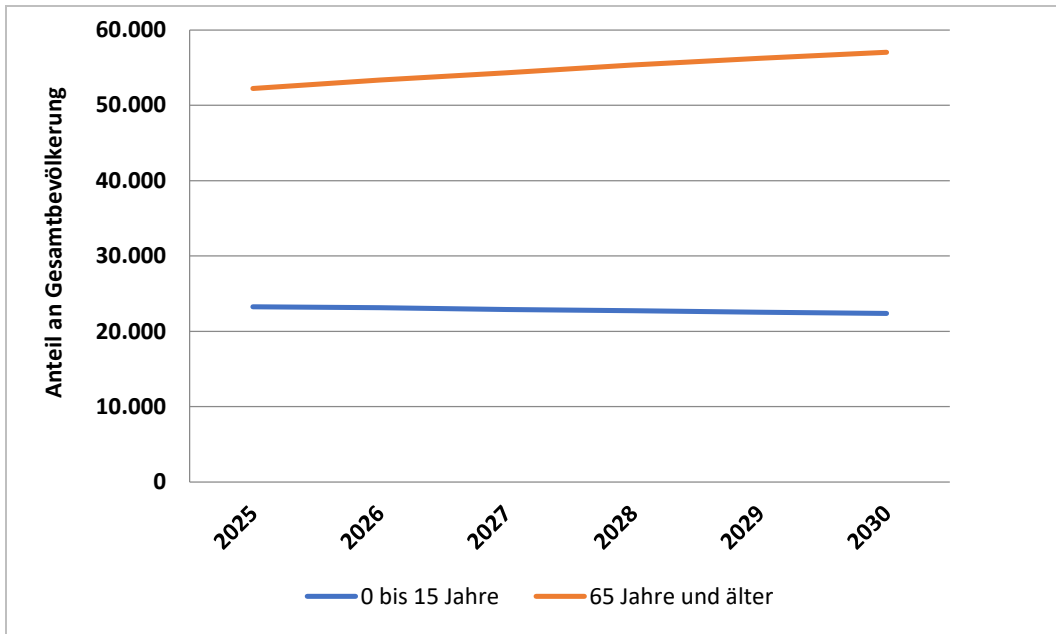


Abbildung 2: Demografischer Wandel im Nahverkehrsraum

3.3.4 Erwerbstätige und Arbeitsplätze

Im Landkreis Oder-Spree gibt es ca. 85.300 Erwerbstätige⁶. Für das Jahr 2024 wurden von der Bundesagentur für Arbeit folgende Kennwerte für die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten⁷ veröffentlicht [36]:

	Anzahl
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort	68.751
Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort	71.463
Arbeitslosenquote ⁸	6,4 %
Einpendler	29.326
Auspendler	32.081

⁶ Erwerbstätige umfassen alle Personen, die als Arbeitnehmer oder Selbstständige eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben.

⁷ Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte sind eine Teilmenge aller Erwerbstätigen.

⁸ Durchschnitt des Jahres 2024

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

	Anzahl
Pendlersaldo (Einpendler minus Auspendler)	-2.755

Tabelle 2: Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte im Landkreis Oder-Spree

Die 68.751 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort machen einen Anteil von ca. 81 % aller Erwerbstätigen im Landkreis Oder-Spree aus. Für diesen Teil der Erwerbstätigen kann dem Anhang 1 sowie der Karte 3.3.4 die Verteilung auf die Arbeitsorte (Gemeinden) entnommen werden. Die Gemeinde Grünheide (Mark) und Stadt Fürstenwalde/Spree weisen mit ca. 15.000 bzw. 14.200 die meisten Arbeitsplätze auf, gefolgt von Eisenhüttenstadt mit 11.700 Arbeitsplätzen.

Im Landkreis Oder-Spree sind die Arbeitsplätze hauptsächlich auf Unternehmen des Dienstleistungssektors (ca. 61 %) sowie das produzierende Gewerbe (ca. 38 %) verteilt. Die Land- und Forstwirtschaft spielt mit rund 1,5 % der Arbeitsplätze eine untergeordnete Rolle.

In Grünheide (Mark) ist mit der Tesla Gigafactory das größte Unternehmen des Landkreises ansässig. Derzeit sind hier ca. 12.000 Mitarbeitende beschäftigt. Darüber hinaus zeigt sich eine klassische Arbeitsplatzkonzentration in den Mittelzentren Fürstenwalde/Spree und Eisenhüttenstadt.

Fürstenwalde/Spree weist eine diversifizierte Wirtschaftsstruktur mit Unternehmen der Chemieindustrie, Bauunternehmen, Handwerksdienstleister sowie weiterer Wirtschaftszweige auf. In Eisenhüttenstadt sind insbesondere die Stahlindustrie und Metallverarbeitung sowie die Zulieferer- und Papierindustrie die größten Arbeitgeber.

Insgesamt ist für den Landkreis Oder-Spree ein Auspendlerüberschuss mit ca. 2.750 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten zu verzeichnen.

Die wichtigsten Städte bzw. Gemeinden als Arbeitsorte der Pendler sind

- Grünheide (Mark) mit ca. 15.100 Einpendlern
- Fürstenwalde/Spree mit ca. 8.200 Einpendlern
- Eisenhüttenstadt mit ca. 6.100 Einpendlern und
- Beeskow mit ca. 3.500 Einpendlern.

Hinsichtlich der Pendlerbeziehungen sind zwei Schwerpunkte erkennbar. Im nördlichen Kreisgebiet gibt es viele Pendlerbewegungen von Fürstenwalde/Spree in die angrenzenden Städte und Gemeinden, wobei die Pendlerbeziehungen in Richtung Bad Saarow und Grünheide (Mark) mit jeweils ca. 1.300 täglichen Bewegungen dominieren. In Richtung Grünheide (Mark) ist eine einseitige Beziehung zwischen Wohn- und Arbeitsort erkennbar, welche zu den Spitzenstunden zu einseitigen Verkehrsmittelauslastungen führt. Längere Pendlerwege existieren nach Beeskow mit ca. 600 täglichen Beziehungen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Im südöstlichen Kreisgebiet stellt die Relation von Eisenhüttenstadt nach Neuzelle mit ca. 1.100 Pendlern den größten Pendlerstrom dar, wobei auch hier die Wohnort-Arbeitsort-Situation erkennbar ist.

Zwischen den Pendlerschwerpunkten im Norden und Südosten ist nur relativ wenig Pendlerverkehr vorhanden.

Bei den externen Pendlerrelationen ist mit ca. 14.300 Pendlern nach Berlin und ca. 9.800 Pendlern von Berlin der insgesamt größte Pendlerstrom vorhanden, wodurch die Bedeutung der Stadt Berlin als Metropole und Arbeitsplatzschwerpunkt aber auch des Landkreises mit seinem Arbeitsplatzangebot unterstrichen wird. Darüber hinaus ist das Oberzentrum Frankfurt (Oder) mit ca. 5.300 Auspendlern und ca. 3.300 Einpendlern bedeutsam.

Weitere größere Pendleraufkommen existieren zu den benachbarten Landkreisen. Zum Landkreis Märkisch Oderland bestehen rund 7.200 tägliche Pendelbeziehungen, wovon mit ca. 4.250 die Einpendler in den Landkreis Oder-Spree dominieren. Aus dem bzw. zum Landkreis Dahme-Spreewald verkehren täglich ca. 1.900 Ein- und ca. 2.300 Auspendler. IN Richtung des Landkreises Spree-Neiße werden täglich rund 900 Wege und in der Rückrichtung rund 500 Wege zurückgelegt.

Prognose

In Abbildung 3 ist eine Prognose zur Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im Landkreis Oder-Spree bis ins Jahr 2030 dargestellt. Die Berechnung erfolgte grundsätzlich anhand der Entwicklung der Altersgruppen zwischen 18 und 65 Jahren entsprechend der Regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnung des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg [37]. Darin ist unterstellt, dass die wirtschaftliche Situation (z. B. hinsichtlich der Arbeitslosenquote) konstant bleibt. Diese lag im Jahr 2024 bei 6,4 % [36].

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

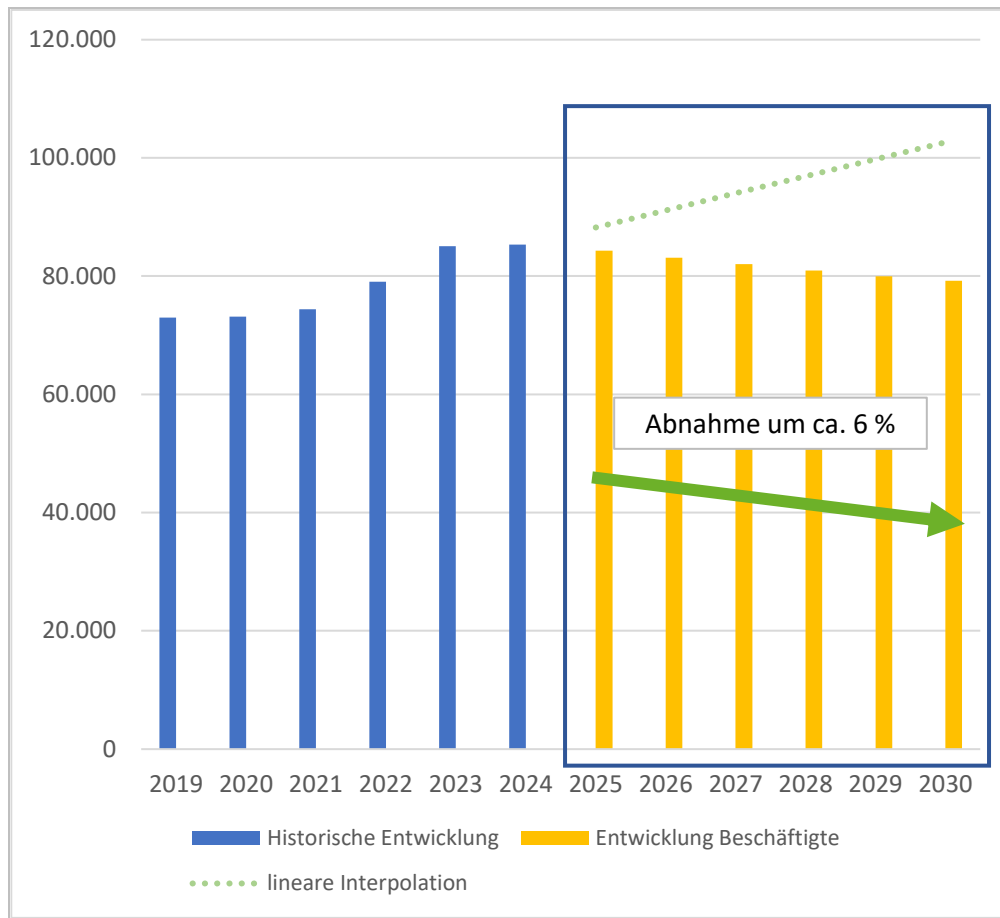


Abbildung 3: Prognostizierte Entwicklung der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (svB) im Landkreis Oder-Spree

Insgesamt ist bis ins Jahr 2030 ein Rückgang der Beschäftigtenzahlen um ca. 6 % auf 79.200 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte zu erkennen. Zum Vergleich ist mittels einer angenommenen linearen Fortentwicklung auf Basis der historischen Beschäftigtenentwicklung die Entwicklung der Beschäftigtenzahlen aufgezeigt. Angesichts der Bevölkerungsentwicklung in den kommenden Jahren scheint dieser Trend jedoch nicht realistisch, sodass er in dieser Betrachtung lediglich einen oberen Grenzwert darstellen kann. Bei einer günstigen Fortentwicklung der Arbeitslosigkeit und einer Anpassung der Pendlerströme auf das Arbeitsplatzangebot im Landkreis Oder-Spree (u. a. durch geplante Ansiedlungen) ist auch eine Verstetigung bzw. weitere positive Dynamik der derzeitigen Beschäftigtenzahlen möglich.

3.3.5 Bildungseinrichtungen

Im Landkreis Oder-Spree wurden im Schuljahr 2024/2025 ca. 23.400 Schüler, Schülerinnen und Auszubildende an 71 Einrichtungen der allgemeinen und beruflichen Bildung unterrichtet (vgl. Tabelle 3). Die Primarstufe wird in den wohnortnahen 34 Grundschulen und in den drei Schulzentren (Oberschule mit integriertem Grundschulenteil) unterrichtet.

Ab der Sekundarstufe I sind die Schulplätze an den Oberschulen und Gymnasien in den Mittelzentren Erkner, Fürstenwalde/Spree, Beeskow und Eisenhüttenstadt zu finden. Die berufliche Bildung wird im Oberstufenzentrum Oder-Spree mit seinen Standorten in Fürstenwalde/Spree und Eisenhüttenstadt gewährleistet. Zudem gibt es in Fürstenwalde/Spree und Gosen-Neu Zittau Berufsschulen für Sozialwesen, Wirtschaft und Verwaltung. Während der Besuch der Grundschulen dem Prinzip der möglichst wohnortnahen Betreuung unterliegt, besteht für die anderen Schulen eine hinsichtlich der Finanzierung des Schulweges (Kostenübernahme durch den Landkreis) eingeschränkte Wahlfreiheit des Schulortes.

Bildungseinrichtung	Anzahl Einrichtungen	Anzahl Schülerinnen, Schüler und Auszubildende
Grundschule in öffentlicher Trägerschaft	28	7.894
Grundschule in freier Trägerschaft	6	1.066
Oberschule in öffentlicher Trägerschaft	4	1.301
Oberschule in freier Trägerschaft	8	1.099
Oberschule mit integriertem Grundschulenteil in öffentlicher Trägerschaft	3	1.892
Gymnasium in öffentlicher Trägerschaft	4	3.023
Gymnasium in freier Trägerschaft	4	1.338
Gesamtschule mit GOST in öffentlicher Trägerschaft	1	755
Gesamtschule mit GOST in freier Trägerschaft	1	393
Schule mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt "Lernen" in öffentlicher Trägerschaft	3	529

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Bildungseinrichtung	Anzahl Einrichtungen	Anzahl Schülerinnen, Schüler und Auszubildende
Schule mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt "geistige Entwicklung" in öffentlicher Trägerschaft	3	245
Schule mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt "geistige Entwicklung" in freier Trägerschaft	1	176
Oberstufenzentrum (mit 7 Abteilungen) in öffentlicher Trägerschaft	1	3.071
Berufliche Schule in freier Trägerschaft	4	584
Summe	71	23.366

Tabelle 3: Bildungseinrichtungen und Anzahl Schüler, Schülerinnen, Auszubildende im Schuljahr 2024/2025

Darüber hinaus sind folgende Planungen für die Nahverkehrsplanung bedeutsam.

Seit dem Schuljahr 2025/2026 ist das neue Gymnasium in Schöneiche eröffnet und wird sukzessive erweitert. Im Schuljahr 2030/2031 werden 229 Schüler und Schülerinnen erwartet. Die Oberschule Fürstenwalde „Spree“ wird bis zum Schuljahr 2026/2027 in eine Oberschule mit Grundschulteil umgewandelt.

Zudem ist die Umwandlung der Morus-Oberschule in Erkner zur Gesamtschule perspektivisch geplant. Die Inbetriebnahme der Einrichtung ist im Jahr 2026/2027 vorgesehen. Darüber hinaus wird zum Schuljahr 2026/2027 in Hangelsberg eine Zweigstelle der Gerhart-Hauptmann-Grundschule Grünheide (Mark) eröffnet.

Nach der Zusammenführung der beiden Schulteile „Regine Hildebrand“-Schule mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt „geistige Entwicklung“ im Standort Fürstenwalde wird im Schuljahr 2028/2029 der Standort Erkner geschlossen.

Prognose

Die prognostizierten Schülerzahlen bis zum Schuljahr 2031/2032⁹ ist in Abbildung 4 zu erkennen. Diese umfasst die Entwicklung der Anzahl aller Schüler, Schülerinnen und Auszubildenden im Landkreis Oder-Spree und weist gegenüber dem Schuljahr 2025/2026 eine leichte Zunahme der Schülerinnen und Schüler um ca. 2,2 % bis zum Schuljahr 2030/2031

⁹ Quelle: Landkreis Oder-Spree, Schulverwaltungsamt

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

aus. Dies kann sich insbesondere durch die Entwicklungen im Oberstufenbereich mit zusätzlichen Schülerinnen und Schülern aus anderen Landkreisen so fortsetzen.

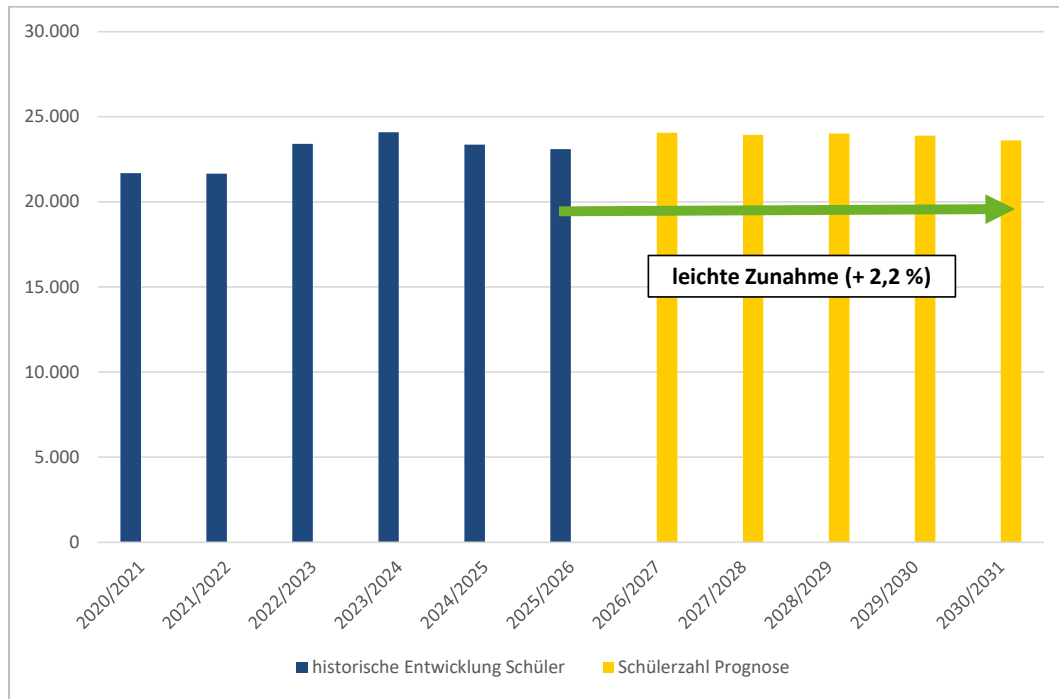


Abbildung 4: Entwicklung Schülerzahlen im Landkreis Oder-Spree

3.3.6 Tourismus, Freizeit und Erholung

Das Gebiet des Landkreises gehört zum Seengebiet Oder-Spree und gilt als eine der wald- und seenreichsten Regionen Brandenburgs, in der der Tourismus eine wichtige Rolle spielt und weiter an Bedeutung gewinnt. So stiegen die Übernachtungszahlen im Zeitraum von 2019 bis 2024 trotz pandemiebedingter Rückgänge um ca. 24 % auf ca. 1,5 Mio. Übernachtungen im Jahr an. [38]

Große touristische Anziehungspunkte bieten die Naturparks Schlaubetal und Dahme-Heideseen sowie die Scharmützelsee-Region mit der als Heilbad anerkannten Gemeinde Bad Saarow und dem staatlich anerkannten Erholungsort Wendisch-Rietz. Weitere Tourismusziele von überregionaler Bedeutung sind die historische Klosteranlage in Neuzelle sowie Woltersdorf mit seiner Schleusenanlage am Rande von Berlin.

Neben Bad Saarow, das mit ca. 360.000 Übernachtungen im Jahr 2024 einen Platz unter den Top 10 der Gästeübernachtungen im Land Brandenburg belegt, sind auch in Eisenhüttenstadt und Erkner steigende Gästezahlen ersichtlich.

Eine grafische Auswertung der Übernachtungszahlen von Gästen nach Gemeinden des Landkreises Oder-Spree ist in Karte 3.3.6 enthalten. Die Grafik zeigt, dass touristische

ÖPNV-Angebote insbesondere in den Seengebieten sowie hinsichtlich des Anschlusses der Mittelzentren sinnvoll sind.

3.3.7 Bestehende Infrastruktur-Planungen

In den nächsten Jahren ist im Nahverkehrsraum die geplante Norderweiterung der Tesla Gigafactory mit den nachfolgend aufgeführten Neubaumaßnahmen zur multimodalen Anbindung mit Auswirkungen auf die verkehrliche Entwicklung bedeutend. In diesem Zusammenhang sind folgende infrastrukturelle Maßnahmen geplant:

- Umbau des Bahnhofs Fangschleuse zu einem Personenbahnhof und einem Güterbahnhof
 - Personenbahnhof (vier Bahnsteige inkl. Überholgleise), Inbetriebnahme 2026
 - Güterbahnhof (Anschluss GWG Freienbrink inkl. Lokauszieh- und Lokwartegleise)
- Errichtung neuer Bahnhofsvorplatz
 - neuer Hauptzugang Tesla mit eigenem Busbahnhof für internen Shuttle
 - P+R-, K+R- und B+R-Plätze
 - Parkhaus
 - Busbahnhof mit 6 Bussteigen inkl. Busstellplätze mit Vorrüstung von Lademöglichkeiten
 - neue Fuß- und Radwegeverbindungen
- Straßenneubau L 386 zur Anbindung Teslas an BAB 10 und Anschluss zur Landesstraße L 23
- Neue Straßenüberführung der L 23 über Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn am ehemaligen Standort Bahnhof Fangschleuse

Weitere siedlungsstrukturelle Planungen mit verkehrlichen Auswirkungen umfassen folgende Maßnahmen:

- Gewerbebebietsentwicklung in
 - Storkow (Mark) „Neu Boston 3“ bis 2030
 - Fürstenwalde/Spree östlich der B168 bis ...
 - Schöneiche bei Berlin Gewerbegebiet Nord bis...
 - Beeskow „Hufefeld“ bis ...
- Wohnbauvorhaben in
 - Schöneiche bei Berlin auf dem Gelände der ehemaligen Gärtnerei bzw. LPG bis ...
 - Fürstenwalde/Spree (Spreevorstadt) bis ... und Heidefeld bis ...
 - Beeskow (Vorheide) bis ...
 - Woltersdorf bis...
- Errichtung eines Fahrradparkhauses in Fürstenwalde/Spree am Bahnhof (Nordseite) bis Ende 2027

Darüber hinaus sind für den Nahverkehrsraum verkehrlich bedeutsame, aber nicht unter die Aufgabenträgerschaft des Landkreises fallende Infrastruktur-Maßnahmen zur Beschleunigung von Eisenbahnverbindungen geplant:

- Ausbau des Bahnhofs Eisenhüttenstadt (Bahnsteigverlängerungen für den Einsatz längerer Züge auf dem RE1) bis ...
- Ausbau Bahnhof Königs-Wusterhausen (Entflechtung Nordkopf und zweites neues Regionalbahngleis) bis voraussichtlich Ende 2027 (Auswirkungen auf RB36)

3.4 ÖPNV-Angebotsstruktur

Der ÖPNV im Landkreis Oder-Spree setzt sich aus schienengebundenen und straßengebundenen Verkehrsmitteln zusammen. Der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bietet mit Regionalexpressen, Regionalbahnen und S-Bahnen das schnelle, überregionale Verkehrsangebot und befindet sich in Aufgabenträgerschaft des Landes Brandenburg, koordiniert über den VBB.

Der Busverkehr bietet das Grundangebot des kÖPNV in der Fläche und in den Städten des Landkreises Oder-Spree. Im Berliner Umland wird dieses Angebot durch Straßenbahnlinien ergänzt. In der Stadt Storkow (Mark), dem Amt Scharmützelsee sowie Teilen der Gemeinde Rietz-Neuendorf wird mittels On-Demand-Verkehren ein flexibles Verkehrsangebot vorgehalten.

Nachfolgend ist die Angebotsstruktur des ÖPNV im Landkreis grundlegend beschrieben. Eine Übersicht über alle Linien, Verläufe, Bedienzeiträume und Takte bzw. Bedienungshäufigkeiten findet sich in Anhang 2.

3.4.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Oder-Spree ist strukturell geprägt von Verkehren mit und zur Metropole Berlin. In Tabelle 4 sind die Linie des SPNV im Landkreis Oder-Spree aufgeführt.

Linie	Verlauf	typischer Takt [min] ¹⁰		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.
RE1	Magdeburg Hbf – Brandenburg	60	60	60
	– Berlin Hbf – Erkner – Fürstenwalde (Spree) – Frankfurt (Oder)	20	30	30

¹⁰ Der Takt weicht zu einzelnen Saison- oder Tageszeiten bzw. Streckenabschnitten ab. Hier dargestellt sind die für den Landkreis Oder-Spree maßgeblichen charakteristischen Taktzeiten.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Linie	Verlauf	typischer Takt [min] ¹⁰		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.
	– Eisenhüttenstadt – Cottbus	60 EF ¹¹	60 -	60 -
RE10	Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt – Cottbus – Leipzig	120	120	120
RB43	Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt – Cottbus – Falkenberg (Elster)	120	120	120
RB35	Fürstenwalde (Spree) – Bad Saarow-Pieskow	60	60	60
RB36	Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder)	60	60	60
S3	Erkner – Berlin Ostbahnhof – Berlin Spandau	10	10	10
TES	Berlin Ostbahnhof – Erkner – Tesla Süd	30/60 ¹²	-	EF

Tabelle 4: Angebote des SPNV im Landkreis Oder-Spree

Der SPNV verkehrt mit sehr dichten Angebotsqualitäten auf Achsen im Norden und Osten des Landkreises. Für die Erschließung des inneren Kreisgebietes und der Kreisstadt Beeskow spielt die RB 36 eine besondere Rolle. Der Gesundheits- und Kurstandort Bad Saarow wird über eine Stichstrecke aus Fürstenwalde/Spree an den SPNV angebunden. Erkner ist zudem als Endpunkt in das Netz der S-Bahn Berlin eingebunden.

Der Standort des Automobilproduzenten Tesla in Grünheide (Mark) ist über eine separate Linie TES angebunden, die von diesem finanziert wird.

Der Landkreis Oder-Spree ist nicht Aufgabenträger für den SPNV. Daher wird dieser im Folgenden in Schnittstellenbetrachtungen aktiv eingebunden, aber nicht als Entwicklungsbestandteil des NVP berücksichtigt. Der Fokus liegt auf dem kÖPNV.

3.4.2 Kommunalen ÖPNV auf der Straße

Der kommunale ÖPNV auf der Straße kann in drei Bestandteile unterteilt werden:

¹¹ Einzelfahrten

¹² Die Fahrten verkehren ca. 1–2-mal pro Stunde in Abhängigkeit von den Schichtzeiten.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

- hochwertiger Regionalverkehr mit PlusBus¹³
- weiterer Regionalverkehr und Schülerverkehr
- Stadtverkehre in Fürstenwalde/Spree und Eisenhüttenstadt sowie stadtverkehrsähnlich in Erkner

Der **PlusBus Oderland-Spree** verkehrt nach einem festgelegten Standard im Takt an allen Verkehrstagen und wird durch das Land Brandenburg über die Verwaltungsvorschrift PlusBus finanziell gefördert¹⁴. In Tabelle 5 sind die PlusBus-Linien im Bestand aufgeführt.

Li- nie	Verlauf	typischer Takt [min] ¹⁵		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.
400	Beeskow – Grunow – Eisenhüttenstadt	60	120	120
420	Erkner – Woltersdorf – Schöneiche – <i>Neuenhagen (S)</i>	60	120	120
428	Erkner – Neu Zittau – <i>Königs Wusterhausen</i>	60	120	120
435	Fürstenwalde/Spree – Rauen – Reichenwalde – Storkow (Mark)	60	120	120
440	Fürstenwalde/Spree – Beeskow	60	120	120
950	Erkner – <i>Strausberg</i>	60	120	120

Tabelle 5: PlusBus-Linien der Marke „PlusBus Oderland-Spree“ im Bestand

Insbesondere im Bereich Erkner überlagern sich die Buslinien so, dass stadtverkehrsähnliche Angebote entstehen, die den Vorgaben im Berliner Umland entsprechen.

Im Landkreis gibt es weitere wichtige Linien, die im dichten Takt außerhalb des PlusBus-Standards verkehren. Diese dienen vorwiegend der Anbindung von wichtigen Zentren und Gewerbestandorten. Insbesondere im Berliner Umland werden damit die geforderten Angebotsqualitäten sichergestellt.

¹³ PlusBus ist eine rechtlich geschützte Marke, die von der Mitteldeutschen Verkehrsverbund GmbH (MDV) entwickelt wurde. Die Vorgaben des MDV bzw. des Lizenznutzungsvertrages zwischen MDV und VBB sind bei Nutzung der Marke einzuhalten.

¹⁴ VV PlusBus ist bis 31. Dezember 2025 befristet.

¹⁵ Der Takt weicht zu einzelnen Saison- oder Tageszeiten bzw. Streckenabschnitten ab. Hier dargestellt sind die für den Landkreis Oder-Spree maßgeblichen charakteristischen Taktzeiten.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Die grundständige Bedienung im ländlichen Raum wird hauptsächlich durch den Schülerverkehr übernommen, der in der Regel in den kommunalen ÖPNV integriert ist, sodass auf freigestellte Schülerverkehre möglichst verzichtet werden kann.

Weitere dichte Verkehrsangebote gibt es in den Stadtverkehren in Fürstenwalde/Spree und Eisenhüttenstadt:

Linie	Verlauf	typischer Takt [min] ¹⁶		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.
Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree				
411	Platz der Solidarität – Paul-Frost-Ring – Grüner Wald – Bahnhof – Einkaufszentrum Nord	30	60	60
412	Petersdorf – EKZ Süd – Gewerbe Ost – Bahnhof – EKZ Nord	60	60	60
413	Platz der Solidarität – Bahnhof – EKZ Nord	60	-	-
414	Platz der Solidarität – Bahnhof – OSZ Palmnicken	EF ¹⁷	EF	-
416	Bahnhof – Ziegeleiweg	60	-	-
Stadtverkehr Eisenhüttenstadt ¹⁸				
451	ZOB – QualifizierungsCentrum	EF	-	-
452	ZOB – Glogower Ring – ZOB	60	-	-
453	Bahnhof Glashüttenstraße – Rathaus – ZOB – QualifizierungsCentrum	30	-	-
454	Bahnhof Vorplatz – Friedensplatz – Mittelschleuse – Omnibusbahnhof	30	60	60

Tabelle 6: PlusBus-Linien im Bestand

¹⁶ Der Takt weicht zu einzelnen Saison- oder Tageszeiten bzw. Streckenabschnitten ab. Hier dargestellt sind die für den Landkreis Oder-Spree maßgeblichen charakteristischen Taktzeiten.

¹⁷ Einzelfahrten zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten

¹⁸ Im August 2025 fand eine Reform des Stadtbusverkehrs in Eisenhüttenstadt statt, die nicht Bestandteil der Analyse war. Im Kern wurde das Angebot auf eine Ringlinie in beiden Richtungen stündlich verkehrende Ringlinie 451/452 sowie eine Linie 453 zu den Schulanfangs- und Schulendzeiten zwischen Bahnhof und QualifizierungsCentrum konzentriert.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Fahrten in nur nachgefragten Zeiten und Räumen werden teilweise als liniengebundener RufBus angeboten.

3.4.3 Kommunalen ÖPNV als Straßenbahn

Im Berliner Umland werden die Gemeinden Woltersdorf und Schöneiche bei Berlin u. a. durch zwei Straßenbahnlinien erschlossen und bedient. Diese binden die Orte an das S-Bahn-Netz von Berlin in einem dichten Takt an. Die Kernmerkmale dieser Linie sind in Tabelle 7 dargestellt:

Linie	Verlauf	typischer Takt [min] ¹⁹		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.
87	Woltersdorf, Schleuse – Woltersdorf – S-Bhf. Berlin-Rahnsdorf	10/20	20	20
88	S-Bhf. Friedrichshagen – Schöneiche – Alt Rüdersdorf	10/20	20	20

Tabelle 7: Straßenbahn-Linien im Bestand

3.4.4 Bedarfsverkehre

On-Demand-Angebot DALLI

Auf dem Gebiet der Stadt Storkow (Mark) sowie im Amt Scharmützelsee und Teilen der Gemeinde Rietz-Neuendorf verkehrt der On-Demand-Verkehr DALLI. Dieser versteht sich als flexibler Rufbus, der ohne festen Fahrplan und ohne feste Routen nachfragegerechte Verbindungen anbietet. Dabei wird ein dichtes Netz an festen und virtuellen Haltestellen bedient, sodass Zugangswege minimiert werden. Der DALLI ist zu folgenden Zeiten im Einsatz:

- Montag bis Donnerstag: 6:00 bis 22:00 Uhr
- Donnerstag bis Freitag: 6:00 bis 0:30 Uhr
- Samstag und Feiertag: 8:00 bis 0:30 Uhr
- Sonntag: 8:00 bis 22:00 Uhr

Die Fahrten können jederzeit per App oder Telefon (KI-gestützter Sprachassistent) für spontane Fahrten oder bis zu sieben Tage im Voraus gebucht werden. Eine Buchung über DALLI-Agenturen zu festgelegten Servicezeiten ist ebenso möglich.

¹⁹ Der Takt weicht zu einzelnen Saison- oder Tageszeiten bzw. Streckenabschnitten ab. Hier dargestellt sind die für den Landkreis Oder-Spree maßgeblichen charakteristischen Taktzeiten.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

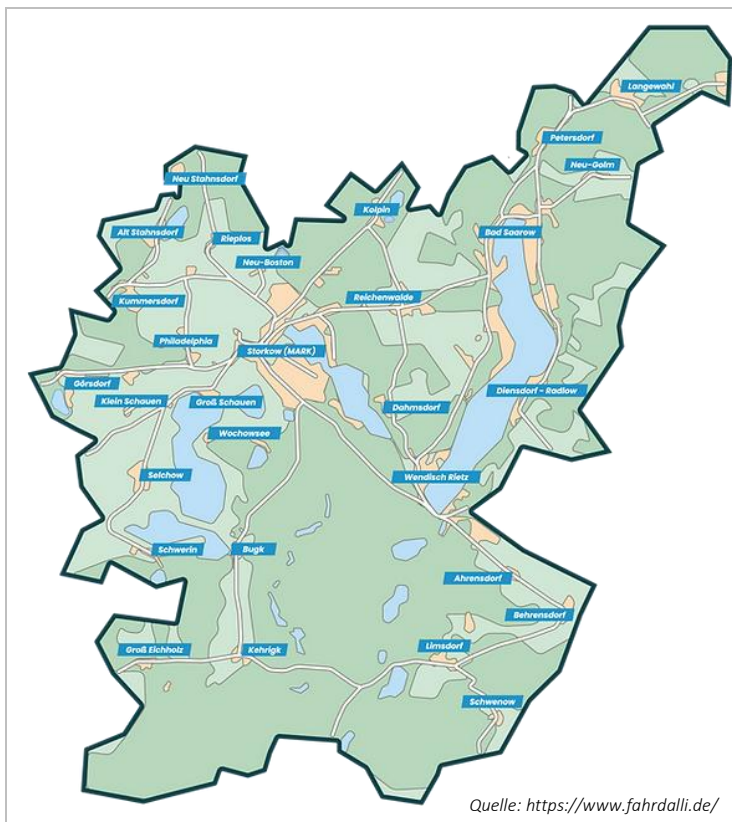


Abbildung 5: DALLI-Bediengebiet in der aktuellen Ausprägung (Stand: April 2026)

Im DALLI können auch Rollstühle und größere Gepäckstücke befördert werden, was bei der Buchung im Voraus angegeben werden muss.

Der DALLI verkehrt nach dem Tarif des VBB, zu dem ein zusätzlicher Zuschlag erhoben wird. Die Höhe des Zuschlages wird differenziert nach einem Grundzuschlag und einem Nachtzuschlag.

Eine Priorisierung bestimmter Nutzergruppen für bestimmte Tageszeiten wird aktuell nicht vorgenommen, ist aber möglich. Dies könnte durch eine Nutzungsbeschränkung, Priorisierung oder auch Erhöhung der Grundzuschläge für bestimmte Zielgruppen umgesetzt werden.

RufBus-Angebote

Das aktuell beauftragte Verkehrsunternehmen im Linienbündel Oder-Spree/Bus, setzt im Linienverkehr zur nachfragegerechten Angebotssteuerung RufBusse ein. Dies passiert in Räumen und Zeiten schwacher Verkehrsnachfrage. Dabei werden sowohl ganze Fahrten als auch Fahrtabschnitte nur auf vorherige Bestellung per Telefon durchgeführt. Die Bestellung muss mindestens 60 min vor Fahrtantritt erfolgen (zu festgelegten Servicezeiten)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

bzw. ein Ausstiegswunsch bei einem nur auf Bestellung bedienten Streckenabschnitt direkt beim Fahrpersonal angemeldet werden.

Die RufBusse verkehren auf den folgenden Linien:

- Linie 404 Beeskow – Tauche – Goyatz – Lieberose (Teilstrecken)
- Linie 414 StadtBus Fürstenwalde/Spree: Palmnicken OSZ – Molkenberg – Bahnhof – Platz der Solidarität (ganze Fahrten)
- Linie 418 Hohenbinde – Erkner – Woltersdorf – Rüdersdorf Krankenhaus (Teilstrecken)
- Linie 423 Erkner – Neu Zittau – Burig – Steinfurt (ganze Fahrten)

Die als RufBus verkehrenden Fahrten sind im Linienfahrplan als solche ausgewiesen. Es gilt der Tarif des VBB.

3.4.5 Werksverkehre

Im Landkreis Oder-Spree gibt es Werksverkehre, die zur berufsbezogenen Beförderung auf dem Arbeitsweg genutzt werden können. Diese verkehren im Auftrag der Tesla Germany GmbH und dienen der Beförderung von Mitarbeitern der Tesla Gigafactory in Grünheide (Mark). Das Unternehmen finanziert die Linien eigenständig. Die Linien verkehren dabei nicht auf dem Werksgelände, sondern dienen als Zubringer oder Abholer zu den entsprechenden Werkzugängen.

Folgende Linien sind dabei im Einsatz:

- T1: Bf. Fangschleuse – Tesla
- T3: Königs Wusterhausen – Tesla
- T4: Erkner – Tesla (verkehrt nur am Wochenende)
- T6: Bf. Berlin Südkreuz – Tesla
- T9: Mahlsdorf – Hönow – Neuenhagen – Rüdersdorf – Tesla

Weiterhin kofinanziert das Unternehmen Verkehre auf den öffentlichen Linien 419 (Erkner – Fangschleuse – Tesla – Freienbrink) und 437 (Fürstenwalde/Spree – Hangelsberg – Tesla – Erkner).

3.5 Verkehrsnachfrage im kommunalen ÖPNV

Für die Analyse der Fahrgastnachfrage wurden Daten von den Verkehrsunternehmen Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn (SRS), der Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS) und der MWM-Solutions GmbH (MWM) ausgewertet.

3.5.1 Bisherige Nachfragesituation

Die Busverkehr Oder-Spree GmbH erhebt in seinen eigenen Fahrzeugen über automatische Fahrgastzählsysteme kontinuierlich die Fahrgastnachfrage. Dies erfolgt fahrtengenau. Fahrten von Nachauftragnehmern sowie einzelner Verkehrstage (z. B. Ferientage) standen zur Auswertung nur eingeschränkt zur Verfügung.

Bei den Landstraßenbahnen der Linien 87 und 88 erfolgen Fahrgastzählungen in regelmäßigen Abständen. Die Ergebnisse werden dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt.

Im RufBusverkehr DALLI erfolgt die Fahrgastzählung im Rahmen der Fahrgastdisposition. Die Daten werden dem Aufgabenträger monatlich zur Verfügung gestellt.

Gesamter Landkreis und ländlicher Raum

Abbildung 6 zeigt die Fahrgastnachfrage an den Haltestellen im Landkreis Oder-Spree an einem Schultag. Diese Grafik findet sich auch in Karte 3.5-1 (Schultag) wieder. Karte 3.5-2 zeigt die Fahrgastnachfrage an einem Ferientag.

Besonders hoch ist die Nachfrage in den Orten des Berliner Umlandes (Erkner, Wolterdorf, Schöneiche bei Berlin, Grünheide (Mark)) sowie in den Mittelzentren Beeskow, Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt. Weitere Schwerpunkte der Verkehrsnachfrage sind zudem die Orte Storkow (Mark), Bad Saarow, Müllrose und Neuzelle, wo es in der Regel auch größere Schulstandorte gibt. Es zeigen sich stark ausgeprägte innerkreisliche Nachfragebeziehungen in den Ortsbeziehungen Fürstenwalde/Spree – Bad Saarow und Eisenhüttenstadt – Neuzelle. Die Zählquoten bzw. fehlenden Zählungen im südlichen Landkreis (Tauche, Friedland, Schlaubetal, südliches Neuzelle) lassen keine Schlüsse für diese Bereiche zu.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

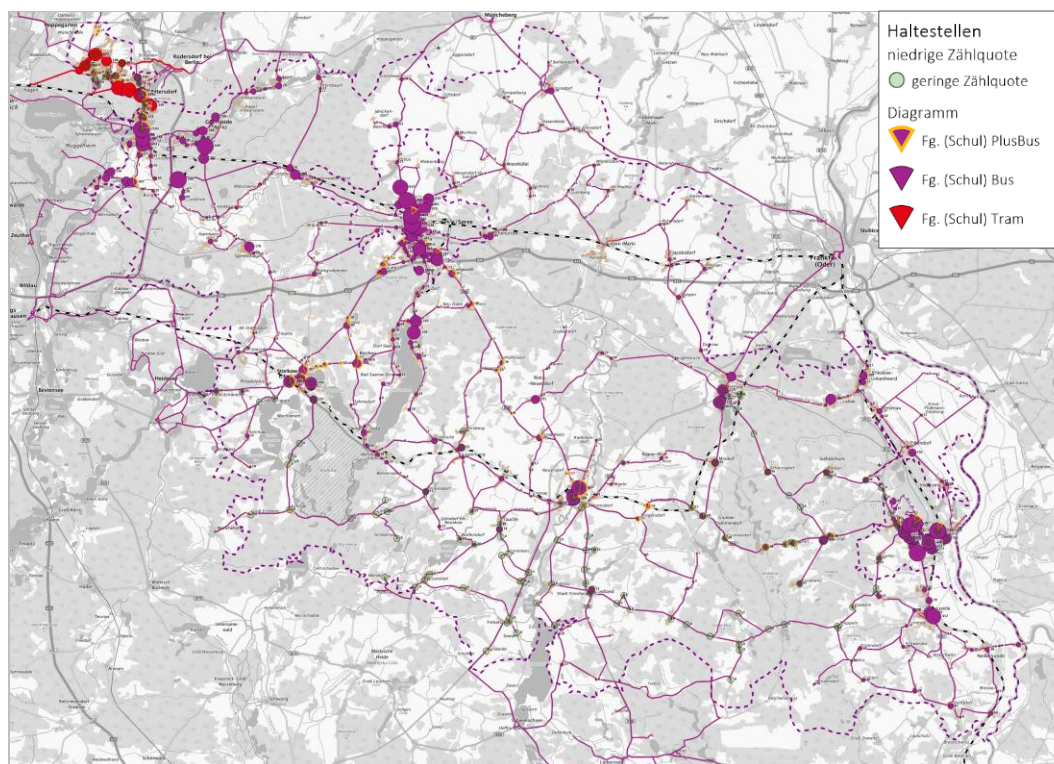


Abbildung 6: Übersicht der Nachfrage im ÖPNV an Schultagen

Haltestellen mit hohen Anzahlen an Ein- und Aussteigern pro Fahrt finden sich in Hartmannsdorf, Reichenwalde, Wendisch-Rietz, Biegen, Müllrose, Mixdorf und Fünfeichen.

Fahrgastpotenziale gibt es in Groß Lindow (1.600 Einwohner, heute nur Schülerfahrten), Vogelsang, Mönchwinkel / Spreewerder sowie in Teilbereichen der Gemeinde Steinhöfel. Das Potenzial für den südlichen Landkreis ist aufgrund fehlender Fahrgastzahlen nicht ermittelbar.

In Abbildung 7 ist die Anzahl der durchschnittlich Beförderten Personen in den einzelnen Linien des PlusBus Oderland-Spree²⁰ zu erkennen.

²⁰ Die Linie 950 liegt nicht in der Verantwortung des Landkreises Oder-Spree und wird nicht durch das Verkehrsunternehmen Busverkehr Oder-Spree bedient, mit dem der Landkreis in einem Vertragsverhältnis steht.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

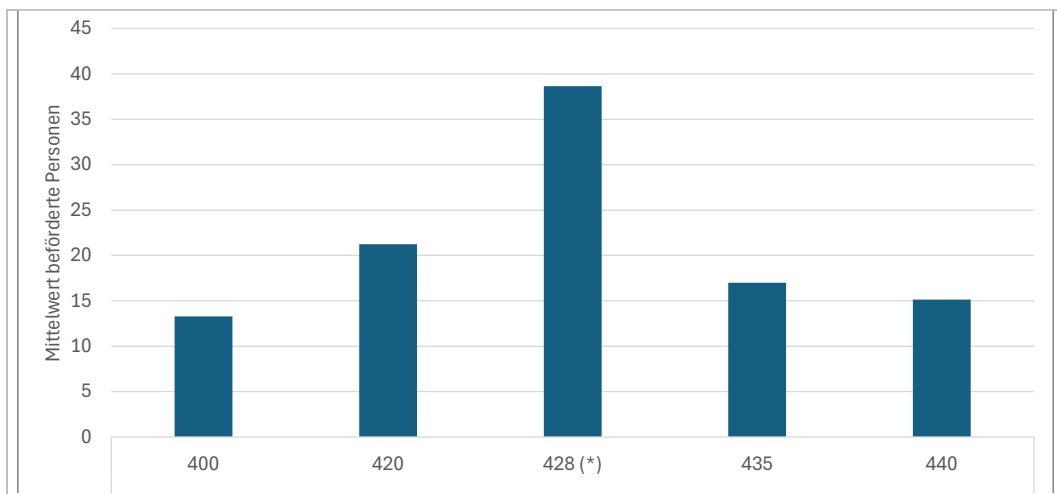


Abbildung 7: Beförderte Personen je Fahrt in den Linien des PlusBus Oderland-Spree (Schultag),
(*) Gemeinschaftskonzession BOS/RVS

Die mit Abstand höchste Nachfrage in diesem Kontext hat die PlusBus-Linie 428 (Erkner – Neu Zittau – Königs Wusterhausen). Die restlichen PlusBus-Linien im Landkreis Oder-Spree haben ein ähnliches Nachfrageniveau, das sich mit durchschnittlich ca. 15 bis 20 Personen je Fahrt einordnen lässt. Damit ist die Nachfrage in diesen Angeboten als gut und stabil zu charakterisieren.

Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree

In Fürstenwalde/Spree werden im Stadtverkehr mit den Linien 411 bis 416²¹ schultäglich ca. 8.900 Fahrgäste befördert. Mit den Stadtverkehrslinien werden ca. 30.300 Einwohner erschlossen. Damit ergibt sich eine normierte Fahrgastdichte von 4,3 beförderten Fahrgästen pro Kilometer bzw. 0,29 Fahrgästen pro Einwohner.

²¹ Linie 415 wird eigenwirtschaftlich durch die BOS betrieben.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

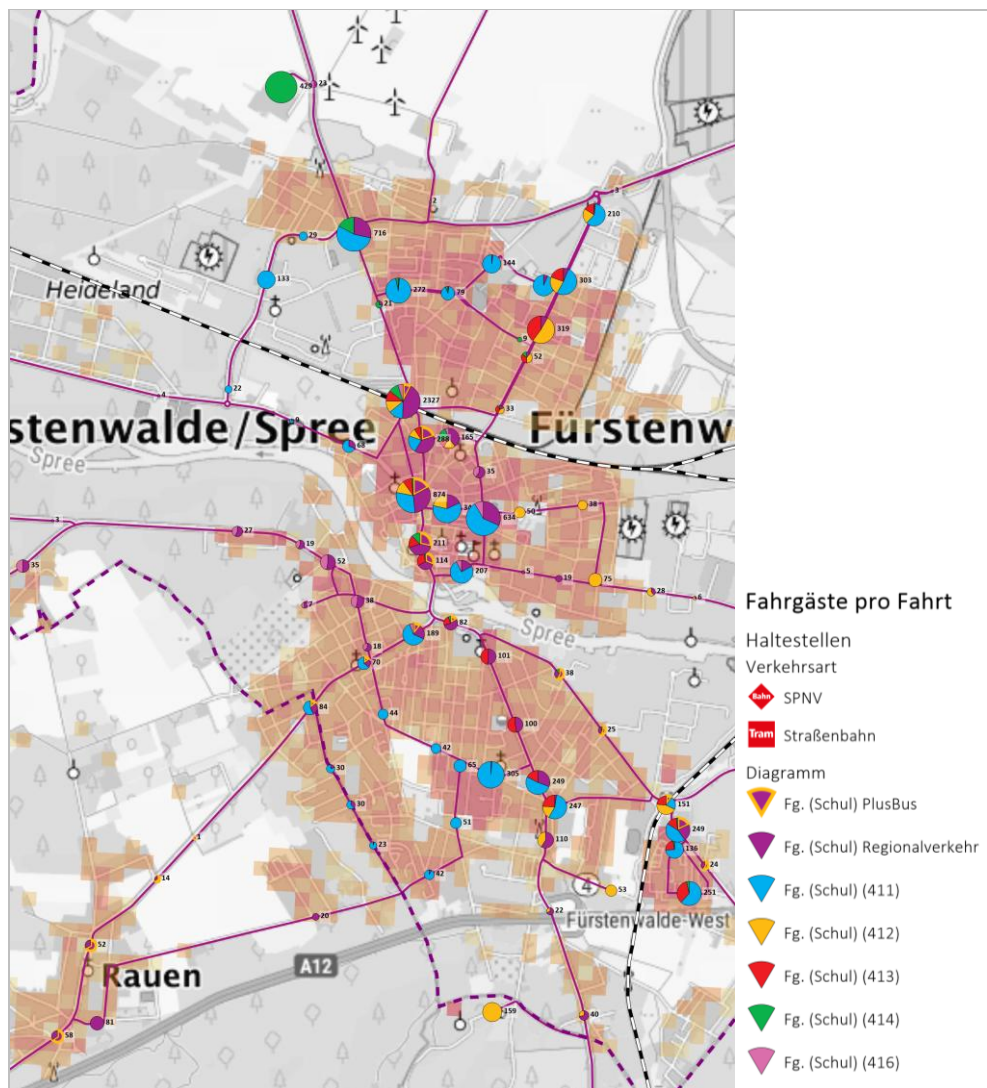


Abbildung 8: Fahrgäste pro Fahrt je Linie in Fürstenwalde/Spree (Schultag)

In Abbildung 8 sind die Fahrgäste pro Fahrt je Linie an einem Schultag dargestellt. Es ist ersichtlich, dass ein Großteil der Fahrgäste durch die Linie 411 bedient wird, die auch einen Großteil des Stadtgebietes abdeckt. Sie wird gefolgt von der Linie 412, die insbesondere auf ihren exklusiven Streckenabschnitten und zwischen Bahnhof und EKZ Nord einen großen Teil der Fahrgastnachfrage übernimmt. Es ist aber auch erkennbar, dass der Regionalverkehr auf seinen Achsen im Stadtverkehr gut genutzt wird und hier als integrierter Bestandteil des Verkehrsangebotes angesehen werden kann.

Haltestellen mit hohen Ein- und Aussteigerzahlen pro Fahrt sind die Haltestellen Richard-Soland-Ring, Wladimir-Komarow-Straße (Kosmonautenviertel), Fliederweg, Kastanienweg, Paul-Frost-Ring (Wohngebiet Paul-Frost-Ring), Ärztehaus Nord, Freizeitbad, Große Freizeit

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

und Alt-Ketschendorf. Fahrgastpotenziale²² gibt es an den Haltestellen Ulanenviertel, Alte Amtskolonie, Friedhof, Dr.-Goltz-Straße und Grüner Grund, Süd.

Stadtverkehr Eisenhüttenstadt

Auf den Linien 451-454 im Stadtverkehr Eisenhüttenstadt (Stand vor der Liniennetzreform im Sommer 2025) werden ca. 5.800 Fahrgäste an einem Schultag befördert. Mit den Linien werden insgesamt ca. 22.700 Einwohner erschlossen. Darauf ergibt sich eine normierte Fahrgastdichte von ca. 4,3 beförderten Fahrgästen je Kilometer bzw. 0,25 Fahrgästen pro Einwohner.

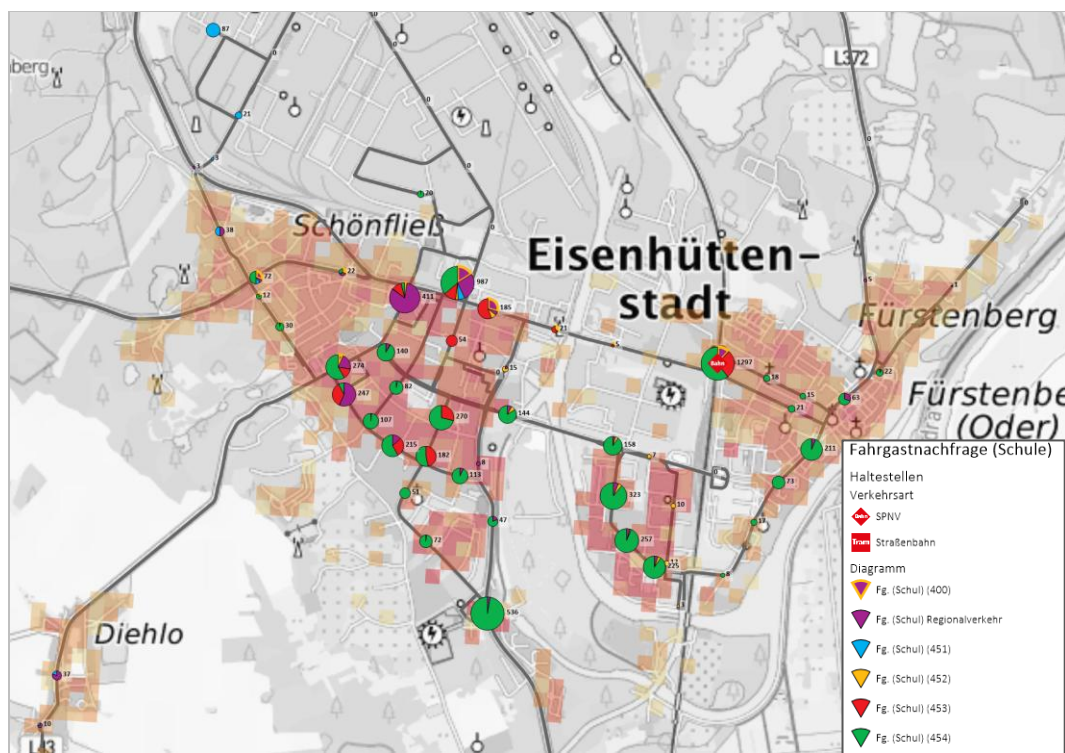


Abbildung 9: Fahrgäste pro Fahrt je Linie in Eisenhüttenstadt (Schultag, vor Liniennetzreform im Sommer 2025)

Den Großteil der Fahrgastnachfrage im Stadtverkehr Eisenhüttenstadt übernimmt die Linie 454, die auch flächenbezogen in vielen Teilen des Stadtgebietes präsent ist. Die restlichen Linien haben weit weniger Nachfrage. Der Regionalverkehr, darunter insbesondere die PlusBus-Linie 400 nimmt auch der direkten Achse zwischen Busbahnhof und Bahnhof einen großen Teil der Verkehrsnachfrage zusätzlich zum Stadtverkehr auf.

²² Fahrgastpotenziale sind dort vorhanden, wo aufgrund einer hohen Einwohner- und Strukturdichte eine höhere Fahrgastnachfrage bei verbesserten Angeboten im Vergleich zum Bestand zu erwarten ist.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Haltestellen mit hohen Ein- und Aussteigerzahlen pro Fahrt sind die Haltestellen in den Wohnkomplexen II bis IV, im Wohnkomplex VI West (Cottbuser Straße), Poststraße (EKZ) und Diehlo (nur Schülerverkehr). Fahrgastpotenziale gibt es im Wohnkomplex VI Ost (Friedrich-List-Str.) und in Fürstenberg Nord (Buchwaldstraße).

Berliner Umland

Das Berliner Umland wird gebildet von Ortsteilen von Schöneiche bei Berlin, Woltersdorf, Erkner, Grünheide (Mark) sowie Gosen-Neu Zittau.

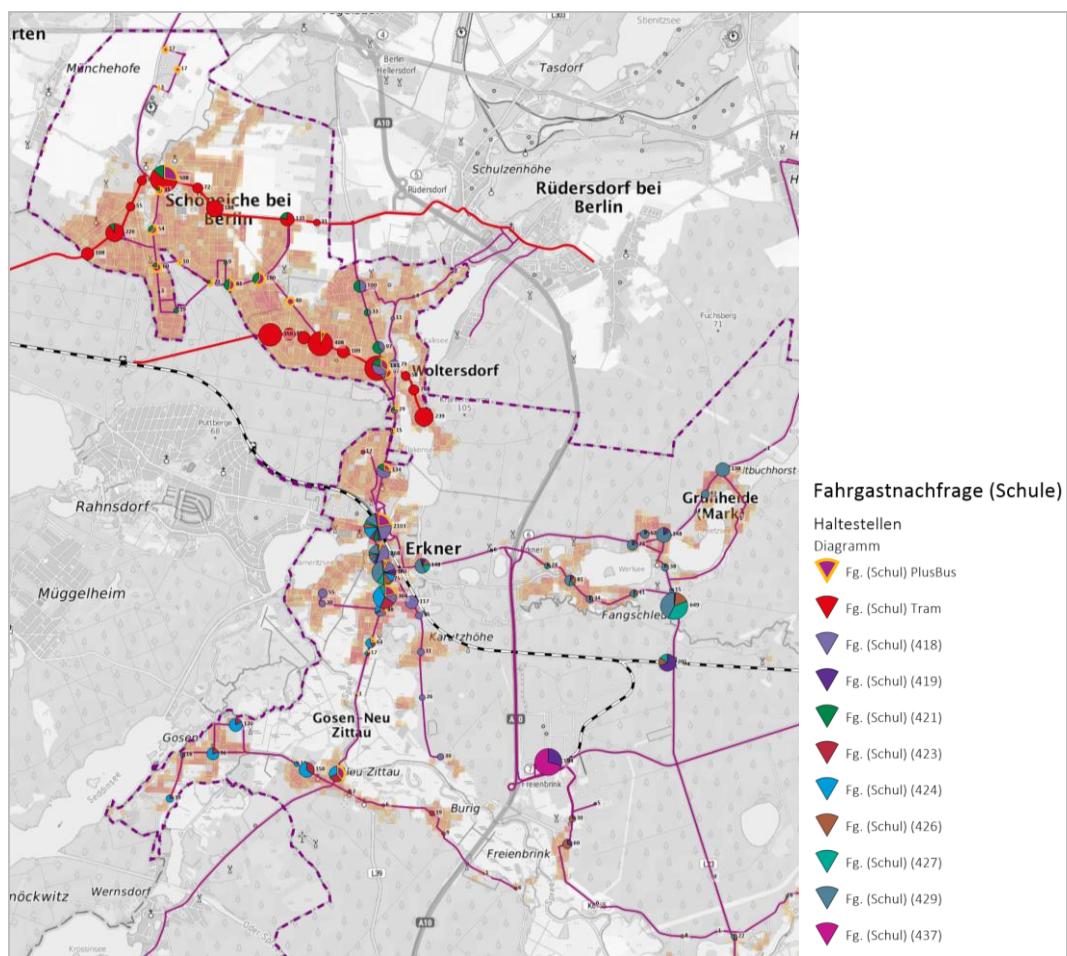


Abbildung 10: Fahrgäste pro Fahrt je Linie im Berliner Umland (Schultag)

Die höchste Zahl an Ein- und Aussteigern gibt es am Bahnhof Erkner mit ca. 2.100 schultäglichen Fahrgästen; hier ist der Umstieg vom und zum SPNV als wichtiger Faktor zu nennen. Eine hohe Nachfrage gibt es auf mehrere Haltestellen verteilt auch im Stadtzentrum von Erkner, u. a. durch die Linie 418 (Hohenbinde – Erkner – Woltersdorf – Rüdersdorf bei Berlin).

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Entlang der Straßenbahnlinien 87 und 88 liegt eine durchgehend starke Nachfrage an. Auch die Linien 419 (Erkner – Fangschleuse – Tesla – Freienbrink) und 437 (Fürstenwalde/Spree – Hangelsberg – Tesla – Erkner) sind stark nachgefragt.

Hohe Ein- und Aussteigerzahlen je Fahrt gibt es an den Bahnhöfen in Erkner und Fangschleuse, an den Schulstandorten, in den Ortskernen von Grünheide (Mark), Woltersdorf und Erkner sowie am Einkaufszentrum Müggelpark.

Fahrgastpotenziale im Berliner Umland gibt es in Schöneiche bei Berlin Süd (Walther-Dehmel-Straße, Rüdersdorfer Straße), Woltersdorf (Knack & Lerchenfeld, Vogelsdorfer Platz, Wilhelm-Tell-Platz), Erkner (Neu Buchhorst und Karutzhöhe: Friedhof, Jägerstraße, Karutzhöhe) sowie in Gosen-Neu Zittau (Ortsteil Burig).

Weitere Auswertungen zur Fahrgastnachfrage finden sich in Anhang 3.

3.5.2 Nachfrageentwicklung bis 2030

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist abhängig von den für die Verkehrsnachfrage relevanten Strukturgrößen und Kennziffern zum Verkehrsverhalten. Die Entwicklung der Strukturdaten wurde bereits im Abschnitt 3.3 ausführlich beschrieben bzw. die dort getroffenen Annahmen untersetzt. Demnach ist gemäß Bevölkerungsvorausberechnung des Landes Brandenburg bis 2030 [37] bei den für die Verkehrsnachfrage bedeutsamen Strukturgrößen (Einwohnerzahlen, Schülerzahlen, Arbeitsplätze) von einer Verstetigung auf dem derzeitigen Niveau im Nahverkehrsraum auszugehen.

Bei der Entwicklung der Arbeitsplätze im Landkreis kann sich durch die vielfältigen Einflussgrößen zwischen wirtschaftlichen Entwicklungen und lokaler Standortpolitik eine weitere positive Dynamik der derzeitigen Beschäftigtenzahlen einstellen. Unterstützt wird diese Annahme dadurch, dass für die nächsten Jahre der Ausbau von (Groß-)Ansiedlungen (vgl. Abschnitte 3.3.7) geplant sind.

Eine wesentliche Einflussgröße auf die ÖPNV-Nachfrage stellt der Umfang des ÖPNV-Angebots dar. Im Nahverkehrsraum ist die Betriebsleistung²³ seit 2017 (ohne die pandemiebedingten Einschränkungen in den Jahren 2020 und 2021) nach leichten Abnahmen im Jahr 2019 wieder gestiegen (vgl. Abbildung 11). Folglich könnte die kÖPNV-Nutzung in der Nutzergruppe der Arbeitnehmer durch die weitere, nachfragegerechte Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes erhöht werden. Dies ist auch für den Wirtschaftsstandort und die Akquise von Fachkräften von Bedeutung.

²³ Quelle: VG OSL, Betriebsleistung beinhaltet Regionalverkehrslinien und Stadtverkehrslinien Lübbenau/Spreewald und Senftenberg

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

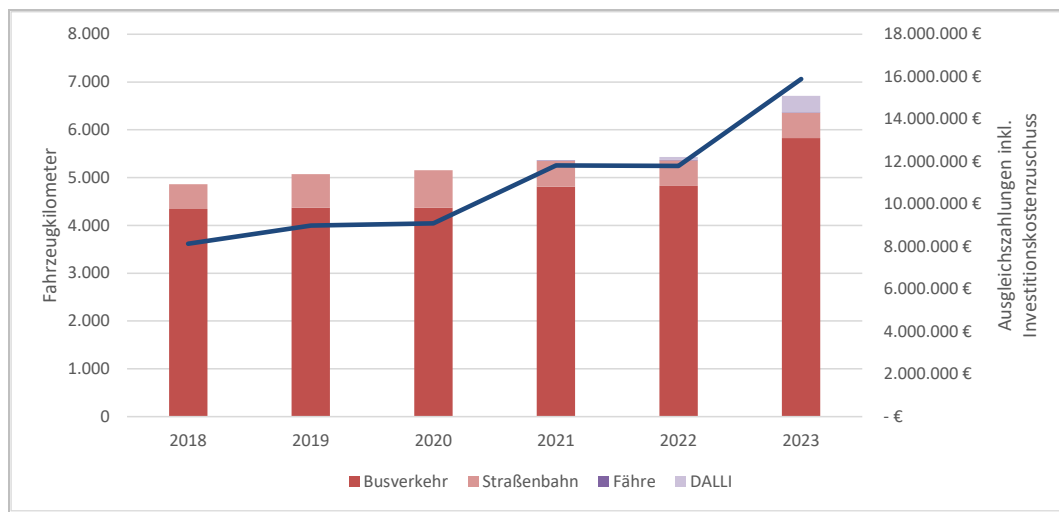


Abbildung 11: Entwicklung der Betriebsleistung im Nahverkehrsraum

Angebotsveränderungen haben direkten Einfluss auf die Nachfrage. Durch gezielte Angebotsverbesserungen im ÖPNV wird in der Regel eine Nachfragesteigerung erreicht. Leistungsreduktionen können hingegen den Umstieg auf andere Verkehrsmittel, insbesondere den MIV, befördern und somit Nachfragesenkungen zur Folge haben. Dies betrifft vor allem wahlfreie Nutzer des ÖPNV (z. B. Pendler, Touristen). Bei Nutzergruppen, die auf die Angebote des ÖPNV angewiesen sind und keine Alternative haben (bspw. Schüler) wird dieser Effekt nicht eintreten bzw. nur geringe Auswirkungen haben.

Eine weitere Einflussgröße der Verkehrsnachfrage und im Speziellen der Wahl des Verkehrsmittels stellt die Pkw-Verfügbarkeit dar, die mit Hilfe des Motorisierungsgrades abgebildet werden kann. Dieser Kennwert liegt im Landkreis Oder-Spree per 1. Januar 2025 bei 615 Pkw je 1.000 Einwohner [39]. In den Jahren 2020 bis 2025 gab es einen geringen mittleren Anstieg des Motorisierungsgrades (bezogen auf Pkw) von jährlich 0,6 % (vgl. Abbildung 12). Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich nicht fortsetzen, da langfristig bei der Entwicklung des Motorisierungsgrades eine Sättigung zu erwarten ist. Gemäß den Shell Pkw-Szenarien bis 2040 [40] würde sich im Landkreis Oder-Spree mit einer nahezu stabilen Entwicklung ein Motorisierungsgrad von 622 Pkw/1.000 Einwohner im Jahre 2030 einstellen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

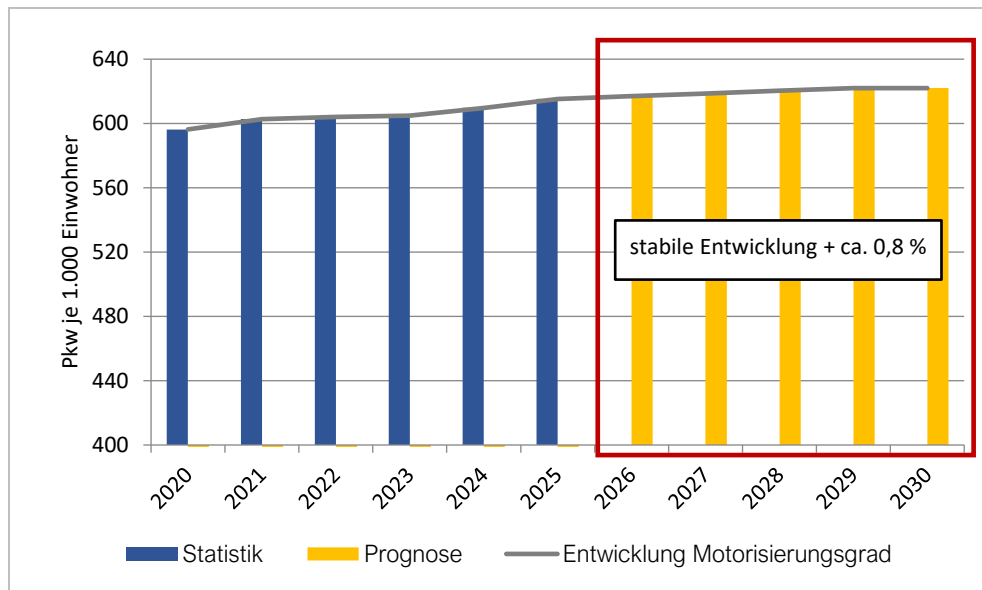


Abbildung 12: Entwicklung des Motorisierungsgrades bis 2030

Schließlich wirkt sich die Entwicklung der ÖPNV-Fahrpreise auf die Nachfrage aus. Werden die Fahrpreise stark rabattiert, wie gegenwärtig beim Deutschlandticket, werden maßgebliche Impulse zur verstärkten ÖPNV-Nutzung gegeben. Liegt die Fahrpreisentwicklung deutlich über der mittleren Teuerungsrate, gewinnen Alternativen zur ÖPNV-Nutzung an Bedeutung. Auf der Gegenseite können auch steigende Kraftstoffpreise einen günstigen Einfluss auf die Wahl des ÖPNV als Verkehrsmittel haben.

Im Folgenden wird die Wirkungsweise verschiedener Einflussgrößen auf die Nachfrage dargestellt. Außerdem wird die nachfragebestimmende Wirkung von sogenannten weichen (nicht quantifizierbaren) Faktoren und Rahmenbedingungen in die Betrachtungen einbezogen.

Nachfrage erhöhend	Nachfrage senkend
Zunehmende Attraktivität des ÖPNV durch Angebotsverbesserungen / -erweiterungen und Ausbau der Barrierefreiheit	Motorisierungsgrad auf gleichbleibend hohem Niveau
Demografischer Wandel: Zunahme der älteren Bevölkerung	Beschäftigtenentwicklung rückläufig
Zunahme des Umweltbewusstseins und des positiven Umweltverhaltens ggf. in Kombination mit Fahrrad	Erhöhung des Kostendruckes bei der Gestaltung des ÖPNV

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Analyse und Prognose

Nachfrage erhöhend	Nachfrage senkend
Kostenvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV (steigende Kraftstoffpreise) / Entfall von Förderprogrammen für den MIV	Kostenvorteile konkurrierender Verkehrssysteme
Schrittweiser altersbedingter Ausschluss anderer Verkehrsmittel (Pkw und Fahrrad)	Erhöhtes Bedürfnis nach Flexibilität
Angebotsverbesserungen zum Heben weiterer Potenziale	Senken der Qualitäts- und Bedienstandards
Digitalisierung des ÖPNV	Steigerung des Individualverkehrs durch autonome Möglichkeiten
Verbesserung der Zugänglichkeit der Informationen	
Verbesserung Beförderungskomfort	
Dichteres Angebot durch kostengünstig betriebbare automatisierte und digitalisierte Produkte	
Aktives Mobilitätsmanagement auf verschiedenen Ebenen (betrieblich, landkreisweit, privat)	

Tabelle 8: Nachfragebeeinflussende Faktoren

Die Einwohner- und Nachfrageentwicklung korrelieren nicht zwangsläufig. Unter der Voraussetzung, dass die Attraktivität des ÖPNV weiter erhöht wird und insbesondere die Rahmenbedingungen der Entwicklung der Mobilitätskosten des Fahrgastes vorteilhaft für den ÖPNV verlaufen, kann eine stabile bis verbesserte Verkehrsnachfragesituation erzielt werden. Potenziale liegen dabei insbesondere im Pendlerverkehr durch den neuen Bahnhof Fangschleuse zur Anbindung der Tesla Gigafactory sowie im touristischen Verkehr z. B. zur Verbesserung der Erschließung des Scharmützel- und Schwielochsees. Als Nebeneffekt kann hiervon auch der Alltags- und Schülerverkehr profitieren. Dies muss bei der Ausgestaltung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes berücksichtigt werden.

4 Schwachstellenanalyse

Die Schwachstellenanalyse dient der Identifikation von Schwachstellen im Verkehrsangebot des kÖPNV im Landkreis Oder-Spree. Die Bewertung des ÖPNV-Angebotes erfolgt im Wesentlichen auf Basis der im NVP 2021 bis 2025 definierten Vorgaben, welche unter Anwendung des Leitfadens zur Gewährleistung der Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg [25] ergänzt wurden. Diese dienen der Beurteilung einer „ausreichenden Verkehrsbedienung“ gemäß PBefG und beziehen sich auf die räumliche Erschließung, die Bedienungshäufigkeiten sowie die Erreichbarkeit übergeordneter Orte. Außerdem werden Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV gegeben.

4.1 Verkehrsangebot

Das Verkehrsangebot definiert sich über seine hierarchische Gliederung sowie die Eigenschaften hinsichtlich räumlicher Erschließung, Bedienzeiträumen, Bedienungshäufigkeiten und der Erreichbarkeit von verkehrlich relevanten Einrichtungen.

Diese Vorgaben stellen die Mindestanforderungen an den ÖPNV dar. Sie werden für alle Orte und Ortsteile mit wenigstens 100 Einwohnern überprüft, welche als ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten eingestuft werden.

Die Grundlage für die Bewertung des Verkehrsangebotes bildet das Angebot ab Fahrplanwechsel im Februar 2025 (gültig bis September 2025).

4.1.1 Netzebenen und Verkehrsachsen

Im Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree 2021 bis 2025 sind Verkehrsachsen definiert, die hinsichtlich ihrer Funktion hierarchisch abgestuft sind.

Die Verkehrsachsen des **regionalen Hauptnetzes** verbinden die Mittelzentren untereinander sowie die Mittelzentren mit den Grundfunktionalen Schwerpunkten. Darüber hinaus dienen sie der Verbindung zu den Hauptverknüpfungspunkten von Bus und Bahn. Verbindungen mit zentralen Orten in benachbarten Verkehrsräumen, insbesondere mit der Metropole Berlin und dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) vervollständigen das Hauptnetz.

Entsprechend ihrer Bedeutung werden die regionalen Hauptnetz-Verkehrsachsen des ÖPNV in folgende drei Kategorien unterschieden:

- Hauptverbindungsrelation PlusBus
- Hauptverbindungsrelation
- Verbindungsrelation

Im stark verdichteten **Berliner Umland** werden die Stadt- und Ortsverkehre je nach ihrer Bedeutung für die Verbindung von Aufkommensschwerpunkten, die Erschließung von Siedlungsflächen und deren Anbindung an den SPNV sowie unter Berücksichtigung des Nachfragepotenzials in folgende vier Kategorien unterteilt:

- Kategorie A: Hauptverflechtungsraumrelation
- Kategorie B: Verflechtungsraumrelation
- Kategorie C: Verflechtungsraumerschließung
- Kategorie D: Netzergänzung

Die Stadtverkehrslinien in Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt werden den **Stadtverkehrsnetzen** zugeordnet.

Das **Ergänzungsnetz** dient der Flächenerschließung sowie der Anbindung der Ortsteile an die zentralen Orte und hier insbesondere dem Schülerverkehr und der touristischen Erschließung.

4.1.2 Räumliche Erschließung

Hinsichtlich der räumlichen Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche) wurden Vorgaben für alle Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern sowie Orten mit Quell- und Ziel-potenzial angesetzt, die für mindestens 80 % der Einwohner fußläufig eingehalten werden müssen.

Haltestellen des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs und Bahnhöfe bzw. Haltepunkte des SPNV dienen als Zugangspunkte zum ÖPNV-System. In Abhängigkeit der Bedienung durch die verschiedenen Verkehrsmittel sowie ihrer räumlichen Lage gelten die in Tabelle 9 dargestellten Einzugsbereiche (Luftlinienentfernung) [41], [42].

Verkehrsmittel	Haltestelleneinzugsradius
Eisenbahn	800 m
Straßenbahn/Bus	400 m in Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde, Erkner und Umgebung 500 m restliches Kreisgebiet

Tabelle 9: Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum

Das aktuelle Verkehrsangebot erfüllt überwiegend die Vorgaben zur Erschließung des Nahverkehrsraumes. Es werden alle Ortsteile mit mehr als 100 Einwohnern derzeit erschlossen. Es sind jedoch im Einzelnen folgende Erschließungslücken erkennbar:

- Schöneiche bei Berlin (Kleinschönebeck und Invalidendank), 1.130 Einwohner
- nordöstliches Briesen (Mark) und Kersdorf, 898 Einwohner
- Neuzelle südlich L431/B112, 851 Einwohner

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Schwachstellenanalyse

- Eisenhüttenstadt (westliches Schönfließ, Werk- und Waldsiedlung), 374 Einwohner
- Fürstenwalde (westliches Trebus, Ausbau Ost und Buschgarten), 338 Einwohner
- Kagel-Finkenstein, 283 Einwohner
- südwestliches Hartmannsdorf, 215 Einwohner
- westliches Lawitz, 175 Einwohner
- Beeskow Vorheide, 171 Einwohner
- nördliches Jacobsdorf, 133 Einwohner
- westliches Kieselwitz, 130 Einwohner
- Woltersdorf Schleusenberg, 128 Einwohner

Die räumliche Erschließung ist in Karte 4.1.2 dargestellt.

4.1.3 Bedienzeitraum

Der Bedienzeitraum auf den verschiedenen Verkehrsachsen und Relationen orientiert sich an der Intensität der Verkehrsnachfrage im Tages- und Wochenverlauf.

Folgende Bewertungsgrundlage gilt hinsichtlich der Bedienzeiträume:

Verkehrsachse	Schul- und Ferientag	Samstag	Sonntag
Hauptverbindungsrelation PlusBus	5:30 / 6:30 Uhr bis 19:30 / 20:30 Uhr	flexibel	flexibel
Hauptverbindungs- und Verbindungsrelation	5:00 bis 20:00 Uhr	flexibel	flexibel
Berliner Umland ²⁴	5:00 bis 20:00 Uhr	8:00 bis 20 Uhr	8:00 bis 20:00 Uhr
Stadtverkehr Fürstenwalde	5:00 bis 22:00 Uhr	9:00 bis 22:00 Uhr	9:00 bis 20:00 Uhr
Stadtverkehr Eisenhüttenstadt	5:00 bis 22:00 Uhr	9:00 bis 22:00 Uhr	9:00 bis 20:00 Uhr
Landstraßenbahn Linie 87	4:00 bis 24:00 Uhr	5:00 bis 24:00 Uhr	flexibel
Landstraßenbahn Linie 88	4:00 bis 24:00 Uhr	4:00 bis 1:00 Uhr	flexibel

Tabelle 10: Anforderungen an Bedienzeiträume im Bestand

Die weiteren Angebote verkehren hinsichtlich der Bedienzeiträume bedarfsgesteuert.

²⁴ allgemeine Vorgaben, zusätzlich gelten relationsbezogene Vorgaben

Im überwiegenden Großteil aller Verkehrsachsen im Landkreis werden die Bedienzeiträume sowohl werktags als auch am Wochenende eingehalten. In den **Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen** fehlen auf folgenden Achsen Fahrten in den frühen bzw. späten Stunden:

- Fangschleuse – Freienbrink – Spreeau – Spreenhagen – Markgrafpieske – Braunsdorf – Fürstenwalde/Spree
- Fürstenwalde/Spree – Trebus/Heinersdorf – Müncheberg
- Beeskow – Kohlsdorf – Tauche
- Beeskow – Zeust – Friedland (NL)

Verbindungen im **Berliner Umland** halten die generellen Bedienzeiten ein, auf einzelnen Achsen werden die relationsspezifischen Vorgaben nicht komplett eingehalten.

Im **Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree** verkehren von Montag bis Freitag nicht alle Linien bis 22:00 Uhr, im **Stadtverkehr Eisenhüttenstadt** wird am Samstag nicht der Bedienzeitraum bis 22:00 Uhr eingehalten.

Die **Hauptverbindungsrelationen PlusBus** sowie die **Landstraßenbahnlinien 87** und **88** verkehren komplett innerhalb des gesamten Bedienzeitraums.

4.1.4 Bedienungshäufigkeit

Die Beurteilung der ÖPNV-Bedienung wurden die im NVP 2021 bis 2025 festgelegten relationsbezogenen Mindestbedienstandards untersucht.

Für das **regionale Hauptnetz** sind diese je Relation und Verkehrstag stark differenziert festgelegt. Eine Übersicht aller defizitäre Achsen ist in Abbildung 13 dargestellt.

Während im Berliner Umland eher Defizite im Bereich der Hauptverbindungsrelation PlusBus vorhanden sind, verteilen sich defizitäre Hauptverbindungsrelationen über den gesamten Landkreis hinweg. Hiervon sind auch landkreisüberschreitende Verbindungen wie Frankfurt (Oder) – Müllrose und Fürstenwalde/Spree – Müncheberg betroffen. Die Relation Fangschleuse – Spreenhagen – Storkow (Mark) existiert nur im Abschnitt Fangschleuse – Spreenhagen; für die Verbindung Storkow (Mark) – Spreenhagen muss ein Umweg über Fürstenwalde/Spree hingenommen werden. Auf der Relation Wendisch Rietz –Bad Saarow wird das Defizit durch das On-Demand-Angebot DALLI kompensiert.

Insgesamt werden an Schul- und Ferientagen überwiegend keine oder nur geringe Abweichungen festgestellt. Am Wochenende ergeben sich größere Abweichungen, wobei sich zum Teil abweichende Routenführungen bzw. fehlende Angebote feststellen lassen. Es entstehen somit zusätzliche Defizite auf den Relationen

- S Erkner Bf/ZOB – Grünheide (Mark) – Bf Fangschleuse
- Bad Saarow – Diensdorf-Radlow – Glienicke – Lindenberg – Beeskow

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Schwachstellenanalyse

- Fangschleuse – Freienbrink – Spreeau – Spreehagen – Markgrafpieske – Braunsdorf – Finsterwalde/Spree

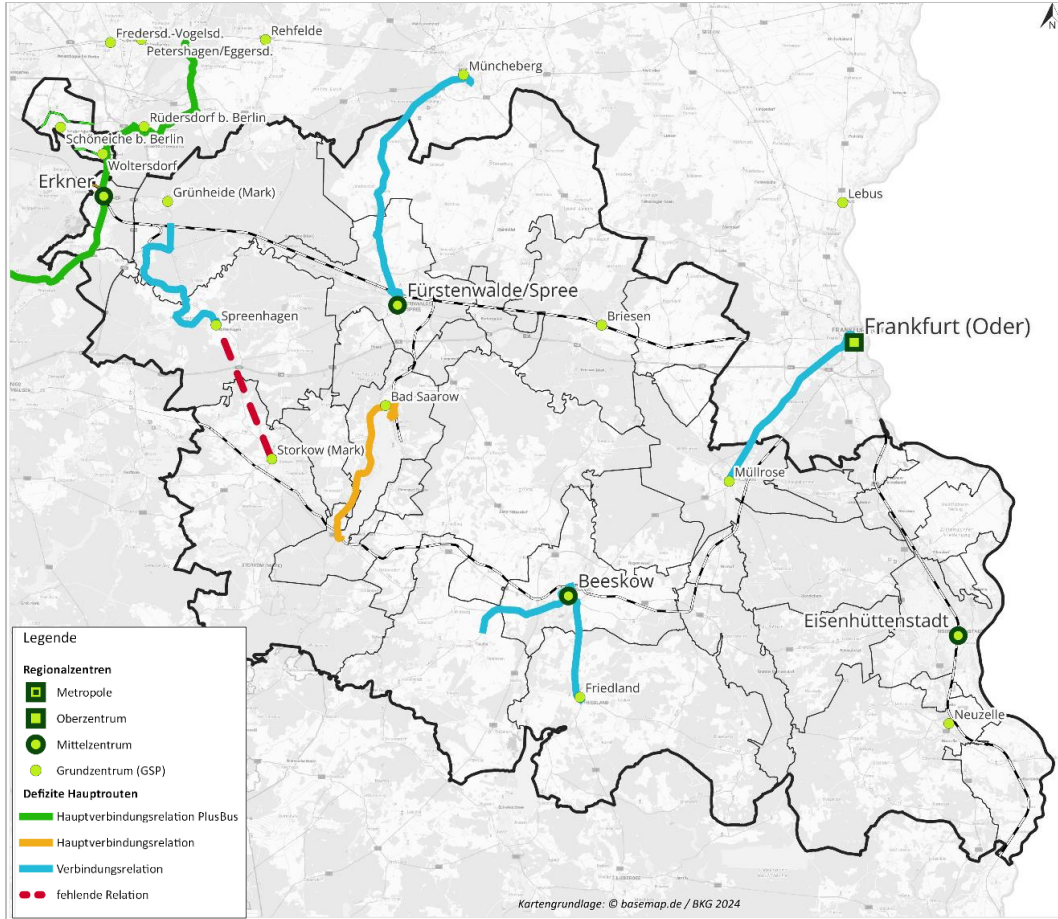


Abbildung 13: Defizitäre Haupttrouten des regionalen Hauptnetzes

Eine vollständige Aufgliederung aller Verbindungsrelationen des regionalen Hauptnetzes sind im Anhang 4 hinterlegt. Zur besseren Übersicht werden nur die Abweichungen von den Vorgaben bzw. fehlende Angebote dargestellt, wobei Abweichungen bis zu 15 % von den vorgegebenen Fahrtenanzahlen als gering eingestuft und extra ausgewiesen werden.

Für die Relationen des **Berliner Umlandes** wurden je Kategorie, Relation und Verkehrstag Vorgaben für vertaktete Verkehre festgelegt. Für die Schul- und Ferientage wurden diese anhand der folgenden Zeiträume weiter differenziert:

- Hauptverkehrszeit (HVZ): 5:00 bis 9:00 Uhr und 15:00 bis 20:00 Uhr
- Normalverkehrszeit (NVZ): vor 5:00 Uhr, 9:00 bis 15:00 Uhr, nach 20:00 Uhr

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Schwachstellenanalyse

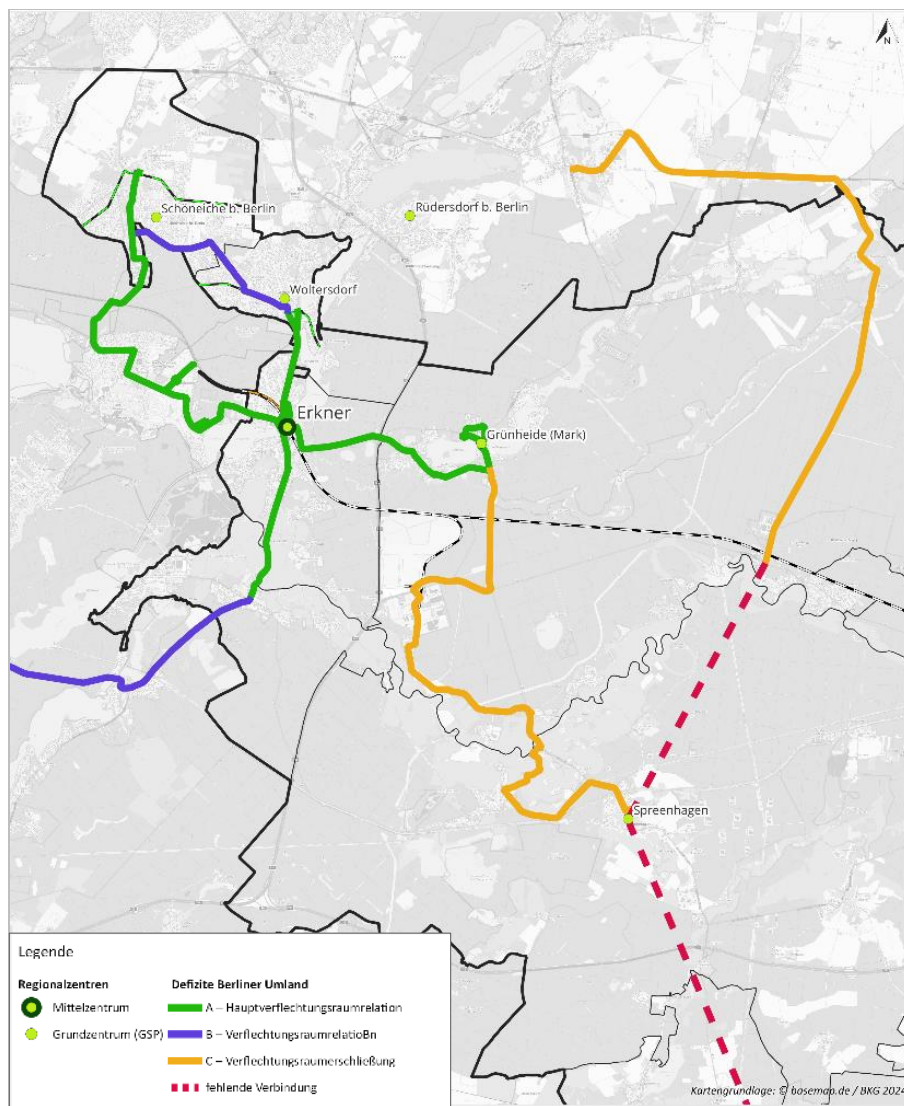


Abbildung 14: Defizitäre Relationen im Berliner Umland

Abbildung 14 stellt eine Übersicht aller defizitären Achsen im Berliner Umland dar. Bis auf Achsen der Kategorie D, welche nur ergänzende konventionelle oder bedarfsgesteuerte Angebote fordert, bestehen auf allen anderen Kategorien Defizite.

Zusätzlich zu nicht eingehaltenen Taktvorgaben bestehen auf einzelnen Achsen weitere Schwachstellen. In der **Kategorie C** werden die Relationen Fangschleuse – Freienbrink – Spreehagen – Storkow (Mark) und Herzfelde – Hangelsberg – Spreehagen nur mit Einzelfahrten bedient, wobei die Teilrelationen Spreehagen – Storkow (Mark) und Hangelsberg – Spreehagen nicht als Direktverbindungen vorhanden sind und nur über einen Umweg und Umstieg erreichbar sind.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Schwachstellenanalyse

Eine vollständige Aufgliederung aller Verbindungsrelationen im Berliner Umland sind im Anhang 4 hinterlegt. Darin sind größere Abweichungen von den Vorgaben mit einem x gekennzeichnet, geringe Abweichungen sind in der Fußnote erläutert.

Für die **Stadtverkehre** in Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt sind Taktvorgaben gemäß Tabelle 11, unterschieden nach den folgenden Verkehrszeiten einzuhalten:

- HVZ: 5:00 bis 9:00 Uhr und 15:00 Uhr bis 19:00 Uhr
- NVZ: 9:00 bis 15:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr
- Samstag
 - NVZ: 9:00 bis 15:00 Uhr, 19.00 bis 22.00 Uhr
- Sonntag
 - NVZ: 9:00 bis 20:00 Uhr

Stadtverkehr	Taktvorgabe [min]			
	Schul- und Ferientag		Samstag	Sonntag
	HVZ	NVZ		
Fürstenwalde	20	30	60	60
Eisenhüttenstadt	30	30	60	60

Tabelle 11: Taktvorgaben Stadtverkehre

In den Stadtverkehren von Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt werden die Taktvorgaben an Schul- und Ferientagen nicht auf allen Achsen eingehalten. In Fürstenwalde betrifft dies auch den 20-Minuten-Takt in der HVZ, welcher auf keiner Achse vorhanden ist. An Samstagen fehlen in Eisenhüttenstadt Fahrten in den Randzeiten.

Für die **Landstraßenbahnen** in Woltersdorf (Linie 87) und Schöneiche bei Berlin sowie Rüdersdorf (Linie 88) sind Taktvorgaben gemäß Tabelle 12 einzuhalten. An Schul- und Ferientagen gelten die Vorgaben für folgende Verkehrszeiten:

- HVZ: 6:00 bis 8:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr
- NVZ: vor 6:00 Uhr, 8:00 bis 15:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr
- Schwachverkehrszeit (SVZ): nach 22:00 Uhr

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Schwachstellenanalyse

Verkehrsachse	Taktvorgabe [min]			
	Schul- und Ferientag			Samstag/Sonntag
	HVZ	NVZ	SVZ	
Linie 87				
S Rahnsdorf – Woltersdorf, Berliner Platz	10	20	40	20 ²⁵ /40
Woltersdorf, Berliner Platz – Schleuse	20			
Linie 88				
S Friedrichshagen – Schöneiche, Jägerstraße	10	20	30	20 ²⁶ /30
Schöneiche, Jägerstraße – Rüdersdorf	20			

Tabelle 12: Taktvorgaben Landstraßenbahnen

Die in der HVZ an Schul- und Ferientagen geforderte Taktverstärkung der Linie 88 wird nicht über den gesamten Zeitraum angeboten. Am Wochenende entsprechen die realisierten Taktzeiten sowohl der Linie 87 als auch der Linie 88 nicht den Vorgaben gemäß Tabelle 12.

4.1.5 Erreichbarkeit

Zur Analyse und Bewertung der Erreichbarkeit übergeordneter Orte dienen die in Tabelle 13 aufgeführten maximalen Beförderungszeiten²⁷ aus Orten bzw. Ortsteilen mit mindestens 100 Einwohnern. Dabei erfolgt die Zuordnung jeweils zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Ort der jeweiligen Kategorie, gleichgültig ob eine Siedlungseinheit diesem zentralen Ort raumordnerisch oder verwaltungsstrukturell zugeordnet ist. Bedarfsverkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.

Übergeordnetes Zentrum	Maximale Beförderungszeit
Grundfunktionaler Schwerpunkt (GSP)	30 Minuten
Mittelzentrum (MZ)	60 Minuten

²⁵ 20-Minutentakt für den Freizeitverkehr zwischen 9:00 und 22:00 Uhr

²⁶ an Samstagen 20-Minutentakt für den Freizeitverkehr zwischen 9:00 und 17:00 Uhr

²⁷ Setzt sich aus Fahrzeit und Umsteigezeit zusammen.

Übergeordnetes Zentrum	Maximale Beförderungszeit
Oberzentrum (OZ)	90 Minuten

Tabelle 13: Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Zentren

In folgender Abbildung 15 (sowie vergrößert in Karte 4.1.5-1) sind die Defizite im Nahverkehrsraum für einen Ferientag grafisch dargestellt. Anhand der farbig markierten Punkte ist erkennbar, welches übergeordnete Zentrum in der vorgegebenen Zeit vom jeweiligen Ort nicht erreicht wird.

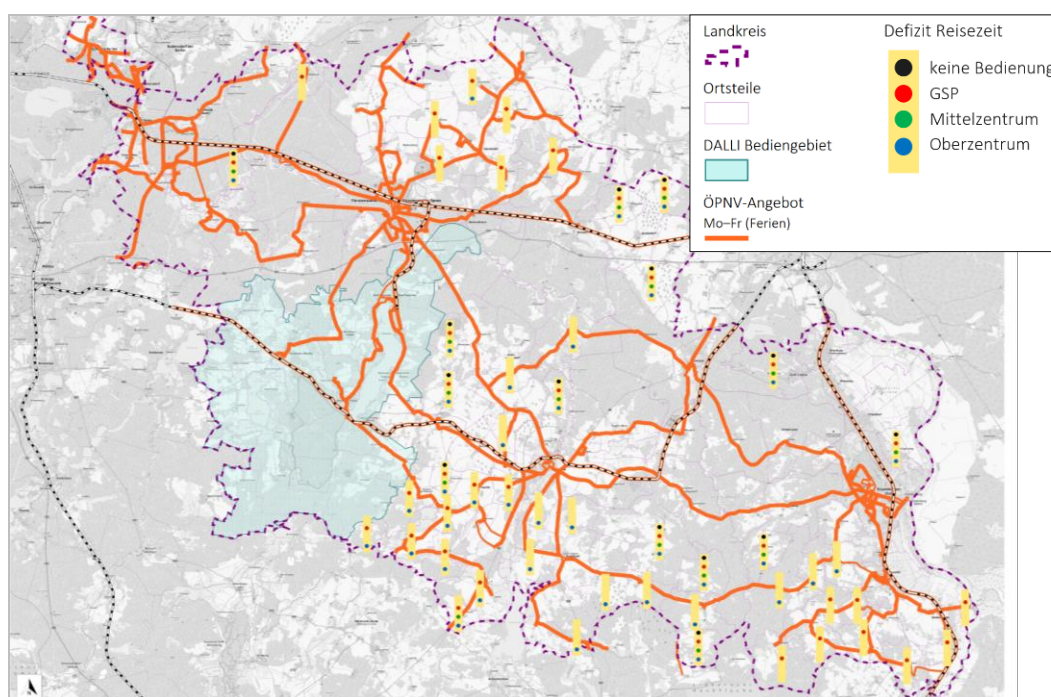


Abbildung 15: Überschreitung der maximalen Beförderungszeit zu den übergeordneten Zentren

Die Ortsteile Vogelsang, Mönchwinkel, an Frankfurt (Oder) anliegende Ortsteile sowie Ortsteile abseits der Achse Fürstenwalde/Spree – Beeskow – Friedland – Neuzelle besitzen keine Anbindung an den ÖPNV. Nordöstlich von Fürstenwalde/Spree gelegene Ortsteile sowie Ortsteile von Friedland und Neuzelle weisen zu lange Reisezeit zum nächsten grundfunktionalen Schwerpunkt auf. Aus einigen Ortsteilen von Friedland und der Gemeinde Tauche ist die Reisezeit zum Oberzentrum Frankfurt (Oder) zu lang. Insbesondere aus dem ländlich geprägten Raum im Amt Odervorland und aus dem südlichen Landkreis sind die Reisezeiten zu regionalen Zentren zu lang.

Zur Erreichbarkeit der zentralen Orte mit dem SPNV/kÖPNV wird an den Schul- und Ferientagen sowie für große Orte am Wochenende ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß Tabelle 14 vorgegeben. Es bezieht sich

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Schwachstellenanalyse

auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer für Erledigungen (Empfehlung: mindestens 120 Minuten). An Samstagen soll für Siedlungseinheiten ab 1.000 Einwohner die Erreichbarkeit eines zentralen Ortes gewährleistet werden.

Größenklasse	Kategorie (Anzahl Einwohner in Siedlungseinheiten)	Schultag / Ferientag (Fahrtenpaare pro Tag)		
		GSP	Mittelzentrum	Oberzentrum
1	ab 6.000	(selbst GSP)	12	8
2	3.000 – 5.999	(selbst GSP)	8	6
3	2.000 – 2.999	8	6	40
4	1.000 – 1.999	6	5	3
5	500 – 999	5	4	2
6	200 – 499	3	3	2
7	100 – 199	2	2	1

Tabelle 14: Vorgaben für die Mindestbedienhäufigkeit zur Erreichbarkeit zentraler Orte

Die Verbindungssuche erfolgte unter folgenden Randbedingungen:

- Berücksichtigung von SPNV-Verbindungen
- max. zwei Umsteigevorgänge
- mind. fünf Minuten Umsteigezeit vom/zum Zug bzw. Bus

Die nachfolgende Abbildung 16 (sowie vergrößert in Karte 4.1.5-2) zeigt Relationen, auf denen die übergeordneten Zentren nicht mit der vorgegebenen Fahrtenanzahl an einem Ferientag erreicht werden.

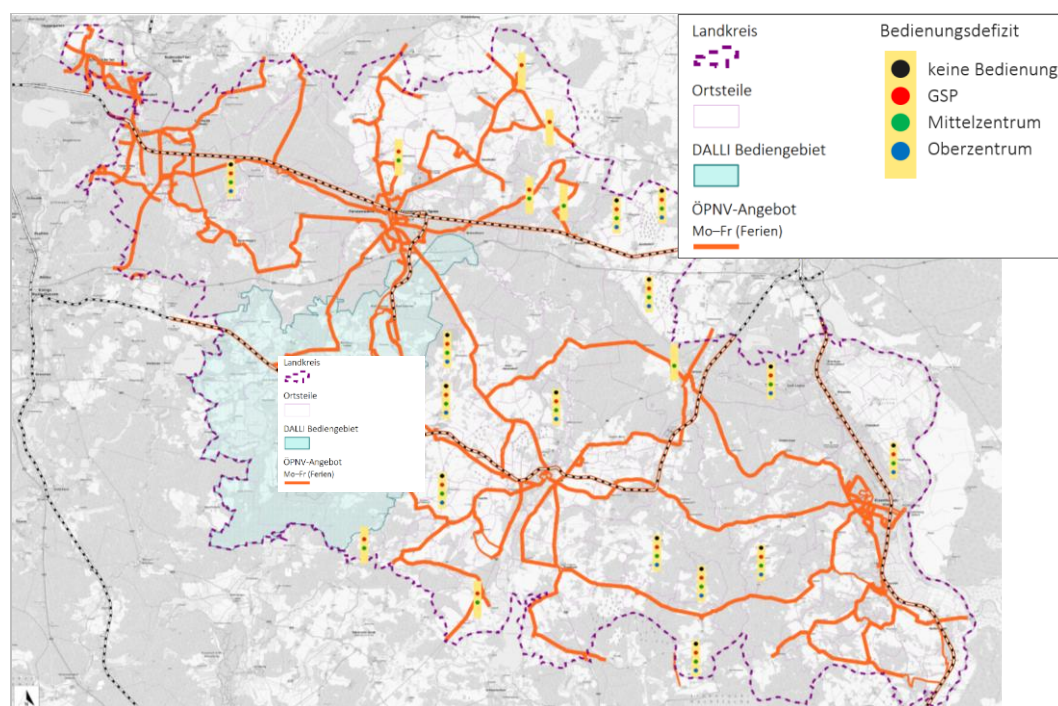


Abbildung 16: Abweichungen von den Vorgaben der Mindestbedienungshäufigkeit

Zusätzlich zu den Ortsteilen, welche nicht durch den ÖPNV erschlossen werden, weisen Heinersdorf und Arensdorf zu wenige Fahrten zum grundfunktionalen Schwerpunkt auf. Ebenso wird die Anzahl an Fahrten zum nächsten Mittelzentrum aus Alt Madlitz und von Müllrose, Markt unterschritten. Aus Molkenberg, Falkenberg (Briesen), Trebatsch und Werder/Spree werden lediglich die geforderten Fahrtenpaare zum nächsten Oberzentrum gewährleistet. Generell werden die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit in Teilen des Amtes Odervorland und der Gemeinde Tauche unterschritten.

4.2 Verknüpfungspunkte und Anschlusssicherung

4.2.1 Verknüpfungspunkte

Zur Sicherung einer attraktiven Verbindungsqualität werden im öffentlichen Verkehr Verknüpfungspunkte definiert, an die folgende wichtige Anforderungen gestellt werden:

- leichte Zugänglichkeit zum kÖPNV/SPNV sowie zwischen den Verkehrsarten SPNV, Straßenbahn, Stadtverkehr, Regionalbusverkehr, MIV (P+R), Fahrrad (B+R)
- kurze, barrierefreie Wege (z. B. bahnsteiggleicher Umstieg)
- Übersichtlichkeit und Sicherheit
- abgestimmte Fahrpläne
- übersichtliche und zuverlässige Fahrgastinformation

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Schwachstellenanalyse

- Gewährleistung einer angemessenen Aufenthaltsqualität für wartende Fahrgäste (Sitzmöbel, Sauberkeit etc.)

Neue Verknüpfungspunkte sollen zukünftig barrierefrei gestaltet werden. Die Ausstattung soll gemäß der Klassifikation von Verknüpfungspunkten im Leitfaden Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg erfolgen.

Bewertung

Die Verknüpfung zwischen SPNV und kÖPNV ist an den in Tabelle 15 aufgeführten Verknüpfungspunkten sowie darüber hinaus an nahezu jeder SPNV-Station im Landkreis Oder-Spree sichergestellt. Davon ausgenommen sind die Bahnhöfe und Haltepunkte Bad Saarow-Pieskow, Bad Saarow Klinikum, Pillgram, Mixdorf und Kummerdorf (bei Storkow), welche nicht vom Regionalbusverkehr bedient werden. An den Bahnhöfen in Erkner, Fürstenwalde/Spree und Beeskow sind Verknüpfungspunkte zum Regional- und Stadtverkehr angesiedelt. In Eisenhüttenstadt besteht am Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) ebenfalls die Möglichkeit, zwischen Regional- und Stadtverkehr umzusteigen. Die in Tabelle 15 aufgeführten weiteren Verknüpfungspunkte ermöglichen zudem den Umstieg zwischen SPNV- und Busverkehrslinien im Nahverkehrsraum. Eine Übersicht zu allen Verknüpfungspunkten und Bahnstationen ist in Anhang 5 enthalten.

Verknüpfungspunkt	Linienarten und -anzahl					weitere Merkmale				
	SPNV	Stadtverkehr	Regionalbus	Rufbusse/ODV	Taxi-stand	P+R	Car-sharing	B+R	Barrierefreiheit	
									Bahnsteig	Bussteig
--- Hauptverknüpfungspunkte ---										
Bf Erkner ZOB	3	2	13	-	ja	ja	-	ja	Aufzug & Rampe	ja
Bf Fürstenwalde	2	6	13	-	ja	ja	-	ja	Aufzug & Rampe	teilweise
Beeskow Bf	1	-	10	-	ja	ja	-	ja	Rampe	ja
Eisenhüttenstadt Bf	3	3	7	-	ja	ja	-	ja	Aufzug & Rampe	ja
Eisenhüttenstadt ZOB	-	3	7	-	-	-	-	-	-	ja
Fangschleuse Bf	1	-	4	-	-	ja	-	ja	Rampe	teilweise
--- Weitere Verknüpfungspunkte ---										
Storkow (Mark) Bf	1	-	6	1	-	ja	-	ja	Rampe	nein
Neuzelle Bf	2	-	2	-	-	ja	-	ja	Rampe	ja
Bad Saarow-Pieskow Bf	1	-	-	-	-	ja	-	ja	Rampe	-
Müllrose Markt	-	-	5	-	-	-	-	-	-	nein
Wendisch Rietz Bf	1	-	5	1	-	ja	-	ja	Rampe	nein
Briesen (Mark) Bf	1	-	1	-	-	ja	-	ja	Rampe	nein

Tabelle 15: Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum

Bei der Ausstattung weisen die Bahnhöfe unterschiedliche Qualitäten auf. Der barrierefreie Zugang über Rampen ist auf den Bahnhöfen zumeist gegeben. Bei den Bussteigen ist außer

in Erkner, Beeskow, Eisenhüttenstadt und Neuzelle eine Verbesserung der barrierefreien Gestaltung notwendig. Bei der Mehrheit der Haltepunkte und Bahnhöfe im Nahverkehrsraum bestehen darüber hinaus Verbesserungspotenziale in den Bereichen Park + Ride, Bike + Ride und Carsharing.

4.2.2 Anschlussicherung

Zur Gewährleistung von durchgängigen Wegekettens sind Anschlüsse zwischen Fahrzeugen und Verkehrsmitteln von besonderer Bedeutung. Derzeit sind die Verknüpfungspunkte Bahnhof Fürstenwalde/Spree, Bahnhof Fangschleuse²⁸, Bahnhof und ZOB Erkner, Bahnhof/Glashüttenstr. Eisenhüttenstadt, Bahnhof Beeskow, die Haltestellen der Straßenbahnlinie 87 in Woltersdorf²⁹ und die Schöneicher Haltestellen Goethepark, Waldstraße und Dorfaue der Straßenbahnlinie 88 mit Anlagen der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) ausgestattet.

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

4.3 Infrastruktur und Fahrzeugpark

4.3.1 Haltestellen und Infrastruktur

Das Haltestellennetz im Landkreis umfasst 690 Haltestellenbereiche im KÖPNV. Diese setzen sich aus 640 reinen Bushaltestellenbereichen, 18 Straßenbahnhaltestellenbereichen, wovon sieben ebenfalls durch den Busverkehr bedient werden und 32 Bahnhöfen, wovon 21 auch über mindestens eine Bushaltestelle verfügen, zusammen. Der On-Demand-Verkehr DALLI verfügt im Bedienegebiet Storkow (Mark), Amt Scharmützelsee und Teilen der Gemeinde Rietz-Neuendorf über 558 Haltepunkte, wovon 56 physische Haltestellen sind.

Bei der Herstellung der Barrierefreiheit an den Haltestellen besteht im gesamten Nahverkehrsraum in den nächsten Jahren Ausbaubedarf, da insgesamt sehr wenige Haltestellenbereiche im Landkreis barrierefrei gestaltet sind.

²⁸ mit Inbetriebnahme ab 14. August 2026

²⁹ Die Woltersdorfer Haltestellen Fasanenstraße, Lerchenstraße und Eichendamm werden mit dem geplanten barrierefreien Umbau voraussichtlich im Laufe des Jahres 2026 nachgerüstet.

Dies betrifft auch Haltestellen des On-Demand-Verkehrs, wobei die Fahrzeuge jedoch bei Bedarf auf Rollstuhlfahrer ausgelegt und somit teilweise barrierefrei sind. Barrierefreiheit besteht somit hier nur an Haltestellen mit bereits bestehender barrierefreier Infrastruktur.

Die Haltestellen der Linien 87 und 88 sind zum Großteil bereits barrierefrei ausgebildet. Die Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit aller Straßenbahnhaltestellen bis zum Ende der Laufzeit der Liniengenehmigungen ist in den öDA's vereinbart.

Für den barrierefreien Ausbau der Haltestellen können die Kommunen gemäß der Investitionsrichtlinie für den ÖPNV des Landkreises Oder-Spree [43] Fördermittel beantragen. Diese werden als zweckgebundene Landeszuweisungen an Kommunen und Verkehrsunternehmen unter Anwendung der Zielstellung des § 11 Abs. 3 ÖPNVG ausgereicht. Die finanziellen Ressourcen der Kommunen und des Landkreises sind begrenzt.

Da es bisher keine Maßnahmen zur Beschleunigung des kÖPNV im Landkreis gibt, ist der ÖPNV, soweit möglich, durch geeignete Infrastrukturmaßnahmen (z. B. Busspuren, ÖPNV-Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen) zu priorisieren.

4.3.2 Fahrzeugpark

Die Busverkehr Oder-Spree GmbH setzen aktuell für die beauftragten Verkehrsleistungen im kÖPNV nach § 42 PBefG 117 Fahrzeuge zuzüglich 22 Fahrzeuge über Nachauftragnehmer ein³⁰. Der Fuhrpark der Busverkehr Oder-Spree GmbH setzt sich aus 74 Niederflur-Standardbussen, 39 Niederflur-Gelenkbussen bzw. 15-Meter-Bussen (Niederflur) und vier Hochflur-Standardbussen zusammen, so dass 97 % der Fahrzeuge einen barrierefreien Zugang gewähren. Es sind ausschließlich mit konventionellen Treibstoffen (Diesel) betriebene Fahrzeuge im Einsatz, wodurch im Landkreis Oder-Spree derzeit weder saubere noch emissionsfreie Fahrzeuge verkehren. Anfang des Jahres 2026 betrug das Durchschnittsalter der eingesetzten Busse ca. 8 Jahre. Je nach Fahrplanbedarf sind die Busse auf den vier Betriebshöfen in Fürstenwalde/Spree, Beeskow, Erkner und Eisenhüttenstadt stationiert.

Neben den Bussen sind im Landkreis 17 Straßenbahnen der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH im Einsatz. Diese setzen sich aus vier Hochflur-, sechs Teilniederflur- und sieben Niederflurfahrzeugen zusammen, so dass ca. 75 % der Fahrzeuge mit mindestens einem niederflurigen Einstieg ausgestattet sind. Nicht barrierefreie Fahrzeuge werden in Schöneiche bei Berlin meist nur in der HVZ als Verstärker eingesetzt.

Für das On-Demand-Angebot DALLI werden bis zu sechs elektrisch betriebene Kleinbusse (zzgl. zwei Reservefahrzeuge) für bis zu sechs Personen³¹, wovon zwei Fahrzeuge rollstuhlgerecht und mit mobilen Fahrradtransportmöglichkeiten ausgestattet sind.

³⁰ Stand Dezember 2025

³¹ zzgl. zwei Reservefahrzeuge

4.4 Information, Marketing, Tarif und Vertrieb

4.4.1 Information und Marketing

Information und Marketing im Gebiet des Landkreises Oder-Spree werden durch die Mitgliedschaft des Kreises im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zu großen Teilen durch diesen standardisiert und gesteuert.

Die Liniennetz- und Fahrplaninformationen sind im Nahverkehrsraum sowohl in Form von Printmedien als auch über telefonische Auskünfte sowie Informationsplattformen via Internet und VBB-App verfügbar. Zudem gibt es DB-Agenturen in den Bahnhöfen Fürstenwalde/Spree und Eisenhüttenstadt, welche die Informationskette durch persönliche Auskünfte, Beratung, Fahrausweisverkauf und Störungsinformationen ergänzen.

Das Verkehrsunternehmen Busverkehr Oder-Spree GmbH präsentiert sich unter www.bos-fw.de mit einer eigenen Website. Hier werden regionalspezifische Fahr- und Tarifinformationen zu den durch das kommunale Verkehrsunternehmen betriebenen Linien gegeben. Weiterhin ist die Internetpräsenz des VBB verlinkt, worin weiterführende Informationen im Verbundgebiet erhältlich sind.

Über die VBB- App erfolgt die Echtzeit-Fahrplan-Auskunft für alle Teilgebiete und öffentlichen Verkehre im Verbundgebiet. Hier sind die Busfahrten des Verkehrsunternehmens sowie die Fahrten der Straßenbahnen der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH in Echtzeit eingebunden.

Fahr- und Tarifinformationen zu den Fahrten der Straßenbahnen sind ebenfalls auf der Website der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (www.srs-tram.de) verfügbar.

Auskünfte zum flexiblen Rufbusangebot im Landkreis stehen auf der Website „DALLI – Dein Brandenbus“ (www.fahrdalli.de) sowie über die Internetpräsenz des VBB zur Verfügung. Jedoch ist das On-Demand-Angebot des DALLI's Fahrplanauskunft des VBB noch nicht tiefenintegriert, sondern mittels Link auf eine Online-Buchungsplattform referenziert. Mögliche Bestrebungen für eine landesweite Buchungsplattform bzw. Homogenisierung über verschiedene ODV-Systeme verbessern die digitale Barrierefreiheit für Fahrgäste, sind im Interesse des Landkreis Oder-Spree und werden wenn möglich unterstützt.

Die Kerninformationen zum kÖPNV werden durch die aufgeführten Informationsmöglichkeiten gut abgedeckt. Aktuelle Liniennetzpläne sind jedoch momentan nur für die Stadtverkehre in Fürstenwalde/Spree, Eisenhüttenstadt und Erkner sowie für den Rufbus DALLI vorhanden. Um das bestehende landkreisweite Liniennetz jedoch deutlich verständlicher und nutzerfreundlicher zugänglich zu machen, sollte der aktualisierte Liniennetzplan für den gesamten Landkreis oder der Region Oderland-Spree zur Verfügung gestellt werden.

4.4.2 Tarif und Vertrieb

Im Landkreis Oder-Spree gilt der Tarif des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg. Er beinhaltet für alle Tarif- und Kooperationspartner gültige Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen.

Umfangreiche Informationen sind unter www.vbb.de/tickets/ abrufbar. Das Angebot umfasst Nutzungsmöglichkeiten für unterschiedliche Mobilitätsansprüche und Nutzergruppen, wie z. B. Pendler, Besucher, Familie, Schüler, Senioren, Gelegenheits- oder Vielfahrende.

In der VBB-Tarifbroschüre „VBB-Tarif kurz und bündig“³² sind alle wesentlichen Elemente des VBB-Tarifs gebündelt dargestellt. Hierzu stehen zahlreiche VBB-Tarifprodukte in den Kategorien der Einzel-, Tages-, Monatskarten, für Schüler & Auszubildende sowie Abonnements zur Verfügung.

Die Einzelheiten und Details des Tarifs für den Nahverkehrsraum sind darüber hinaus in den VBB-Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen³³ aufgeführt. Für den Landkreis Oder-Spree sind darin auch Sonderregelungen in Form von Haustarifen zu den Landstraßenbahnen enthalten.

Fahrkarten können in den oben genannten Orten in den dortigen Agenturen erworben werden. Durch das Fahrpersonal werden darüber hinaus im Fahrzeug die Fahrkarten verkauft.

Mit der Digitalisierung der Vertriebsprozesse wird den Nutzern der Zugang zum ÖPNV erleichtert und der Vertrieb kundenfreundlicher und effizienter gestaltet. Eine Möglichkeit, die Digitalisierung im Vertrieb voranzutreiben, ist die Integration von Vertriebsprozessen in eine Handy-App. Hierdurch können Kunden beispielsweise Fahrscheine direkt über ihr Smartphone erwerben und sich über aktuelle Angebote informieren. Der VBB bietet eine App an, die es Kunden ermöglicht, Fahrscheine zu kaufen und Fahrpläne abzurufen. Der Vertrieb des VBB-Ticketsortiments in der VBB-App wird in Zusammenarbeit mit dem derzeitigen Kundenvertragspartner für alle Brandenburger ÖPNV-Unternehmen umgesetzt.

Fahrkartenautomaten sind an den Bahnhöfen in Bad Saarow, Beeskow, Eisenhüttenstadt, Erkner, Fürstenwalde/Spree und Storkow (Mark) vorhanden.

³² Siehe https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Tickets-Abonnements/vbb-tarif-kurz-und-buendig.pdf

³³ Siehe https://www.vbb.de/fileadmin/user_upload/VBB/Dokumente/Tickets-Abonnements/vbb-tarifbroschuere.pdf

Neben den Tarifen für den regulären Linienverkehr existiert ein Haustarif für das On-Demand-Angebot DALLI, welcher an den VBB-Tarif angelehnt ist und einen zeitlichen Komfortzuschlag enthält.

Der On-Demand-Verkehr kann bargeldlos im Fahrzeug bezahlt werden. Zudem besteht die Möglichkeit, ein appbasiertes Guthaben für die Nutzung oder Tickets in der DALLI-Zentrale in Storkow (Mark) und in der Burg Storkow zu erwerben. Der Guthabenerwerb ist ebenfalls online möglich.

4.5 Organisation

Der Landkreis Oder-Spree ist gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG Aufgabenträger für den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr auf seinem eigenen Gebiet. Damit ist er für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im kÖPNV (außer SPNV³⁴) im Sinne einer freiwilligen sowie in der Schülerbeförderung nach § 112 Abs. 2 BbgSchulG als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe verantwortlich. Der Landkreis Oder-Spree ist die zuständige Behörde für den öffentlichen Personennahverkehr im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und damit insbesondere zur Vergabe ausschließlicher Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge befugt. Gemäß § 9 ÖPNVG erstellt der Landkreis Oder-Spree den Nahverkehrsplan.

Die zuständige Genehmigungsbehörde für die Erteilung der Liniengenehmigungen nach Personenbeförderungsgesetz (PBefG) ist das Landesamt für Bauen und Verkehr.

Die Verkehrsleistungen im Landkreis Oder-Spree werden durch mehrere Verkehrsunternehmen erbracht, die mittels mehrerer öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA) beauftragt wurden. Diese sind in Tabelle 16 dargestellt:

Verkehrsunternehmen	Bündel	Verkehrsmittel	Laufzeit	Volumen gem. Verkehrsvertrag (ohne Nachträge)
Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS)	Oder-Spree/Bus	Linienbusverkehr nach § 42 PBefG	2016-2026	ca. 4,4 Mio. Fpl.-km p. a.
MWM-Solutions GmbH (MWM)	On-Demand-Verkehr DALLI im aktuellen Bediengebiet	Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG	2025-2026	ca. 23.000 Betriebsstunden p. a.

³⁴ Die Aufgabenträgerschaft für den SPNV wird nach § 3 (1) ÖPNVG BB vom Land Brandenburg wahrgenommen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Schwachstellenanalyse

Verkehrsunternehmen	Bündel	Verkehrsmittel	Laufzeit	Volumen gem. Verkehrsvertrag (ohne Nachträge)
Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS)	Straßenbahnlinie 87 ³⁵	Straßenbahnlinienverkehr nach § 42	2020-2042	ca. 249.000 Fpl.-km p. a.
Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS)	Straßenbahnlinie 88 ³⁶	Straßenbahnlinienverkehr nach § 42	2025-2039	ca. 535.000 Fpl.-km p. a.

Tabelle 16: Verkehrsunternehmen und Verkehrsverträge im Landkreis Oder-Spree

Ab Juli 2026 ist eine übergangsweise Vergabe der Verkehre der Bündel Oder-Spree/Bus (mit ca. 6,2 Mio. Fahrplankilometern p. a.) und On-Demand-Verkehr DALLI im aktuellen Bedienebiet (mit ca. 23.000 Betriebsstunden p. a.) bis Ende 2028 in zwei entsprechenden Losen im Rahmen eines europaweiten Wettbewerbs erfolgt. Der Zuschlag wurde im November 2025 an die bisherigen Betreiber BOS und MWM erteilt.

Sämtliche Verkehre werden gemeinwirtschaftlich über öffentliche Dienstleistungsaufträge abgewickelt. Steuerungs- und Controlling-Aufgaben nimmt der Landkreis Oder-Spree eigenständig wahr. Die Planung und Durchführung der Verkehrsleistungen übernehmen die Verkehrsunternehmen.

Der Landkreis Oder-Spree ist an dem Verkehrsunternehmen Busverkehr Oder-Spree GmbH zu 48,83 % der Geschäftsanteile beteiligt.

Die Verkehrsangebote in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree sind komplett in den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) integriert. Damit geht eine tarifliche Integration des kÖPNV und des SPNV einher, die sich einheitlich über die Länder Berlin und Brandenburg erstrecken. Weiterhin findet im Rahmen des VBB eine verkehrsplanerische Integration der Verkehrsangebote statt.

³⁵ in Bestellergemeinschaft mit der Gemeinde Woltersdorf

³⁶ in Bestellergemeinschaft mit dem Landkreis Märkisch-Oderland, der Gemeinde Schöneiche bei Berlin und der Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin

5 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption für die Entwicklung des ÖPNV basiert auf den in Abschnitt 2 dargelegten verkehrspolitischen Zielen und Grundsätzen des Landkreises Oder-Spree und dient der bzw. unterstützt deren Erreichung. Die Gestaltungsoptionen bewegen sich dabei neben diesen Zielen und Grundsätzen zusätzlich im Spannungsfeld zwischen verkehrlicher Attraktivität und wirtschaftlicher Effizienz.

Das Hauptziel besteht darin, den bestehenden ÖPNV im Nahverkehrsraum unter den Prämissen des Fahrgastnutzens und der Finanzierbarkeit nachhaltig zu optimieren und weiterzuentwickeln. Dabei sind die hier aufgeführten Festlegungen immer als Mindeststandards zu verstehen. Darüberhinausgehende verkehrlich sinnvolle Verbesserungen in der Umsetzung sind immer möglich.

5.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz 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.

Die Grundsätze zur Entwicklung des SPNV werden im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2023-2027 [13] festgesetzt. Auf dieser Grundlage wird der SPNV in der Planungsregion weiterentwickelt.

Folgende Streckenausbaumaßnahmen sind im Gültigkeitszeitraum des NVP maßgebend:

- Berlin– Frankfurt (Oder): Bahnsteigverlängerungen in Hangelsberg, Berkenbrück, Jacobsdorf (Mark) und Pillgram
- Frankfurt (Oder) – Beeskow: geschwindigkeitserhöhende Maßnahmen

Darüber hinaus sind im Perspektivnetz des Brandenburger SPNV im Horizont 2030+ folgende prioritäre Angebotsmaßnahmen vorgesehen:

- 15-Min-Takt Berlin – Fürstenwalde/Spree – Frankfurt (Oder)
- 30-Min-Takt Fürstenwalde/Spree – Bad Saarow-Pieskow
- Verlängerung der Linie RE1 über Frankfurt (Oder) hinaus bis nach Zielona Góra mit Integration des Nahverkehrsangebotes in den VBB-Anschlussstarif (Erweiterung Gültigkeit Stadtverkehrstarif auf Zielona Góra)

Der Landkreis Oder-Spree setzt sich für die Umsetzung dieser Projekte ein und wird auf die Erhaltung und auf die Stärkung der Nachfrage an den aufgeführten Stationen hinwirken.

5.2 Netzkonzeption

Die Netzkonzeption gewährleistet flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung des Landkreises Oder-Spree mit Angeboten des kÖPNV. Dazu wird ein System auf verschiedenen Ebenen festgelegt, um eine nachfragegerechte, aber angebotsorientierte Angebotsgestaltung zu ermöglichen. Einerseits sollen damit Parallelverkehre weitestgehend ausgeschlossen werden, andererseits sinnvolle Verknüpfungen und Umstiege etabliert werden. Da die Aufgabenträgerschaft für den SPNV beim Land Brandenburg liegt, umfasst die Netzkonzeption den kÖPNV mit den Bestandteilen

- Regionalverkehrsrelationen mit PlusBus,
- weiterer, weitestgehend vertakteter Regionalverkehr und Schülerverkehr,
- Straßenbahnnetz,
- Stadtverkehrsbusse in verdichteten urbanen Bereichen und
- flexible Bedienformen (On-Demand-Verkehr und RufBus).

Das **Hauptliniennetz (Kategorie A)** dient der Verbindung zwischen den zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den Hauptverknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der kreisgrenzenüberschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten zentralen Orten. Es besteht aus den Hauptverbindungsrelationen mit PlusBus-Qualität.

Das **Nebennetz (Kategorie B)** umfasst Buskorridore, welche das Hauptliniennetz ergänzen und durch zusätzliche Unterwegshalte Erschließungsfunktionen zwischen den Gemeindegebieten erfüllen. Zudem wird die kreisgrenzenüberschreitende Relation rund um den Schwielochsee dem Nebennetz zugeordnet, welche ebenfalls touristische Funktionen erfüllt.

Das **Ergänzungsnetz** dient der Erschließung des ländlichen Raumes für den Schülerverkehr und für bestimmte Pendlerrelationen sowie der Anbindung der Ortsteile ab 100 Einwohner an die zentralen Orte.

Die Ebene der **flexiblen Bedienformen** wird durch die geplante Rufbus-Achse in der Gemeinde Gosen-Neu Zittau (R1) sowie das On-Demand-Angebot DALLI in den Bedienegebieten der Städte Beeskow, Storkow (Mark) und Friedland (NL), der Ämter Odervorland, Scharmützelsee und Neuzelle³⁷ sowie der Gemeinden Rietz-Neuendorf und Tauche gebildet.

In Karte 5.2 sowie in Abbildung 17 ist das hierarchisch gegliederte Regionalliniennetz grafisch dargestellt. Die Angebotsstandards hierfür sind im folgenden Abschnitt 5.3 erläutert.

³⁷ inkl. der Ortschaft Kieselwitz des Amts Schlaubetal

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Die in den Städten Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde/Spree verkehrenden Stadtverkehrs- bzw. im Raum Erkner verkehrenden Buslinien mit Stadtverkehrscharakter werden den **Stadtbusnetzen** zugeordnet. Stadtverkehrsbezogene Regionalverkehrslinien (wie beispielsweise in Eisenhüttenstadt) werden dabei dem städtischen Verkehr zugeordnet. Die Stadtverkehrslinien dienen der Feinerschließung und Angebotsverdichtung in den aufgeführten Mittelzentren in Ergänzung zu den Regionallinien. Sie nehmen auch die Nachfrage aus dem örtlichen Schülerverkehr sowie dem Jedermannverkehr auf.

Das **Straßenbahnnetz** umfasst das Streckennetz der Landstraßenbahnlinien 87 und 88 in den Gemeinden Woltersdorf und Schöneiche bei Berlin.

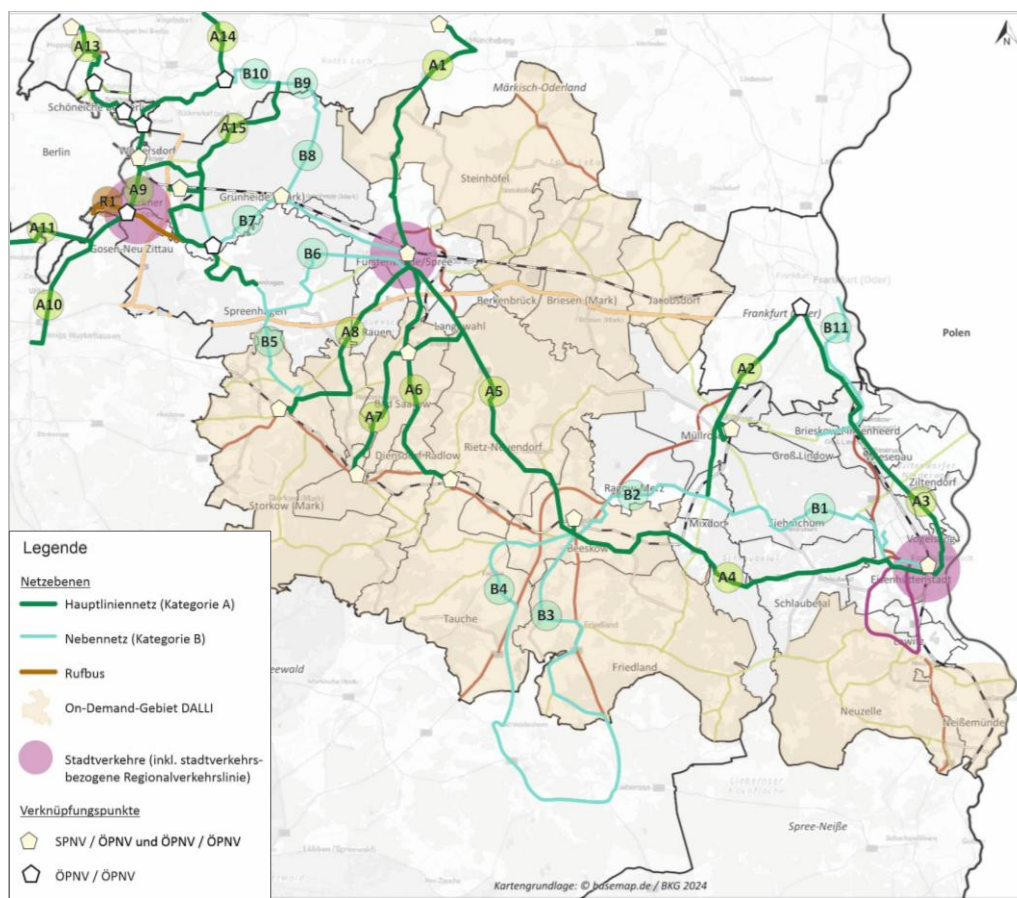


Abbildung 17: Netzkonzeption

5.3 Angebotsstandards

Die Bedienung des Verkehrsnetzes des Landkreises Oder-Spree wird differenziert in Haupt-, Neben-, Ergänzungsnetz, flexible Bedienformen und Stadtverkehrsnetze sowie den verschiedenen Verkehrstagen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Als Mindestbedienungsstandards werden Standards zur Einhaltung der Bedienungshäufigkeit definiert. Die angegebenen Fahrtenpaare pro Tag verstehen sich als Mindeststandard. Abweichungen im Sinne einer Verbesserung sind möglich und sinnvoll, wenn eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist, es sich aufgrund der Umlaufoptimierung anbietet und bei erweiterten Angeboten die Finanzierung (ggf. durch Dritte) sichergestellt werden kann.

Die Bedienzeiträume im Nahverkehrsplan definieren die Mindestanforderungen hinsichtlich des Zeitraumes zwischen dem Beginn der ersten und letzten Fahrt am Startpunkt der Achse. Abweichungen sind möglich, wenn die Fahrgastnachfrage oder Bedingungen zur Gewährung von Fördermitteln oder Zuweisungen dies erfordern.

Zudem ist vor Betriebsbeginn und nach Betriebsende in den jeweils angegebenen Zeiträumen eine bedarfsorientierte Bedienung möglich.

5.3.1 Mindestbedienungsstandards

Regionalverkehr

Als Bedienzeitraum wird für das **Hauptnetz** die Zeit zwischen 5:00 und 21:00 Uhr an Schul- und Ferientagen definiert. An Samstagen beginnt der Bedienzeitraum zwischen 6:00 und 7:00 Uhr bzw. an Sonntagen zwischen 8:00 und 9:00 Uhr und endet an beiden Wochenendtagen zwischen 19:00 und 20:00 Uhr.

Im **Nebennetz** erfolgt die Bedienung an Schul- und Ferientagen zwischen 8:00 und 16:00 Uhr, wobei ein Puffer von drei Stunden ermöglicht wird. Am Wochenende wird die Kernbedienzeit zwischen 9:00 und 17:00 Uhr an Samstagen und 11:00 und 17:00 Uhr an Sonntagen festgelegt, wobei auch hier ein Vor- und Nachlauf von jeweils drei Stunden möglich ist.

Für die **flexible Flächenbedienung** (On-Demand-Angebot) werden Bedienzeiträume von 6:00 bis 22:00 Uhr an Schul- und Ferientagen und an den Wochenendtagen von 8:00 bis 22:00 Uhr definiert, wobei diese bedarfsorientiert bis 00:30 Uhr des Folgetages verlängert werden können.

Als **Mindestbedienungsstandards** werden die in der folgenden Tabelle 17 aufgeführten Standards zur Einhaltung der Bedienungshäufigkeit festgesetzt.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Netzebene	Bedienzeitraum	Mindestbedienung
Schul- und Ferientage		
Hauptnetz	5:00 bis 21:00 Uhr	16 Fahrtenpaare/Tag (60-Min.-Takt)
Nebennetz	8:00 bis 16:00 Uhr ³⁸	7 Fahrtenpaare/Tag (120-Min.-Takt)
Ergänzungsnetz	bedarfsgesteuert	Einzelfahrten (insbes. Schülerbeförderung)
flexible Flächenbedienung	6:00 bis 22:00 Uhr ³⁹	flexibler Fahrtabruf
Samstag /Sonntag		
Hauptnetz	Sa: 7:00 bis 19:00 Uhr So: 9:00 bis 19:00 Uhr	7 Fahrtenpaare/Tag (120-Min.-Takt) 5 Fahrtenpaare/Tag (120-Min.-Takt)
Nebennetz	Sa: 9:00 bis 17:00 Uhr ³⁸ So: 11:00 bis 17:00 Uhr ³⁸	4 Fahrtenpaare/Tag
Ergänzungsnetz	bedarfsgesteuerte Bedienung	
flexible Flächenbedienung	8:00 bis 22:00 Uhr ³⁹	flexibler Fahrtabruf

Tabelle 17: Mindestbedienstandards

Die Einhaltung eines Taktes ist im Ergänzungsnetz sowie bei den flexiblen Bedienformen nicht vorgesehen. Im Sinne eines durchgehenden Verkehrsangebotes sollen die Fahrten aber möglichst gleichmäßig im Bedienzeitraum verteilt werden. Fahrten im Schülerverkehr des Ergänzungsnetzes können in Ausnahmefällen (mittlere Fahrgastzahl unter 1,0) auch als Rufbus-Fahrten (fester Linienweg nach § 42 PBefG) durchgeführt werden.

Lokale Verbindung im Berliner Umland (Erkner und Umgebung)

Für die in nachfolgender Abbildung 18 ersichtlichen Relationen in Erkner und Umgebung gelten die in **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** definierten Mindestbedienstandards.

³⁸ Vor- und Nachlauf von bis zu jeweils drei Stunden möglich

³⁹ bei Bedarf Verlängerung bis 00:30 Uhr des Folgetages

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

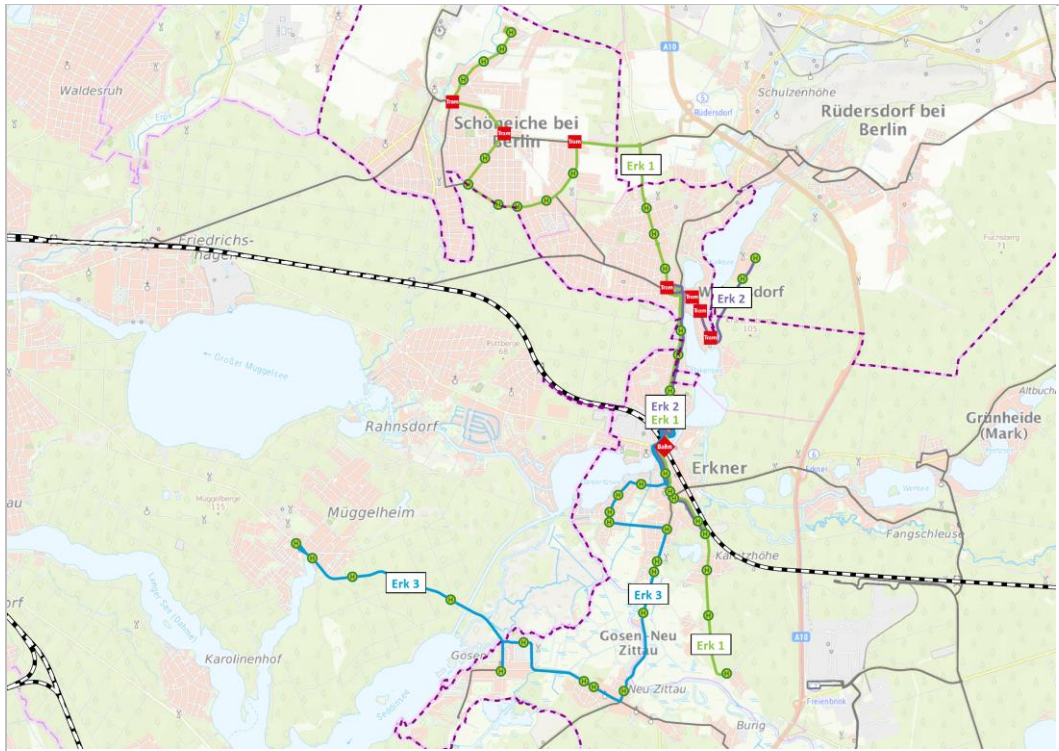


Abbildung 18: Netzebenen Erkner und Umgebung

Netzebene	Bedienzeitraum	Mindestbedienung
Schul- und Ferientage		
Hauptlinie	5:00 bis 23:00 Uhr	60-Min.-Takt
RufBus (R1)	5:00 bis 23:00 Uhr	60-Min.-Takt
Samstag /Sonntag		
Hauptlinie	Sa: 6:00 bis 22:00 Uhr So: 8:00 bis 20:00 Uhr	120-Min.-Takt ⁴⁰

Tabelle 18: Mindestbedienstandards lokale Verbindungen in Erkner und Umgebung

Die gezeigten Achsen Erk 1 bis Erk 3 werden ergänzt um die Achse R1 (liniengebundener RufBus) auf der Relation Gosen, Schillerhöhe – Neu Zittau – Burig – Steinfurt, Vorwerk.

⁴⁰ Stündliches Angebot auf Hauptkorridor Rüdersdorf, Krankenhaus – Woltersdorf, Straßenbahndepot – S Erkner – Erkner, Jägerstraße durch Überlagerung der Linien Erk 1 und Erk 2 mit zusätzlicher Verdichtung im Abschnitt Rüdersdorf, Krankenhaus – Woltersdorf, Straßenbahndepot auf Linie Erk 2

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Zusätzlich zu den lokalen Verbindungen werden durch die PlusBus-Linien auf den Achsen Erkner – Woltersdorf (– Rüdersdorf / S Hoppegarten) sowie Erkner – Gosen – Neu Zittau – Königs Wusterhausen / BER ein Grundangebot mit zwei Fahrten je Stunde wochentags und einem 60-Minuten-Takt am Wochenende sichergestellt.

Stadtverkehr Fürstenwalde /Spree

Die Stadtverkehrslinien werden in Abhängigkeit ihrer Bedeutung für die Verbindung und Erschließung in Haupt- und Nebenlinien unterteilt (vgl. Abbildung 19).

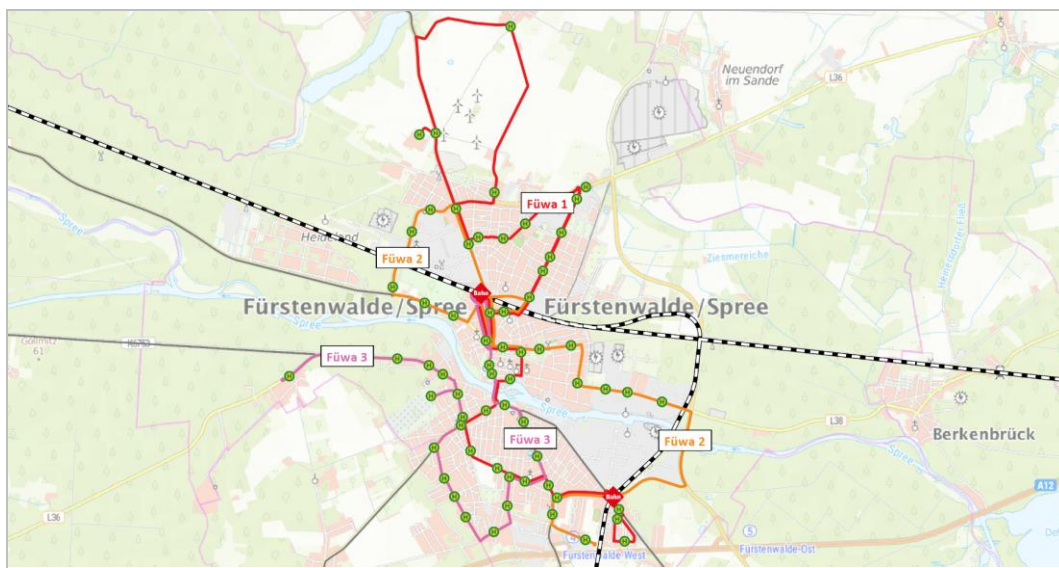


Abbildung 19: Netzebenen im Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree

Im **Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree** verkehren drei Stadtverkehrslinien. Diese werden anhand ihrer Funktion und Fahrgastnachfrage als Haupt- und Nebenlinie klassifiziert. Die Hauptlinie FÜWA 1 bedient die Aufkommensschwerpunkte und die Nebenlinien (FÜWA 2 und FÜWA 3) ergänzen das Stadtverkehrsnetz. Die für die Stadtbuslinien einzuhaltenden Mindestbedienstandards sind in nachfolgender Tabelle 19 aufgeführt:

Netzebene	Bedienzeitraum	Mindestbedienung
Schul- und Ferientage ⁴¹		
Hauptlinie (Füwa 1)	5:00 bis 22:00 Uhr	30-Minuten-Takt
Nebenlinie (Füwa 2, Füwa 3)	6:00 bis 22:00 Uhr	60-Minuten-Takt

⁴¹ Bedarfsorientierte Bedienung von 3:00 bis 5:00 Uhr und 22:00 bis 24:00 Uhr

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Netzebene	Bedienzeitraum	Mindestbedienung
Samstag /Sonntag⁴²		
Haupt- und Nebenlinie (Füwa 1 – 3)	6:00 bis 22:00 Uhr	60-Minuten-Takt

Tabelle 19: Mindestbedienstandards Fürstenwalde/Spree

Stadtverkehr Eisenhüttenstadt

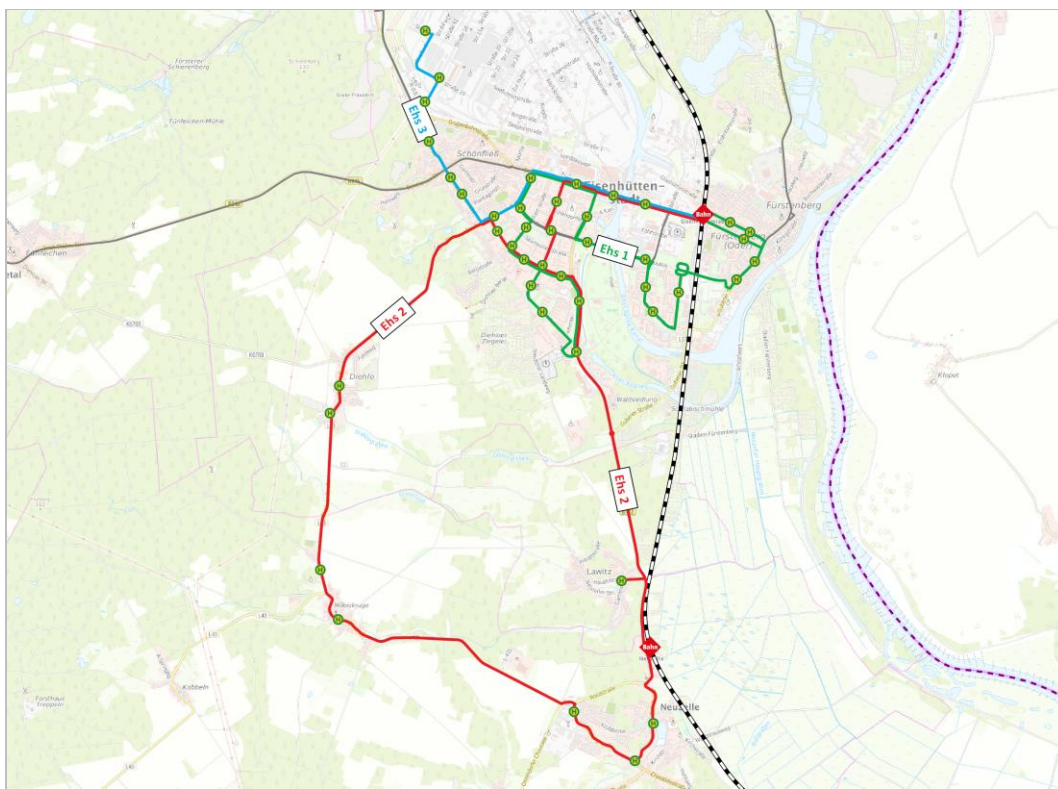


Abbildung 20: Netzebenen im Stadtverkehr Eisenhüttenstadt

Im **Stadtverkehr Eisenhüttenstadt** verkehren zwei Stadtverkehrslinien (Ehs 1 und Ehs 3) und eine stadtverkehrsbezogene Regionalverkehrslinie (Ehs 2). Diese wird in ihrer Angebotsqualität den Nebenlinien zugeordnet.

Anhand ihrer Funktion und Fahrgastnachfrage werden die Stadtverkehrslinien in Haupt-, Neben- und Ergänzungslinie unterteilt und hierfür folgende Mindestbedienstandards definiert:

⁴² Bedarfsorientierte Bedienung von 4:00 bis 6:00 Uhr und 22:00 bis 23:00 Uhr

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Netzebene	Bedienzeitraum	Mindestbedienung
Schul- und Ferientage		
Hauptlinie (Ehs 1)	5:00 bis 22:00 Uhr	30-Minuten-Takt
Nebenlinie (Ehs 2)	5:00 bis 22:00 Uhr	60-Minuten-Takt
Ergänzungslinie (Ehs 3)	5:00 bis 22:00 Uhr	bedarfsorientiert
Samstag /Sonntag		
Hauptlinie (Ehs 1)	Sa: 8:00 bis 22:00 Uhr So: 8:00 bis 20:00 Uhr	60-Minuten-Takt
Nebenlinie (Ehs 2)	Sa: 8:00 bis 22:00 Uhr So: 8:00 bis 20:00 Uhr	120-Minuten-Takt

Tabelle 20: Mindestbedienstandards Eisenhüttenstadt

Landstraßenbahnen

Für die Landstraßenbahnen gelten die nachfolgend aufgeführten Mindestbedienstandards. Hierfür werden linienspezifische Vorgaben für die Verkehrszeiten Hauptverkehrszeit (HVZ), Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) definiert.

Die für die **Straßenbahnlinie 87** einzuhaltenden Mindestbedienstandards sind in nachfolgender Tabelle 21 aufgeführt:

Verkehrszeit	Bedienzeitraum	Taktvorgaben
Schul- und Ferientage		
HVZ:	6:00 bis 8:00 Uhr ⁴³ , 15:00 bis 19:00 Uhr	10-Minuten-Takt ⁴⁴
NVZ	4:00 bis 6:00 Uhr, 8:00 bis 15:00 Uhr, 19:00 bis 22:00 Uhr	20-Minuten-Takt
SVZ	nach 22:00 Uhr bis 24:00 Uhr	40-Minuten-Takt
Samstag /Sonntag		

⁴³ außerhalb der Sommerferien

⁴⁴ 10-Minuten-Takt auf Abschnitt S Rahnsdorf <-> Woltersdorf, Berliner Platz
20-Minuten-Takt Takt auf Abschnitt Woltersdorf, Berliner Platz <-> Schleuse

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Verkehrszeit	Bedienzeitraum	Taktvorgaben
NVZ	9:00 bis 20:00 Uhr	20-Minuten-Takt
SVZ	Sa: 5:00 bis 9:00 Uhr, 20:00 bis 0:30 Uhr So: 6:30 bis 9:00 Uhr, 20:00 bis 24:00 Uhr	40-Minuten-Takt

Tabelle 21: Mindestbedienstandards Linie 87

Für die **Straßenbahnlinie 88** gelten folgende Mindestbedienstandards:

Verkehrszeit	Bedienzeitraum	Taktvorgaben
Schul- und Ferientage		
HVZ:	6:30 bis 7:30 Uhr, 16:00 bis 18:00 Uhr	10-Minuten-Takt ⁴⁵
NVZ	4:30 bis 6:30 Uhr, 7:30 bis 16:00 Uhr, 18:00 bis 20:30 Uhr	20-Minuten-Takt
SVZ	3:30 bis 4:30 Uhr, 22:30 bis 0:30 Uhr	30-Minuten-Takt
Samstag /Sonntag		
NVZ	Sa: 9:30 bis 17:30 Uhr	20-Minuten-Takt
SVZ	Sa: 4:00 bis 9:30 Uhr, 17:30 bis 01:00 Uhr So: 4:00 bis 24:00 Uhr	30-Minuten-Takt ⁴⁶ 30-Minuten-Takt ⁴⁷

Tabelle 22: Mindestbedienstandards Linie 88

5.3.2 Vorgaben zur Erreichbarkeit

Hinsichtlich der Erreichbarkeit der übergeordneten Zentren gelten die in Tabelle 23 gemäß ÖPNVG einzuhaltenden Beförderungszeiten aus Siedlungseinheiten zu den nächsterreichbaren übergeordneten Zentren:

Übergeordnetes Zentrum	Maximale Beförderungszeit
Grundfunktionaler Schwerpunkt (GSP)	30 Minuten

⁴⁵ 20-Minuten-Takt auf Abschnitt Schöneiche, Jägerstraße <-> Rüdersdorf

⁴⁶ 60-Minuten-Takt von 4:00 bis 8:00 Uhr

⁴⁷ 60-Minuten-Takt 4:00 bis 8:30 Uhr

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Übergeordnetes Zentrum	Maximale Beförderungszeit
Mittelzentrum (MZ)	45 Minuten

Tabelle 23: Maximale Beförderungszeiten zu übergeordneten Zentren

Für die weiteren im ÖPNVG aufgeführten maximalen Beförderungszeiten zum Oberzentrum (60 Minuten) und Zentrum der Metropole Berlin (120 Minuten) sind die Festlegungen im Nahverkehrsplan nur bedingt umsetzbar, da diese Zentren allesamt außerhalb des Landkreises Oder-Spree liegen und somit nicht im Wirkungskreis des Landkreises als Aufgabenträger. Die entsprechenden kurzen Reisezeiten und Reisegeschwindigkeiten sind daher vorrangig im SPNV zu erbringen, die Verantwortlichkeit dafür liegt beim Land Brandenburg. Der Landkreis Oder-Spree setzt sich nach seinen Möglichkeiten folgendermaßen ein:

- Der Landkreis Oder-Spree fördert im Rahmen seiner Mitarbeit im VBB die Erreichbarkeit der Oberzentren und Metropolen für seine Bürger über ein attraktives Angebot im SPNV.
- In seinem eigenen Verkehrsangebot plant der Landkreis Oder-Spree möglichst zügige Zubringerverkehre im kÖPNV mit günstigen Anschlüssen zum SPNV, um Reiseketten zum Erreichen von Oberzentren und Metropolen möglichst kurz zu halten.

Zur Erreichbarkeit der zentralen Orte mit dem SPNV/kÖPNV wird an den Schul- und Ferientagen sowie für größere Orte am Wochenende ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot (inkl. On-Demand-Angebot) gemäß Tabelle 24 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer für Erledigungen (Empfehlung: mindestens 120 Minuten). An Samstagen soll für Siedlungseinheiten ab 300 Einwohnern die Erreichbarkeit eines zentralen Ortes gewährleistet werden.

Klasse	Kategorie (Anzahl Einwohner in Ortsteilen)	Schul- und Ferientage (Fahrtenpaare pro Tag)		Samstag/ Sonntag (FP pro Tag)
		GSP	Mittelzentrum	GSP oder MZ
1	100 – 299	3 (2 ⁴⁸)	3 (2 ⁴⁸)	0
2	300 – 999	7	7	4

⁴⁸ An Ferientagen Abschmelzen auf zwei Fahrtenpaare möglich

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Klasse	Kategorie (Anzahl Einwohner in Ortsteilen)	Schul- und Ferientage (Fahrtenpaare pro Tag)		Samstag/ Sonntag (FP pro Tag)
		GSP	Mittelzentrum	GSP oder MZ
3	≥ 1.000	15	15	5

Tabelle 24: Vorgaben für die Erreichbarkeit zentraler Orte

Für den Nahverkehrsraum werden folgende systematische Verknüpfungspunkte definiert:

- Umstiege zwischen SPNV/kÖPNV und kÖPNV/kÖPNV
 - S Erkner Bahnhof/ZOB
 - Fangschleuse, Tesla Süd und Bahnhof
 - Hangelsberg, Bahnhof
 - Fürstenwalde/Spree, Bahnhof
 - Storkow (Mark), Bahnhof
 - Bad Saarow, Bahnhof
 - Beeskow, Bahnhof
 - Eisenhüttenstadt, Bahnhof
 - Neuzelle, Bahnhof
 - Lindenberg (Mark), Bahnhof
 - Müllrose, Bahnhof
 - Wendisch Rietz, Bahnhof
- Umstiege zwischen kÖPNV und kÖPNV
 - Neu Zittau, Berliner Str.
 - Schöneiche (bei Berlin), Dorfaue
 - Spreeau, Dorf
 - Woltersdorf (LOS) Ortsmitte, bestehend aus Haltestellen
 - Woltersdorf (LOS), Straßenbahndepot
 - Woltersdorf (LOS), Rathaus
 - Woltersdorf (LOS), Thälmannplatz

Darüber hinaus sind folgende außerhalb des Landkreises liegende Verknüpfungspunkte relevant:

- S Hoppegarten
- Herzfelde (MOL), Kirche
- Müncheberg, Bahnhof
- Frankfurt (Oder), Kopernikusstr.
- Frankfurt (Oder), Stadion
- S Königs Wusterhausen

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

- Lieberose, Markt

Die Verknüpfungspunkte im Nahverkehrsraum sind im Hinblick auf Umsteigevorgänge (Fahrplan, Wegweisung, Verkehrssicherheit) und Barrierefreiheit weiterzuentwickeln. Hinsichtlich der Anschlussqualität ist bei Bus-Bus- bzw. Bus-Straßenbahn-Umstiegen eine Umsteigezeit von zwei bis 15 Minuten einzuhalten. Bei Bus- oder Straßenbahn-Umstiegen zur Eisenbahn beträgt die Zeit zwischen der Ankunft des zubringenden Verkehrsmittels und der Abfahrt des abbringenden Verkehrsmittels von minimal fünf bis maximal 15 Minuten.

5.3.3 Räumliche Erschließung

Die räumliche Erschließung mit Haltestellen ist nach den Anforderungen gemäß Abschnitt 4.1.2 zu gewährleisten (vgl. Tabelle 25). Bei Veränderungen der Nachfragestruktur sind ggf. neue Haltestellen einzurichten bzw. deren Lage anzupassen.

Verkehrsmittel	Haltestelleneinzugsradius
Eisenbahn	800 m
Straßenbahn/Bus	400 m in Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde/Spree, Erkner und Umgebung (verdichtete Räume) 500 m restliches Kreisgebiet

Tabelle 25: Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum

5.4 Schülerbeförderung

Die Sicherstellung des Schülerverkehrs ist eine Pflicht- und Kernaufgabe des Landkreises. Für die Durchführung des Schülerverkehrs gilt im Landkreis Oder-Spree der Grundsatz, dass dieser weitestgehend und soweit zumutbar in den regulären ÖPNV zu integrieren ist. Freigestellte Schülerverkehre sind nur zulässig, wenn die Nutzung des ÖPNV aus persönlichen Gründen (z. B. körperliche oder geistige Einschränkungen) nicht möglich sind oder hinsichtlich der Angebotsparameter des ÖPNV keine zumutbare Beförderung zu erfüllen ist.

Der zuständige Träger gemäß § 112 Brandenburgisches Schulgesetz definiert im Rahmen seiner Satzungshoheit entsprechende Regelungen zum Beförderungsanspruch und zur Zumutbarkeit der Beförderung im ÖPNV. Grundlage bildet der Weg zwischen Wohnort und der nächsterreichbaren oder zugeordneten Schule der gewählten Schulform in öffentlicher

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Trägerschaft. In der aktuell gültigen Satzung des Landkreises Oder-Spree für die Schülerbeförderung⁴⁹ werden folgende Qualitätsvorgaben zu den einzuhaltenden Fahrzeiten⁵⁰ pro Richtung definiert:

- Primarstufe (Klasse 1-6): bis 45 min Reisezeit
- Sekundarstufe I (Klasse 7-10): bis 60 min Reisezeit
- Sekundarstufe II (Klasse 11-13): bis 90 min Reisezeit

Fuß- bzw. Radwegetappen zwischen Wohnort und der jeweiligen Haltestelle gelten als zumutbar, wenn folgende Entfernungen nicht überschritten werden:

- Primarstufe: 2 km
- Sekundarstufe I: 3,5 km
- Sekundarstufe II: 5 km

Nicht zumutbare (tägliche) Verbindungen bzw. Fahrten mit dem ÖPNV sind:

- Reisezeiten und Fuß- / Gehwegentfernungen mit Überschreitung der benannten Maßgaben
- Entfernungen über 80 km (keine tägliche Verbindung, sondern wöchentliche Fahrt).

Die Schülerbeförderungssatzung macht keine Festlegungen hinsichtlich der Fahrtenhäufigkeit bzw. Verbindungshäufigkeit im Kontext des Schülerverkehrs. Folgende Festlegungen sind entsprechend als Maßgabe des Nahverkehrsplans und für den Weg zwischen Wohnort und der nächstgelegenen oder zugeordneten Schule der gewählten Schulform in öffentlicher Trägerschaft anzuwenden⁵¹:

Relation	Festlegung
Wartezeit ⁵²	<ul style="list-style-type: none">▪ maximal 45 Minuten vor Schulbeginn▪ maximal 60 Minuten nach den unten genannten Unterrichtsstunden
Umstiege ⁵³	<ul style="list-style-type: none">▪ Grundschulen: ein Umstieg▪ weiterführende Schulen: maximal zwei Umstiege

⁴⁹ Satzung des Landkreises Oder-Spree für die Schülerbeförderung in der Fassung der 2. Änderung vom 20.06.2018 (Amtsblatt des Landkreises Oder-Spree Nr. 6 vom 29.06.2018)

⁵⁰ Fahrzeit von der Abfahrt an der Haltestelle am Wohnort bis zur Ankunft an der Haltestelle am Schulort

⁵¹ Sollte während des Gültigkeitszeitraumes dieses NVP eine Konkretisierung der Schülerbeförderungssatzung vorgenommen werden, sind die dortigen Werte anzuwenden. Die Vorgaben gelten nicht für Schulstandorte außerhalb des Landkreises Oder-Spree.

⁵² Der Landkreis Oder-Spree wirkt darauf hin, dass wie Wartezeiten vor Schulbeginn nicht mehr als 30 Minuten und nach den festgelegten Unterrichtsendstunden nicht mehr als 45 Minuten beträgt.

⁵³ Der Landkreis Oder-Spree wirkt darauf hin, dass Grundschulen ohne Umstieg und weiterführende Schulen mit max. einem Umstieg zu erreichen sind.

Relation	Festlegung
Hinfahrt	Gewährleistung einer Hinfahrt zum zentralen Schulbeginn der Schule
Rückfahrt	<p>Grundschulen:</p> <ul style="list-style-type: none">1. Rückfahrt nach der 5. oder 6. Stunde2. Rückfahrt nach der 6. oder 7. Stunde <p>Oberschulen und Gymnasien</p> <ul style="list-style-type: none">1. Rückfahrt nach der 6. Stunde2. Rückfahrt nach der 8. Stunde <p>In begründeten Fällen und auf Antrag der Schule beim Landkreis kann das Angebot einer dritten Rückfahrt geprüft werden. Eine Entscheidung der Umsetzung erfolgt durch den Träger der Schülerbeförderung und den Aufgabenträger für den kÖPNV.</p>

Tabelle 26: Haltestelleneinzugsbereiche im Nahverkehrsraum

Diese Vorgaben gelten für den allgemeinen Unterrichtsbeginn und das allgemeine Unterrichtsende an der jeweiligen Schule, wobei die Schulen die Unterrichtsbeginns- und -endzeiten auf die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abstimmen müssen.

Die Beförderungskapazität ist an die aktuellen Schülerzahlen je Relation anzupassen (schuljahresfein). Entsprechend der Schulformen sind passende Linienangebote bereitzustellen.

Die Regelung zur Fahrtkostenerstattung bzw. Fahrkartenberechtigung im ÖPNV sind nicht Regelungsgegenstand des Nahverkehrsplans, sondern sind in der Schülerbeförderungssatzung geregelt.

5.5 Bedarfsgesteuerte Verkehre

Im Landkreis Oder-Spree sind im Rahmen der bedarfsgesteuerten Verkehre folgende Formen des kÖPNV möglich:

- On-Demand-Verkehr bzw. Linienbedarfsverkehr nach § 44 PBefG
 - Produkt- bzw. Markenname: DALLI
 - Einsatzfälle: flexibles Verkehrsangebot in abgegrenzten Teilräumen des Landkreises (vgl. Kapitel 5.2) als Punkt-zu-Punkt-Bedienung oder Zu- / Abbringer von höherwertigen Verkehren
 - zeitlich und räumlich flexible Fahrten zwischen (virtuellen) Haltepunkten
 - echtzeitbasierte Disposition mit kurzen Wartezeiten
 - Beförderung von max. 8 Personen in einem Fahrzeug
 - Mitnahme von Fahrrädern und barrierefreies Fahrzeug auf Anforderung

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

- Pooling möglich, sodass mehrere Fahrtwünsche teilweise oder ganz kombiniert werden können
- Voranmeldung per Telefon oder App erforderlich
- Es gilt der ÖPNV-Tarif im VBB zzgl. eines Komfortzuschlages (zeitlich differenziert).
- RufBus im Linienverkehr nach § 42 PBefG
 - Marken- bzw. Produktname: RufBus
 - fahrplangebundener Verkehr im Linienverlauf auf der ganzen Linie oder auf Teilabschnitten am Anfang bzw. Ende einer Fahrt
 - Bedienung der Haltestellen des kÖPNV
 - zum Teil Beschränkung der maximal beförderten Personenanzahl
 - vorherige Anmeldung per Telefon oder App (i. d. R. 60 min vor Abfahrt)
 - tarifliche Integration in den VBB-Tarif ohne Zuschläge

Als Sonderform des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG kann im Landkreis Oder-Spree grundsätzlich auch das sogenannte ÖPNV-Taxi zum Einsatz kommen. Das Taxi-Gewerbe kann nach § 8 Abs. 2 PBefG den Linien-ÖPNV in der Fläche ersetzen, ergänzen und verdichten. In diesem Sinne werden freie Kapazitäten des Taxi-Gewerbes genutzt, um Lücken im ÖPNV-Angebot zu schließen. Dabei soll der Einsatz im Landkreis Oder-Spree auf Punkt-zu-Punkt-Verbindungen oder als Zu- / Abbringer des Linienverkehrs in Gebieten erfolgen, in denen kein DALLI verkehrt. Für den Fahrgast gelten dabei die Rahmenbedingungen des On-Demand-Verkehrs. Die Taxi-Unternehmen benötigen keine zusätzliche Genehmigung; eine Genehmigung nach § 47 PBefG ist ausreichend. Die Finanzierung erfolgt neben der Nutzerfinanzierung (Fahrschein bzw. Zuschläge) über Ausgleichszahlungen des Aufgabenträgers mittels einer allgemeinen Vorschrift. Daher ist der Einsatz des ÖPNV-Taxis in Abhängigkeit von den Finanzmitteln des Landkreises Oder-Spree zur Finanzierung der Ausgleichsleistungen zu prüfen.

Der Linienbedarfsverkehr wird als ergänzendes Angebot zum bestehenden Linienverkehr vorgehalten. Um Kannibalisierungseffekte zu vermeiden und die Wirtschaftlichkeit des kÖPNV-System zu stabilisieren, werden folgende Einschränkungen bei der Buchbarkeit von Linienbedarfsverkehren festgelegt:

Kriterium	Festlegung
Parallelverkehr zum Linienverkehr	<ul style="list-style-type: none">▪ Verbot eines Fahrtangebotes, wenn eine ÖPNV-Fahrt im A-/B-Netz im Korridor von 15 min vor oder nach dem gewünschten Fahrtzeitpunkt in einem Umkreis von 250 m um die betreffende Bushaltestelle angeboten wird.▪ Verwendung des Linienbedarfsverkehrs nur als Zubringer, wenn ein Teil der gewünschten Strecke auch mit einer Fahrt im A-/B-Netz durchgeführt

Kriterium	Festlegung
	werden kann. Dies gilt auch für Fahrten, die komplett entlang einer Linie des Hauptnetzes (Kategorie A) absolviert werden können.
Länge und Lage der Verbindung	<ul style="list-style-type: none"> Die Verbindung muss mindestens einen Luftstreckenkilometer lang sein.
Durchführung der Fahrten	<ul style="list-style-type: none"> Die Fahrten müssen vor Ende des Bedienzeitraumes enden. Fahrten, die zeitlich über den Bedienzeitraum hinausgehen würden, können nicht angeboten werden.

Tabelle 27: Festlegungen zum Linienbedarfsverkehr

Die im Rahmen der Durchführung des Linienbedarfsverkehrs gesammelten Buchungsdaten sind kontinuierlich zu evaluieren und im Rahmen der Linien- und Fahrplanung hinsichtlich der Einführung neuer oder der Änderung von Linien und Fahrten heranzuziehen.

Mitfahrplattformen und Verkehre nach § 50 PBefG (gebündelter Bedarfsverkehr) verkehren privatwirtschaftlich und sind kein Regelungsgegenstand des Nahverkehrsplans.

5.6 Qualitative Standards

Die Attraktivität des ÖPNV und somit seine Inanspruchnahme wird nicht nur durch die Quantität des Angebotes, sondern auch durch dessen Qualität beeinflusst. Um den ÖPNV in Zukunft als mindestens gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu positionieren, ist das derzeitige Qualitätsniveau im Interesse der Fahrgäste weiterzuentwickeln. Die jeweiligen konkreten Gegebenheiten sind hierbei zu berücksichtigen; das heißt für vergleichbare Gebiete ist eine vergleichbare Qualität vorzuhalten.

Dafür sind die konkreten qualitativen Anforderungen und Kriterien an die zu erbringende ÖPNV-Leistung detailliert, eindeutig und verständlich vorzugeben.

5.6.1 Barrierefreiheit

Gemäß PBefG § 8 Abs. 3 sind im NVP die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel einer hinreichenden Inklusion zu berücksichtigen. Dazu gilt seit dem Jahr 2022 der Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufgabenträger für den ÖPNV können davon abweichen, müssen aber im NVP Ausnahmen konkret benennen und begründen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Unter dem Begriff der vollständigen Barrierefreiheit wird im vorliegenden NVP folgendes verstanden:

Für Menschen, die in ihrer Mobilität dauerhaft oder zeitweilig eingeschränkt sind, müssen folgende Einrichtungen ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sein:

- bauliche Anlagen
- Fahrzeuge
- Informationsquellen
- Kommunikationseinrichtungen

Als in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen gelten Personen, die aufgrund einer motorischen, sensorischen, geistigen, seelischen oder sonstigen Behinderung oder Einschränkung beeinträchtigt sind.

Die Anforderung zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit gilt nicht nur in baulicher Hinsicht, sondern bezieht sich auch auf alle infrastrukturellen und informativen Bereiche des ÖPNV-Angebots, im Einzelnen:

- Haltestelleninfrastruktur einschließlich Zuwegung
- Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge
- Information und Kommunikation
- Betrieb und Dienstleistungen

Zur Konkretisierung und Vereinheitlichung der Vorgaben zur Barrierefreiheit hat der VBB einen Leitfaden zum Ausbau barrierefreier Bushaltestellen, zur Entwicklung eines Maßnahmenplans durch jeden Aufgabenträger mit einer Kategorisierung der Haltestellen zur Priorisierung, technischen und baulichen Spezifikationen zum Haltestellenausbau und der Wegenetzanbindung sowie der Fahrgastinformationen und Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips veröffentlicht [44].

In der nachfolgenden Abbildung 21 ist für eine Haltestelle am Fahrbahnrand ein exemplarischer Aufbau im Lageplan dargestellt.

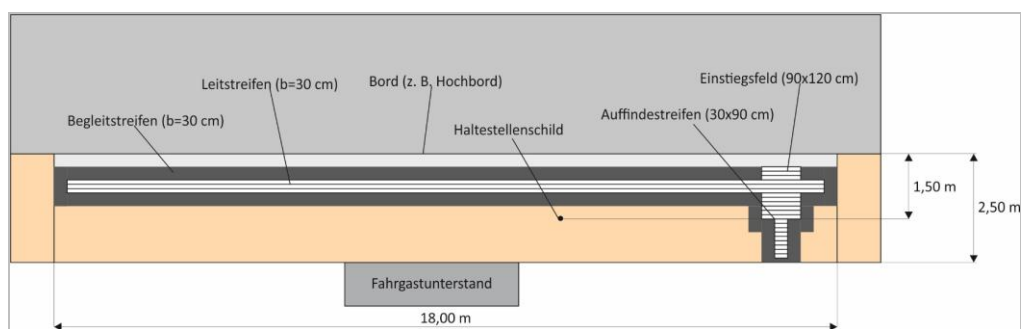


Abbildung 21: Musterhaltestelle am Fahrbahnrand

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Mit der Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit wird nicht nur dem gesetzgeberischen Anspruch der Umsetzung des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BbgBGG) sowie der UN-Behindertenrechtskonvention Rechnung getragen, sondern auch mehr Komfort und Zugänglichkeit für alle Fahrgäste geschaffen.

Insbesondere beim Thema Information und Kommunikation ist das sogenannte „Zwei-Sinne-Prinzip“ zu berücksichtigen. Dieses sagt aus, dass sämtliche wichtigen Informationen mit mindestens zwei der drei Sinne „Sehen“, „Hören“ und „Tasten“ wahrgenommen werden können.

In seiner Funktion als Aufgabenträger für den kÖPNV ist der Landkreis Oder-Spree zur Erreichung der Barrierefreiheit auf die Zusammenarbeit mit den örtlichen Straßenbaulastträgern (Haltestellen), den Verkehrsunternehmen (Fahrzeuge, Betrieb, Unterhaltung) sowie dem VBB (Information, Kommunikation, Marketing) angewiesen. Daneben müssen die Beiräte, Verbände und Beauftragten der Betroffenen berücksichtigt werden.

Die wesentlichen Festlegungen von Qualitätsstandards unter Beachtung der schrittweisen Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV werden nachfolgend bezogen auf die einzelnen o. g. Bereiche beschrieben.

5.6.2 Komfort und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Anforderungen an Komfort und Ausstattung

Haltestellen und Verknüpfungspunkte stellen als Zugangsstellen zum ÖPNV die erste physische Kontaktstelle zum ÖPNV für Fahrgäste her und sollten entsprechend dieser Bedeutung ausgebaut und ausgestattet sein. Durch den Landkreis Oder-Spree erfolgt eine Förderung von Maßnahmen der Straßenbaulastträger gemäß der Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in den Gemeinden und Städten des Landkreises und von Anlagen des kommunalen ÖPNV [43].

Gemäß den Qualitätsstandards im VBB [44] wird bzgl. der Ausstattung der Haltestellen zwischen fünf Typen unterschieden (vgl. Tabelle 28). Die entsprechenden Ausstattungsmerkmale je Typ sind dort detailliert aufgeführt.

Typ	Erläuterung
Typ A	Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV und Busbahnhöfe mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag)

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Typ	Erläuterung
Typ B	Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe)
Typ C (C1 bis C3)	Standardhaltestellen – diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter in C1 bis C3 untergliedert

Tabelle 28: Haltestellentypen gemäß VBB

Die Gestaltung von Haltestellen basiert auf technischen Vorschriften und Richtlinien in der jeweils neuesten Fassung, insbesondere auf den Regelwerken BOKraft [45] bzw. BOStrab [46], DIN 18040 [47], RASt 06 [48], H BVA [49] sowie EAÖ [50]. Die klimarelevanten Vorgaben, Standards und Handlungsoptionen der E Klima [51] sind zu berücksichtigen.

Alle Haltestellen sind grundsätzlich mit folgenden Elementen auszustatten, für die das Verkehrsunternehmen verantwortlich ist:

- Haltestellenschild (Verkehrszeichen 224) mit Haltestellenname, Kennzeichnung von Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbund, Hinweis auf besondere Produkte (z. B. PlusBus, RufBus etc.), Liniennummer(n)
- Fahrplanaushang

Bei Gemeinschaftshaltestellen mehrerer Betreiber stimmen sich diese über die entsprechenden Zuständigkeiten, Nutzungs- und Kostenregelungen ab und dokumentieren diese.

Für die weitere bauliche Ausstattung und den Ausbau der Zuwegung sowie die Instandhaltung und Sauberkeit sind die örtlichen Straßenbaulastträger verantwortlich. Zudem ist die Verkehrssicherheit durch den Räum- und Winterdienst der jeweiligen Baulastträger zu gewährleisten.

Der Landkreis hat gemeinsam mit den beauftragten Verkehrsunternehmen zu prüfen, in welcher Form und Ausprägung eine flächendeckende digitale und stationäre Fahrgastinformation angeboten werden kann. Insbesondere wichtige Verknüpfungspunkte und Haltestellen sind dynamische Fahrgastinformationsanlagen prioritär und schrittweise einzurichten (vgl. Abschnitt 5.3.2), die Auskunft über die planmäßigen und tatsächlichen Abfahrtszeiten, Betriebsstörungen sowie Umleitungen gewähren. Die Informationen werden über das ITCS durch das Verkehrsunternehmen oder die Datendrehscheibe des VBB bereitgestellt.

Anforderungen an die Barrierefreiheit

Die Hauptbereiche der Qualitätsziele und -standards für den ÖPNV hinsichtlich der Barrierefreiheit an Haltestellen sind:

- Sicherstellung des barrierefreien Zuganges zum ÖPNV bei der Gestaltung und beim Umbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten
- barrierefreier Zugang zu Informationen (Fahrplan und Liniennetzplan an allen wichtigen Haltestellen)
- barrierefreier Zugang zum Fahrausweiserwerb an wichtigen Schnittstellen (Agenturen)

Alle Haltestellen und Zuwegungen sind barrierefrei gemäß Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“ [44] zu gestalten. Auf objektive Grenzen für das Erreichen der Barrierefreiheit wird darin verwiesen. Darüber hinaus sind nach § 8 PBefG im NVP Ausnahmen zu benennen und begründen, in denen von der Forderung nach vollständiger Barrierefreiheit dauerhaft oder temporär abgewichen wird. Diese Ausnahmen gelten für folgende Haltestellen:

- Haltestellen außerhalb geschlossener Ortschaften
- Haltestellen innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteile) mit weniger als 100 Einwohnern
- Haltestellen innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteile) mit mehr als 100, aber weniger als 1.000 Einwohnern, wenn bereits eine barrierefreie Haltestelle vorhanden ist
- Haltestellen innerhalb geschlossener Ortschaften (Ortsteilen) mit mehr als 1.000 Einwohnern, wenn das Fahrgastaufkommen sehr gering ist (i. d. R. weniger als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- Haltestellen, die nicht im regulären Linienbetrieb angefahren werden
- Haltestellen, deren Bestand nicht langfristig gesichert ist (temporäre Haltestellen, z. B. Saisonverkehr, Pilotprojekte, Umleitungsverkehre)
- Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann
- Haltestellen, die ausschließlich durch alternative Bedienformen bedient werden

Die Ausnahmeregelungen gelten nicht für Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie für weitere Haltestellen, bei denen nachweislich Bedarf besteht.

Der Ausbau der Haltestellen erfolgt entsprechend ihrer verkehrlichen Bedeutung, der Verfügbarkeit finanzieller Mittel sowie unter Berücksichtigung ggf. geplanter Baumaßnahmen im Bereich der jeweiligen Haltestelle. Im Rahmen von komplexen Straßenausbau- oder Straßensanierungsmaßnahmen sind die Haltestellen – sofern baulich möglich – barrierefrei auszubauen.

5.6.3 Ausstattung der Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Neben den Zugangsstellen beeinflussen die Fahrzeuge maßgeblich das Erscheinungsbild des ÖPNV und damit die wahrgenommene und messbare Beförderungsqualität. Daher strebt der Landkreis Oder-Spree den Einsatz eines modernen Fahrzeugparks an.

Die Fahrzeuge sollen den aktuellen gesetzlichen und technischen Vorschriften entsprechen (z. B. EU-Fahrzeugrichtlinien, VDV-Rahmenempfehlungen, Qualitätsleitfaden des VBB, VBB-Richtlinien Fahrgastinformation).

Grundsätzlich müssen die im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge mit mehr als neun Sitzplätzen folgende Anforderungen erfüllen:

- Gewährleistung der vollständigen Barrierefreiheit des Fahrzeugeinsatzes gemäß PBefG
- vollständiger Einsatz von Niederflur- und Low-Entry-Fahrzeugen mit mindestens einer Sondernutzungsfläche mit Platz für Rollstuhl und einen Kinderwagen (Standard bei Neuanschaffungen)
- Das Höchstalter der eingesetzten Fahrzeuge darf jeweils 14 Jahre nicht überschreiten.
- fahrzeugseitige Integration eines ITCS und Ausstattung mit akustischen und optischen Haltestelleninformation
- ausschließlich Kraftomnibusse: Ausstattung aller Stehplätze mit Halteschleifen sowie Haltegriffen an den Sitzplätzen unter Beachtung des Anforderungskataloges für Kraftomnibusse und Kleinbusse, die zur Beförderung von Schülern und Kindergartenkindern besonders eingesetzt werden
- ausschließlich Straßenbahnfahrzeuge: ausreichende Anzahl an Haltestellenwunschtastern sowie Haltestangen und Haltegriffen für alle Körpergrößen der Fahrgäste

Bei Neubeschaffungen sind folgende Komfortmerkmale zu berücksichtigen:

- Klimatisierung des Fahrer- und Passagierbereiches ist als Standard anzusetzen
- Erreichbarkeit eines Haltewunschtasters von jedem Sitzplatz
- Einrichtung eines WiFi-Hotspots sowie ggf. Lademöglichkeiten für Mobilgeräte

Es ist ein Anteil von mindestens 85 % der Fahrzeugflotten mit automatischen Zählsystemen auszustatten, die eine kontinuierliche und statistisch gesicherte Fahrgastzählung ermöglichen. Der Aufgabenträger erhält einen uneingeschränkten Lesezugriff auf das genutzte Hintergrundsystem. Die ITCS-Komponenten sind auch zur Kommunikation mit Drittsystemen zur Fahrgastinformation zu nutzen. Die Daten sind außerdem dem VBB in Echtzeit gemäß VDV 454, 713-0-1 und 4028 zur Verfügung zu stellen.

Generell ist bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen auf Umweltstandards und deren Entwicklung zu achten (z. B. Einsatz emissionsarmer oder alternativ angetriebener Busse), um Schadstoffemissionen gering zu halten und Anforderungen des Klimaschutzes zu er-

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

füllen. Es sind die jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben zur Beschaffung von emissionsfreien und umweltfreundlichen Fahrzeugen zu beachten. Fahrzeuge über die gesetzlich verpflichtende Beschaffungsquote der Null-Emission-Fahrzeuge hinaus müssen zum Anschaffungszeitraum bei Neu- und Ersatzbeschaffung den geltenden Abgasnormen, mindestens Euro 6, genügen.

Im bedarfsorientierten Verkehr (RufBus, On-Demand) ist die Beförderung von mobilitätseingeschränkten Personen durch den Einsatz von mind. 10 % der Flottengröße zu ermöglichen, die über einen barrierefreien Einstieg (Klapprampe, Anlegerampe oder Hublift) sowie über die notwendigen Sicherungseinrichtungen verfügen. Werden herkömmliche Fahrzeuge (insbesondere Großraum-Pkw) eingesetzt, die keine Barrierefreiheit für alle Nutzer bieten können, ist nach Möglichkeit durch dispositive Maßnahmen sicherzustellen, dass mobilitätseingeschränkten Personen eine barrierefreie Fahrt ermöglicht wird. Alle Personen haben gesetzlich das gleiche Recht auf Beförderung. Im RufBusverkehr sind Fahrzeuge mit mindestens sechs Sitzplätzen und Elektroantrieb einzusetzen.

Durch Elemente eines Corporate Branding ist ein einheitliches Erscheinungsbild der den Nahverkehrsraum und innerhalb eines Verkehrsunternehmens bedienenden Fahrzeuge zu erzielen.

Neben der Ausstattung der Fahrzeuge ist deren innere und äußere Sauberkeit als ein wesentliches Qualitätsmerkmal zum gepflegten Gesamteindruck sicherzustellen und auf die umgehende Behebung von Schäden zu achten. Werbung in und an den Fahrzeugen ist gestattet, soll die Kunden jedoch nicht belästigen.

Darüber hinaus sind die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeugausstattung sowie die Beförderungsqualität gemäß Qualitätsvereinbarung im Rahmen des öDA einzuhalten.

5.6.4 Service und Fahrgastinformation

Service und Information sind grundlegende Bestandteile des ÖPNV-Angebotes. Die Verkehrsunternehmen sichern die Bereitstellung und kontinuierliche Aktualisierung der Fahrplandaten für im Rahmen der verbundweiten Fahrgastinformation im VBB herauszubehende Informationsprodukte.

Weiterhin befolgen die Verkehrsunternehmen die Corporate-Design-Vorgaben des VBB, um ein verbundeinheitliches Erscheinungsbild zu erzeugen.

Auf die Verfügbarkeit von elektronischen Medien (z. B. das gemeinsame Fahrplanauskunftssystem des VBB) und von Printmedien soll gleichermaßen Wert gelegt werden. Bei allen Informationsträgern (Print-Ausgabe, App, Internet, Personal) ist den Ansprüchen mobilitätseingeschränkter Personen in angemessener bzw. geeigneter Art und Weise Rechnung zu tragen.

5.6.5 Pünktlichkeit, Verknüpfung und Anschlusssicherung

Die Verkehrsunternehmen sind zur zuverlässigen und fahrplantreuen Erbringung der Linienerverkehrsleistungen verpflichtet. Die Einhaltung des Fahrplans ist eine grundlegende Anforderung an einen qualitativ hochwertigen ÖPNV. Fahrpläne sind so zu konstruieren, dass pünktliches Fahren möglich ist. Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit werden u. a. durch die Steuerung des ÖPNV-Betriebs mit einem flächendeckenden rechnergestützten Betriebsleitsystem (ITCS) erreicht.

Verfrühungen ab einer Minute gelten als Fahrtausfall. Sie sind zwingend auszuschließen. Verspätungen von unter fünf Minuten werden noch als pünktliche Fahrt geführt, sofern dadurch keine Anschlüsse betroffen sind.

Ausgewiesene Anschlüsse an relevanten Verknüpfungspunkten sind zu sichern. Dies sollte über die zentrale Datendrehscheibe des VBB erfolgen. Nachfragegerecht sind insbesondere an den Verknüpfungspunkten zwischen SPNV und kÖPNV P+R-Anlagen sowie an allen Verknüpfungspunkten B+R-Anlagen einzurichten, um eine Verknüpfung zum Individualverkehr herzustellen.

Als Aufgabenträger hat der Landkreis Oder-Spree keinen direkten Einfluss auf die zuverlässige und pünktliche Durchführung des Fahrbetriebes, setzt sich jedoch gegenüber den Verkehrsunternehmen über im Verkehrsvertrag vereinbarte Pönale-Zahlungen dafür ein. Daneben bemüht er sich um die Umsetzung bzw. Anordnung von den ÖPNV begünstigenden verkehrsorganisatorischen Maßnahmen (z. B. Parkverbote im Umfeld von Haltestellen etc.).

Die technischen Voraussetzungen für eine Anschlusssicherung sind zu schaffen (z. B. ITCS, Handy / Funk) und zu nutzen. Bei Linien mit geringer Angebotsdichte sind Anschlüsse zu anderen Verkehrsmitteln nach Möglichkeit immer sicherzustellen. Das gilt generell für wichtige Schülerverkehrsbeziehungen und die letzte Umsteigebeziehung des Tages.

Zur Anschlusssicherung gehören z. B.:

- definierte Verkehrs- und Taktzeiten sowie die Einhaltung des Fahrplans
- Pünktlichkeit
- kurze Wege und Umsteigebeziehungen
- Anschlusssicherung (Kommunikation wichtiger Anschlüsse sowie Weiterfahrten ohne Umstieg im Fahrplan und in der Fahrplanauskunft)
- Ermöglichung barrierefreier Umstiege (Anschlusssicherheit)

Neben den linien- und fahrplanmäßigen Verknüpfungen entscheiden besonders auch die örtlichen und / oder baulichen Bedingungen an den Verknüpfungspunkten über die tatsächlich erreichte Nutzerqualität. Dabei sind die Bedürfnisse der in ihrer Mobilität eingeschränkten Fahrgäste zu berücksichtigen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

An definierten Übergangspunkten ist eine weitestgehende fahrplanseitige Verknüpfung der Angebote mit einheitlichen Übergangszeiten vorzunehmen. Abweichungen für fahrplan- oder netzseitig begründbare Ausnahmen sind dabei möglich.

5.6.6 Tarif und Vertrieb

Der Landkreis Oder-Spree nimmt als Aufgabenträger im VBB am gemeinsamen VBB-Tarif der teilnehmenden Verkehrsunternehmen teil, wonach das deutschlandweit gültige Deutschlandticket inbegriffen ist. In diesem Rahmen wurden die tariflichen Zugangsbarrieren beim Übergang zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, Verkehrsunternehmen, Landkreisen und Städten in den Bundesländern Berlin und Brandenburg eliminiert.

Grundsätzliches Ziel der Tarifgestaltung und des Tarifs ist es, den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern und Zugangsbarrieren zu senken. Neben einem bedarfsgerechten Verkehrs- und Dienstleistungsangebot stellt die Preisgestaltung ein wichtiges Kriterium zur Sicherung der Zugänglichkeit zum öffentlichen Nahverkehr dar.

Die Entwicklung der Tarife ist so zu gestalten, dass ein möglichst hoher spezifischer Ertrag pro Beförderungsfall bzw. Personenkilometer erlöst und somit eine Steigerung der Tarifiergiebigkeit realisiert wird. Dies soll im Umkehrschluss jedoch nicht zu Fahrgastverlusten führen.

Auf der Grundlage der Festlegungen des VBB und der Vorgaben des LNVP Brandenburg [13] werden folgende Vorgaben festgeschrieben, um die Interessen von verschiedenen Nutzergruppen, den Verkehrsunternehmen sowie des Aufgabenträgers in einem ausgeglichenen Verhältnis münden zu lassen:

- Realisierung von angemessenen Fahrpreisen für alle
- Sicherstellung von ausreichenden Einnahmen und hoher Tarifiergiebigkeit
- einfache Zugänglichkeit des ÖPNV, Tarifgerechtigkeit, Verkehrsverlagerung und damit Entlastung des Straßennetzes
- klare Struktur und Übersichtlichkeit des Tarifs und Abbau von Nutzungshemmnissen
- Entwicklung und ggf. Beibehaltung von für einzelne Nutzergruppen spezifischen Tarifangeboten
- Beteiligung an der Entwicklung und Umsetzung der innovativen Tariflösung des VBB

Die Entwicklung der Tarife im Geltungsbereich des Nahverkehrsplans soll sich primär an der Fortentwicklung der Produktionskosten orientieren, um eine übermäßige Belastung der Kunden weitgehend zu vermeiden.

Darüber hinaus ist auf eine Anpassung des VBB-Tarifs hinzuwirken, welcher die Eignung des Tarifs für digitale Vertriebsformen erhöht. Bei Tarifanpassungen ist außerdem multimodalen Wegekettens Rechnung zu tragen. Dabei soll die Integration von Sharing-Angeboten (Verleihsysteme für Fahrräder, Autos und Elektro-Roller) Berücksichtigung finden.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

Neben Grundzuschlägen im DALLI-Verkehr können durch die App des Dienstleisters auch Abgrenzungen zwischen einzelnen Nutzergruppen wie Senioren und Schülern stattfinden. Dadurch können stark zunehmende Doppelnutzungen von Schülern, in bestimmten Zeiträumen beschränkt werden (Nutzung DALLI statt Linienverkehr).

Der Vertrieb dient der Einnahmensicherung ebenso wie dem Abbau oder der Vermeidung von Zugangshemmnissen für die Kundinnen und Kunden. Die Vertriebswege unterliegen der Verantwortung der Verkehrsunternehmen und sollen auch die Erwerbsmöglichkeit für Fahrausweise im überregionalen und Fernverkehr enthalten.

Neben einer wirtschaftlichen Aufrechterhaltung der bisherigen Vertriebsstrukturen sollen perspektivisch elektronische Lösungen vorangetrieben werden. So ist unter Federführung der VBB GmbH das Ziel zu verfolgen, den digitalen Vertrieb weiter auszubauen, um den Nutzenden den Zugang zum ÖPNV zu erleichtern.

Die Vertriebskonzepte und -ansätze sind den zu befördernden Personen durch geeignete Kommunikationsmaßnahmen zu vermitteln.

5.6.7 Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal

Das Auftreten des Personals ist ein wesentlicher Faktor für die öffentliche Wahrnehmung des Produktes ÖPNV. Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass folgende Anforderungen erfüllt werden:

- fachliche Kompetenz und Motivation, nachgewiesene Qualifikationen für das entsprechende Tätigkeitsfeld, sichere Beherrschung der Fahrzeuge und betrieblichen Einrichtungen
- Verantwortungsbewusstsein und Kundenorientierung (Kommunikationsbereitschaft, rücksichtsvolles, freundliches und gepflegtes Auftreten, soziale Kompetenz insbesondere gegenüber der Fahrgastgruppe Kinder/Jugendliche, Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift unter Beachtung der GER⁵⁴)
- Kenntnisse über das gesamte ÖPNV-Angebot im Nahverkehrsraum, um einheitlich über das komplette Tarifangebot zu informieren, Befähigung des Fahrpersonals, auf Fahrplanabweichungen hinzuweisen und Anfragen von Fahrgästen das Bediengebiet betreffend sachkundig zu beantworten
- bei Bedarf Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen zur Unterstützung der Barrierefreiheit

⁵⁴ GER ist eine Abkürzung für „Gemeinsamer europäischer Referenzrahmen für Sprachen“. Dies wird von den Jobcentern bei der Vermittlung von Fahrpersonalen berücksichtigt.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

- Durchführung von Schulungen des Fahrpersonals zur Gewährleistung einer angemessenen Fahrweise (insbesondere hinsichtlich der Beachtung stehender Fahrgäste sowie von Rollstuhlfahrenden und Kinderwagen), regelmäßige Schulung für Mitarbeitende im Service

5.6.8 Störungs- und Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen haben durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen, dass der Regelbetrieb sowohl personell als auch technisch abgesichert ist. Die Anforderungen gemäß Qualitätsleitfaden des VBB sind dabei zu berücksichtigen.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement umfasst u. a:

- Information der Fahrgäste
 - über die Störung (Art, Auswirkung, voraussichtliche Dauer), den Grund und ggf. alternative Fahrtmöglichkeiten
 - unter Nutzung des jeweils zweckmäßigsten Kommunikationskanals (wie Fahrzeugansagen durch die Leitstelle, DFI-Texte, soziale Medien, Homepage, VBB-Fahrinfo)
 - unter Gewährleistung des 2-Sinne-Prinzips
- Anbieten von Ersatzlösungen oder alternativen Reisemöglichkeiten bei Verspätungen und Ausfall des Regelangebotes
- Weitergabe von Störinformationen an andere Verkehrsunternehmen im Nahverkehrsraum (insbesondere bei Gewährleistung der Anschlusssicherung)
- regelmäßige systematische Erfassung und Auswertung von Störungen
- Reaktion auf Kundenbeschwerden durch Bestätigung innerhalb von 24 Stunden und Rückmeldung mindestens innerhalb von fünf Arbeitstagen
- Möglichkeit des Einreichens von Kundenanliegen über ein Info-Telefon, die Kundenzentren, den Postweg und elektronisch (Homepage-Formular, E-Mail)

5.6.9 Datenbereitstellung

Die Verkehrsunternehmen sind nach § 3a PBefG dazu verpflichtet Mobilitätsdaten im Zusammenhang mit der Personenbeförderung im Linien- und Gelegenheitsverkehr bereitzustellen. Diese Daten sind insbesondere für die Planung, Fahrgastinformation und auch Qualitätskontrolle eine wichtige Basis.

Im Sinne der kontinuierlichen Nahverkehrsplanung sind dem Aufgabenträger folgende Daten durch die Verkehrsunternehmen zur Verfügung zu stellen:

- Fahrplan- und Liniennetzdaten
- Tarifdaten
- Fahrgastzählungen, welche durch die automatischen Fahrgastzählsysteme erfasst werden

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Rahmenkonzeption

- Buchungsdaten flexibler Bedienformen
- Ablehnungsquoten in der flexiblen Flächenbedienung
- Wartezeiten in der flexiblen Flächenbedienung
- Schwerbehindertenerhebungen
- Daten zu Ausfällen, Betriebsstörungen und Unfällen
- Verspätungsdaten bzw. Pünktlichkeitsstatistik
- Anschlussquoten

Für die nachfolgende Datenbereitstellung sind von den Verkehrsunternehmen mit dem VBB geeignete Abstimmungen durchzuführen. Von den Verkehrsunternehmen sollen für die VBB-Fahrinfo immer aktuell folgende Daten bereitgestellt werden:

1. Fahrplandaten
2. Tarifdaten
3. Störungsdaten
4. Echtzeitdaten (Standortmeldungen oder Fahrzeitprognosen)

5.6.10 Besondere Nutzergruppen

Der NVP enthält im Abschnitt 5.6 vielfältige Anforderungen an die zukünftige Ausgestaltung des ÖPNV, die auch den Nutzergruppen der Personen mit Mobilitätseinschränkungen, den älteren Menschen, den Kindern und Jugendlichen und den Familien gerecht werden. Ergänzend zu den Festlegungen zur Herstellung der Barrierefreiheit im ÖPNV seit dem 01.01.2022, die u. a. den Fahrzeugeinsatz, den Ausbau der Zugangsstellen, die Fahrgastinformation und die Anforderungen an das Fahr- und Servicepersonal betreffen, sollen die ÖPNV-Zugangsbedingungen für die genannten Nutzergruppen durch folgende Maßnahmen weiter verbessert werden:

- angemessene ÖPNV-Erschließung der gesamten bebauten Gebiete im Nahverkehrsraum, insbesondere von Schulen und medizinischen- sowie sozialen- und Versorgungseinrichtungen
- Gewährleistung einer möglichst direkten Erreichbarkeit der Stadtzentren
- Anpassung der Fahrgastinformation an die Anforderungen von Seh- bzw. Hörbehinderten (z. B. Kontrast und Schriftgröße von Printmedien, Haltestellenansagen in den Fahrzeugen und an ausgewählten Haltestellen)
- bei Bedarf Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg von Personen mit Behinderung oder Mobilitätseinschränkung
- Ansprechpartner (Telefonnummer, E-Mail) für Service und Beratung im kÖPNV (z. B. in der Mobilitätszentrale)
- Vorhaltung von Stellflächen für Rollstühle, Kinderwagen oder Rollatoren in den Fahrzeugen mit mehr als neun Sitzplätzen mit entsprechendem Sicherungssystem
- Haltegriffe und gut erreichbare Notsignalknöpfe

ÖPNV-Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen wirken aktiv mit, um die Rahmenbedingungen zur ÖPNV-Nutzung weiter zu verbessern und die Fahrgastfreundlichkeit zu erhöhen.

5.7 Alternative Antriebssysteme

5.7.1 Umsetzung der Vorgaben des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

Der ÖPNV nimmt als Mitglied des Umweltverbundes seit jeher eine Vorreiterrolle bei umwelt- und klimafreundlicher Mobilität ein. Derzeit verkehren im Landkreis Oder-Spree ausschließlich dieselbetriebene Busse. Vor dem Hintergrund einer klimafreundlichen und zukunftsorientierten Gestaltung der Mobilität wird der Einsatz von alternativen Antrieben insbesondere bei Stadtbussen, aber auch bei Regionalbussen, eine immer größere Rolle spielen.

Die CVD (Richtlinie (EU) 2019/1161) verpflichtet öffentliche Auftraggeber in der EU, bei der Beschaffung von Straßenfahrzeugen einen Mindestanteil sauberer bzw. emissionsfreier Fahrzeuge zu berücksichtigen. In Deutschland wird dies durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG [52]) umgesetzt. Für den ÖPNV, insbesondere Stadtbusse (Klasse M3), gelten für den Zeitraum bis 2030 die Mindestquoten, 65 % saubere Busse und ebenfalls mindestens 50 % emissionsfreie Busse einzusetzen.

Die Quoten beziehen sich auf Fahrzeugbeschaffungen oder Verkehrsverträge im jeweiligen Zeitraum und nur auf den Teilfuhrpark der Stadtbusse (Klasse M3). Dadurch wird im KÖPNV der schrittweise Umstieg auf Elektro- und Wasserstoffbusse gefördert. Die CVD stellt somit den Rahmen für die Entwicklung einer nachhaltigen und umweltfreundlichen Mobilität im Landkreis Oder-Spree dar und leitet die Notwendigkeit der Umstellung auf alternative Antriebssysteme ein.

Zur Eignung alternativer Antriebskonzepte wurden in einem ersten Schritt im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Umsetzung der EU-Richtlinie sowie des nationalen Gesetzes die technischen, betrieblichen, wirtschaftlichen und ökologischen Auswirkungen von Fahrzeugen mit emissionsfreien Antrieben (Batteriebus, Brennstoffzellenbus u. w.) inkl. der erforderlichen Infrastruktur betrachtet.

Aktuell stellen elektrifizierte Busse die wirtschaftlichste Lösung hierfür dar. Deren konsequente Förderung stellt für den Aufgabenträger Landkreis Oder-Spree daher eine geeignete Möglichkeit dar, das Mobilitätsverhalten seiner Bürger aktiv umweltfreundlich und zukunftsorientiert mitzugestalten.

Es sind jedoch auch im Zuge der Umsetzung der CVD sowie des SaubFahrzeugBeschG [52] sowohl die konzeptionellen, als auch die infrastrukturellen Voraussetzungen im Landkreis zu prüfen und zu schaffen.

Weiterhin gelten eine Reihe von gesetzlichen Vorgaben hinsichtlich der Dekarbonisierung von Fahrzeugflotten, wie z. B. die europaweit gültigen Flottengrenzwerte und Emissionsschutzgrenzwerte. Diese sind entsprechend des Handlungsrahmens des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen zu befolgen.

5.7.2 Weitere technologische Ansätze

Die Erforschung und Erprobung **hochautomatisierter Fahrzeuge (SAE-Level 4)** idealerweise im Rahmen einer Modellregion, bieten Potenziale für die Effizienzsteigerung und die Verbesserung der Erreichbarkeit in ländlichen Gebieten. Diese kommen in definierten Gebieten zum Einsatz. Hochautomatisiert verkehrende Fahrzeuge ermöglichen einen bedarfsgerechten und effizienten Verkehr, insbesondere im Rahmen von On-Demand-Verkehren. Die Technologie ermöglicht flexible Routen und Fahrpläne, die sich an die tatsächliche Nachfrage anpassen. Hochautomatisierte Verkehre sollen analog zum technischen Entwicklungsstand und der Genehmigungslage zukünftig auch im ÖPNV vermehrt Anwendung finden.

Ergänzend können Konzepte wie **Seilbahnen, Fähren** und **Flugtaxis** in Betracht gezogen werden. Sie bieten umweltfreundliche und effiziente Alternativen zum konventionellen Verkehr besonders in touristischen Regionen bzw. um topografische Einsatzgrenzen für den konventionellen kÖPNV zu überwinden. Als zukünftige Technologie könnten Flugtaxis in ländlichen Regionen und für spezifische Verbindungen (bspw. zu medizinischen Einrichtungen) eine schnelle und komfortable Transportmöglichkeit bieten.

Die Integration dieser innovativen Konzepte erfordert eine sorgfältige Planung und Evaluation, um sicherzustellen, dass sie mit den bestehenden Systemen kompatibel sind und einen Mehrwert für die Nutzer bieten. Ziel ist es, ein zukunftsfähiges und nachhaltiges Mobilitätsangebot zu schaffen, das den Bedürfnissen der Bürger gerecht wird und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

Zu den aufgeführten innovativen Ansätzen sind im Anhang 6 Steckbriefe enthalten, welche neben Einsatzgrenzen auch Informationen zu möglichen Organisations- und Betreiberformen enthalten.

6 Maßnahmenpaket

Ausgehend von den Ergebnissen der in Abschnitt 4 vorgenommenen Schwachstellenanalyse und auf Grundlage der Rahmenkonzeption (Abschnitt 5) sowie der Evaluation des Nahverkehrsplans 2021-2025 (Abschnitt 3.1) wurden Einzelmaßnahmen definiert, die dazu dienen, bestehende Defizite zu beseitigen und die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen.

Unterschieden werden die Maßnahmen bzw. Prüfaufträge nach den Kategorien:

- ÖPNV-Leistungsangebot (L)
- Information, Marketing, Tarif und Vertrieb (M)
- Infrastruktur (I)

Die Maßnahmen sind zu prüfen, ggf. zu modifizieren und zu beschließen. Die Umsetzung von Prüfaufträgen ist viertiefend in jedem Einzelfall zu prüfen.

Maßnahmen, die Investitionen erfordern, können nur in Abhängigkeit der vorhandenen finanziellen Mittel umgesetzt werden. Die trifft ebenso auf alle weiteren Leistungen des ÖPNV als freiwillige Leistung der Daseinsvorsorge zu.

Die Maßnahmen zum ÖPNV-Leistungsangebot (L) sind für die Umsetzung vorzubereiten. Mit Blick auf den steigenden Betriebskostenzuschuss wird eine Flexibilität bei den Maßnahmen eingeräumt, so dass diese unabhängig voneinander umgesetzt werden können.

Im nächsten Schritt werden die konkreten Lösungsvorschläge unter Berücksichtigung weiterer Punkte zu einem Maßnahmenpaket zusammengefasst. Auch hier findet die oben erläuterte Indizierung der Maßnahmen bzw. Prüfaufträge Anwendung. Die Maßnahmenliste ist Anhang 7 zu entnehmen.

6.1 ÖPNV-Leistungsangebot (L)

L-1: PlusBus Fürstenwalde – Müncheberg

Diese Maßnahme umfasst das Linienangebot der Hauptnetzachse A01 mit einer neu einzuführenden PlusBus-Linie zwischen Fürstenwalde und Müncheberg im Landkreis Märkisch Oderland. An den beiden Endpunkten Fürstenwalde, Bahnhof und Müncheberg, Bahnhof bestehen Verknüpfungen an die SPNV-Angebote der Bahnstrecken Berlin – Frankfurt (Oder) und Berlin – Küstrin-Kietz. Geplante Zuganschlüsse unter 15 min Umsteigezeit werden am Bahnhof Müncheberg von und nach Berlin sowie am Bahnhof Fürstenwalde von und nach Berlin und Frankfurt (Oder) eingerichtet.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

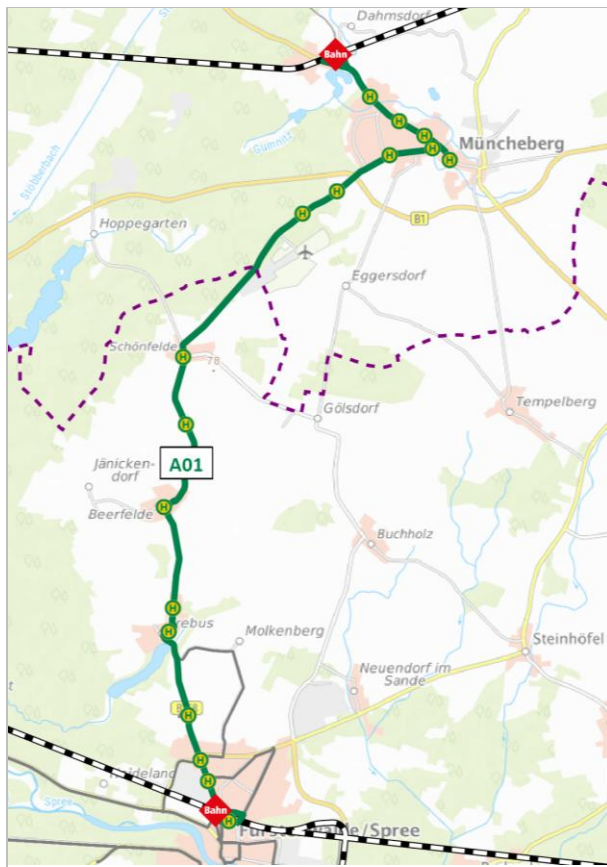


Abbildung 22: Achsendarstellung L-1

Das PlusBus-Linienangebot ersetzt oder baut die Linienangebote der Linien 432 und 939 aus. Die derzeit angebotene Taktichte der Linie 939 wird dabei vollständig integriert. Neben der Verbindung des GSP Müncheberg mit dem Mittelzentrum Fürstenwalde werden unterwegs die Ortsteile Schönfelde und Beerfelde der Gemeinde Steinhöfel sowie der Stadtteil Trebus an das hochwertige Netz angebunden. In der Kernstadt Müncheberg werden etwa 75 % der Einwohner durch die Achse A01 erschlossen. Die Gesamtfahrzeit beträgt 41 Minuten.

L-2: PlusBus-Dreieck Müllrose – Frankfurt (O.) –Eisenhüttenstadt

Neben der bereits bestehenden PlusBus-Verbindung Beeskow–Eisenhüttenstadt bestehen höhere Fahrgastpotenziale auf der Relation Eisenhüttenstadt – Frankfurt (Oder) sowie auf den dazwischen gelegenen Orten, die derzeit durch das vorhandene Fahrtenangebot im Bus- und Bahnverkehr nicht gehoben werden, da die SPNV-Haltestellen teils weiter entfernt von den Siedlungsschwerpunkten liegen. Es wird eine neue PlusBus-Verbindung (Achse A03) zwischen dem Bahnhof Eisenhüttenstadt und der Haltestelle Kopernikusstraße in Frankfurt (Oder) eingerichtet, die gleichzeitig die Orte Vogelsang, Ziltendorf, Wiesenau und Brieskow-Finkenheerd anbindet. In Eisenhüttenstadt übernimmt diese Achse

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

die Erschließung des Stadtteils Fürstenberg. Hierfür soll ebenfalls eine neue Halteposition für die Haltestelle „Eisenhüttenstadt, Friedensplatz“ eingerichtet oder eine verkehrstechnische Anordnung zur schnelleren Erreichbarkeit der Haltestelle stadteinwärts geprüft werden (siehe I-4: Verbesserung Erschließung (Anordnung neuer Haltestellen)). Im Stadtgebiet Frankfurt (Oder) ist der Ausgangspunkt der Hauptnetzachsen die durch Straßenbahn und Bus dicht bediente Endstelle Kopernikusstraße, welche beste Verbindungen sowohl ins Stadtzentrum und zum Hauptbahnhof als auch zu tangential gelegenen Stadtteilen bietet. Eine Doppelbedienung der südlichen Stadtteile wird durch die direkte Führung zur Haltestelle Kopernikusstraße über die B 112 vermieden. Die Gesamtfahrzeit beträgt 44 Minuten.

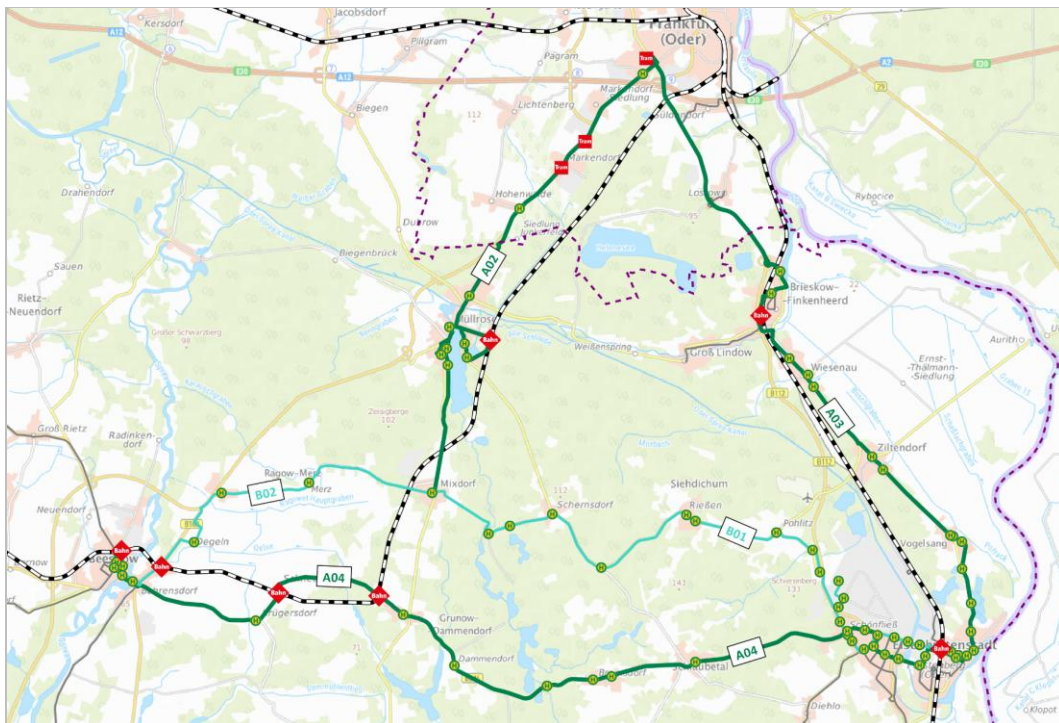


Abbildung 23: Achsendarstellung L-2

Aufgrund der abseitigen Lage des Bahnhofs Müllrose können die auf der Relation Müllrose – Frankfurt (Oder) vorhandenen Fahrgastpotenziale nicht voll durch die Regionalbahnverbindung abgeschöpft werden. Aus diesem Grund wird eine Hauptnetzachse A02 von Frankfurt (Oder) über Müllrose und Mixdorf eingerichtet – alternierend weitergeführt nach Beeskow (Achse B 02) und nach Eisenhüttenstadt über die Ortsteile der Gemeinde Siehdichum (Achse B 01). Sie verbindet den GSP Müllrose sowie die Mittelzentren Eisenhüttenstadt und Beeskow mit dem Oberzentrum Frankfurt (Oder). Die bestehenden Verkehrsangebote im Alltagsverkehr der Buslinien 462 und 463 werden dabei ersetzt. An den Verknüpfungspunkten Beeskow, Bahnhof und Müllrose, Bahnhof sowie Eisenhüttenstadt, Bahnhof bestehen Verknüpfungen an die SPNV-Angebote der Bahnstrecken Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder) und Frankfurt (Oder) – Cottbus. Geplante Zuganschlüsse

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

unter 15 min Umsteigezeit werden am Bahnhof Müllrose auf der Relation Mixdorf / Stadtzentrum Müllrose – Frankfurt (Oder) eingerichtet. Am Beeskower Bahnhof besteht Einbindung in das Bustreffen der Hauptnetzachsen zur vollen Stunde. In Eisenhüttenstadt wird zu den Hauptverkehrszeiten das Qualifizierungszentrum bedient. Die Reisezeit zwischen Frankfurt (Oder), Kopernikusstraße und Müllrose, Markt beträgt 25 Minuten.

Für die bestehende PlusBus-Verbindung A 04 zwischen Beeskow und Eisenhüttenstadt wird vorgeschlagen, die Führung im Stadtzentrum in Eisenhüttenstadt so zu modifizieren, dass diese attraktive Achse einen höheren Erschließungsgrad erreicht. Es ist statt der Führung über die Beeskower Straße eine Route über die Straße der Republik vorgesehen. Durch die Verlegung der Haltestelle „Eisenhüttenstadt, Rathaus“ auf die Straße der Republik entsteht eine zentrale Anbindung der Kernstadt an den PlusBus. An der Oderlandstraße kann das Kaufland-Einkaufszentrum sowie das umliegende Gewerbegebiet durch eine neue Haltestelle „Eisenhüttenstadt, Tunnelstr.“ an den ÖPNV angebunden werden (siehe I-4: Verbesserung Erschließung (Anordnung neuer Haltestellen)).

L-3: PlusBus-Achsen am Scharmützelsee

Besonders der Raum des nördlichen Scharmützelsees weist bedeutende Fahrgastpotenziale sowohl im Alltags- als auch im touristischen Verkehr, dass durch die anliegende Bahnstrecke Bad Saarow – Fürstenwalde und die teils lückenhafte Buslinienbedienung nicht voll gehoben werden. Dafür werden zwei Hauptnetzachsen westlich und östlich des Scharmützelsees eingerichtet, die von Fürstenwalde/Spree, Bahnhof über Bad Saarow zum Bahnhof Wendisch Rietz (Achse A07) sowie zum Bahnhof und zur Schule Lindenberg (Mark) (Achse A06). Beide PlusBus-Achsen binden das Mittelzentrum Fürstenwalde an. Zur Vermeidung von Parallelverkehren Bus-Bus und Bus-Bahn auf dem Korridor Bad Saarow – Fürstenwalde wird die Hauptnetzachse A06 über Langewahl und Alt- bzw. Neu Golm geführt. Die Achse A07 übernimmt in Petersdorf (Haltestelle Am Fuchsbau) Anbindungen des derzeitigen Stadtbusverkehrs. Die bestehenden Verkehrsangebote im Alltagsverkehr der Buslinien 430, 431 und 441 werden dabei ersetzt.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

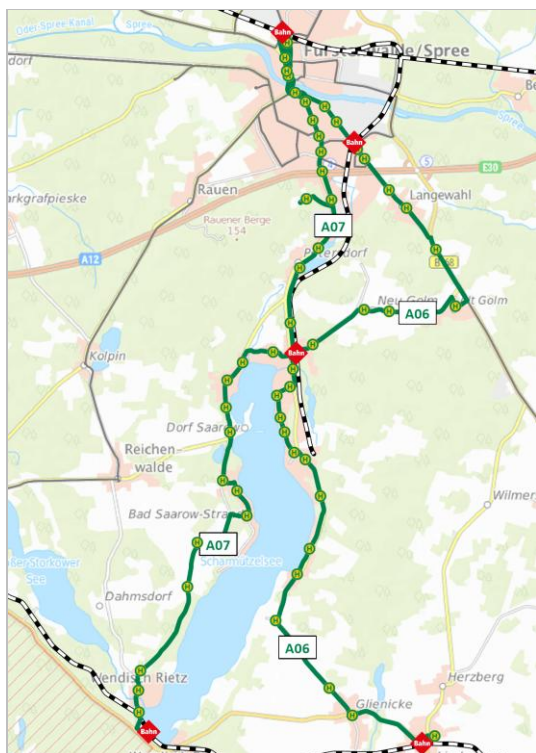


Abbildung 24: Achsendarstellung L-3

An den Verknüpfungspunkten Fürstenwalde/Spree, Bahnhof sowie Wendisch Rietz, Bahnhof und Lindenberg, Bahnhof bestehen Verknüpfungen an die SPNV-Angebote der Bahnstrecken Berlin – Frankfurt (Oder) und Königs Wusterhausen – Frankfurt (Oder). Geplante Zuganschlüsse unter 15 min Umsteigezeit werden am Bahnhof Fürstenwalde von und nach Berlin sowie Frankfurt (Oder), am Bahnhof Wendisch Rietz von und nach Königs Wusterhausen und am Bahnhof Lindenberg von und nach Beeskow / Frankfurt (Oder) eingerichtet. Am Bahnhof Bad Saarow können nur einzelne Richtungsanschlüsse zum SPNV geschaffen werden, dafür besteht hier ein Anschluss zwischen den Achsen A06 und A07, so dass Fahrten auf die gegenüberliegende Seite des Scharmützelsees ermöglicht werden. Eine neue Haltestelle „Bad Saarow, Karl-Marx-Damm“ erschließt zudem die dichte Wohnbebauung im Bereich Schulstraße und Karl-Marx-Damm zwischen Klinikum und Bahnhof (siehe I-4: Verbesserung Erschließung (Anordnung neuer Haltestellen)).

L-4: PlusBus Erkner – S Hoppegarten (vormals S Neuenhagen)

Diese Maßnahme umfasst eine Linienanpassung der PlusBus-Linie 420 im Landkreis Märkisch-Oderland gemäß der Hauptnetzachse A13. Mit der bisherigen Linienführung zum S-Bahnhof Neuenhagen kann in Bollensdorf durch die Lage der Haltestellen keine räumliche Erschließung des Ortes mit der Linie 420 stattfinden. Deshalb wird ab der Haltestelle „Schöneiche (bei Berlin), Freizeitcenter“ die Linie über den Straßenverlauf August-Borsig-

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Ring – Neuenhagener Chaussee – Frankfurter Chaussee – Niederheidenstr. – Hoppegarterner Str. – Am Güterbahnhof zum neuen Endpunkt S Hoppegarten verlegt.

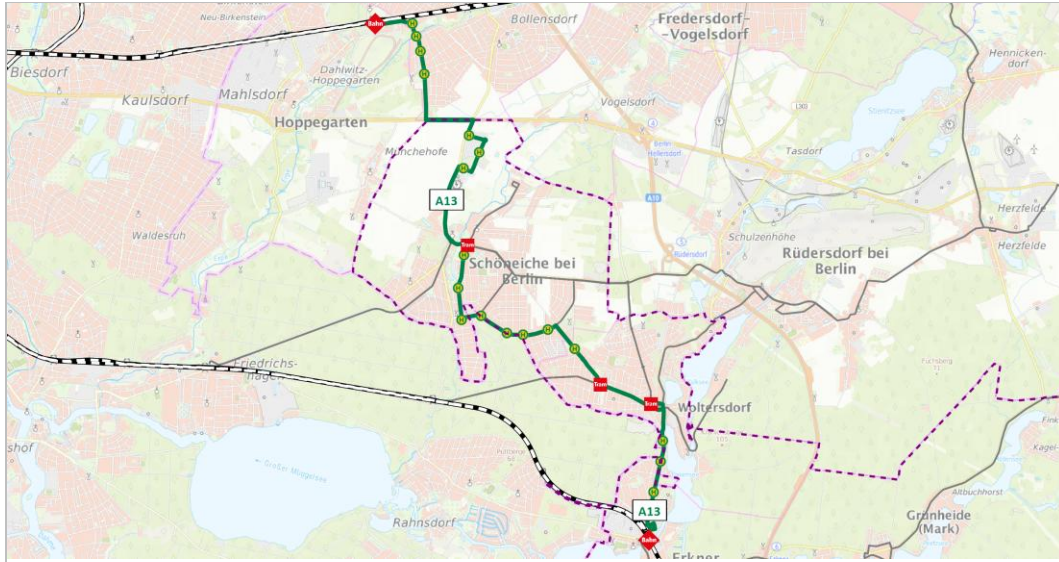


Abbildung 25: Achsendarstellung L-4

Durch die Verlegung der Linie nach S Hoppegarten kann einerseits Bollensdorf West mit den bestehenden Haltestellen bedient werden. Andererseits erhalten Erkner, Waltersdorf und Schöneiche bei Berlin über S Hoppegarten wochentags Anbindung an den 10-Minuten-Takt der S5, so dass im Fall einer Verspätung bzw. Ausfall der S-Bahn einfacher auf die nächste Taktfahrt ausgewichen werden kann. Die Gesamtfahrzeit beträgt 35 Minuten.

L-5: PlusBus Erkner – Flughafen BER

Die Maßnahme zur Einführung einer neuen Busverbindung Erkner – Flughafen BER wird aus dem vorherigen Nahverkehrsplan übernommen und wieder als Maßnahme für die Umsetzung der Hauptnetzachse A11 formuliert. Diesmal als PlusBus-Angebot definiert, bietet die Linie eine zügige Anbindung des südöstlichen Berliner Umlands an den Flughafen BER und verbindet dabei die Ortschaften Gosen-Neu Zittau, Wernsdorf, Berlin-Schmöckwitz, Eichwalde, Schulzendorf und Waltersdorf mit dem Mittelzentrum Erkner und dem Flughafen BER. Das bestehende Verkehrsangebot im Alltagsverkehr der Buslinie 733 wird dabei teilweise ersetzt.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

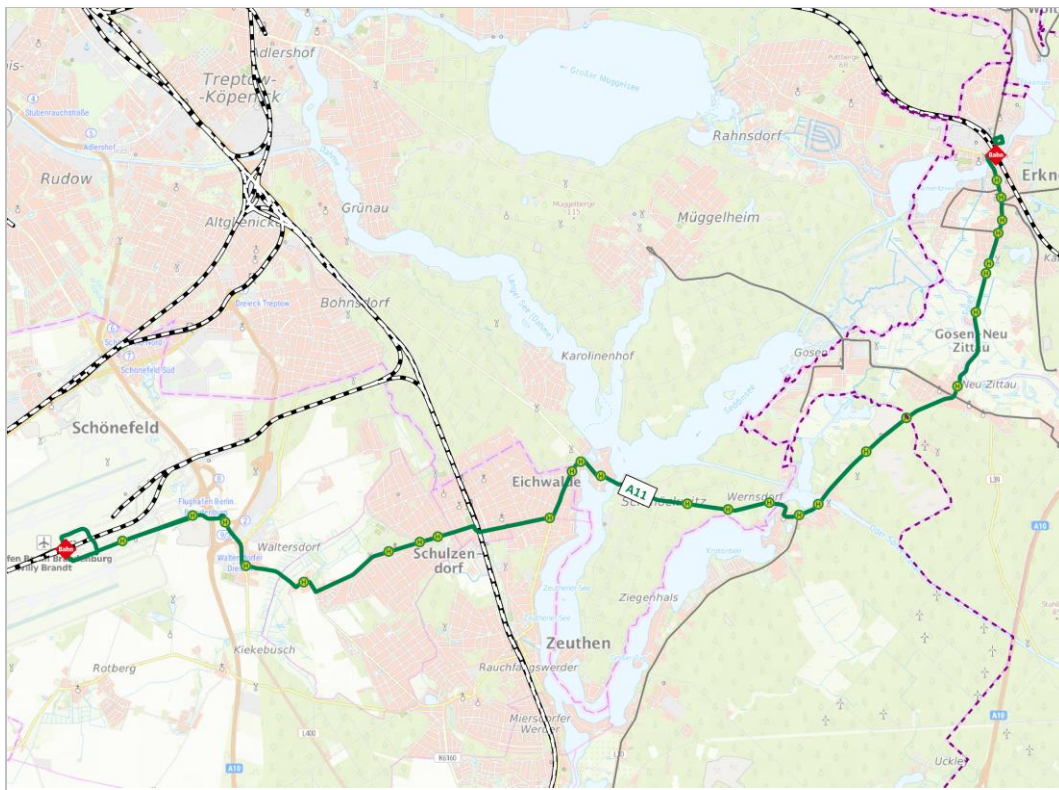


Abbildung 26: Achsendarstellung L-5

Zusammen mit der PlusBus-Linie 428 entsteht auf dem Abschnitt Wernsdorf–Erkner ein 20/40-Minuten-Takt, welcher im Abschnitt Gosen-Neu Zittau – Erkner durch die Linie Erk 3 (siehe L-12: Stadtverkehrsrelation Erkner – Gosen – Berlin-Müggelheim und Rufbusachse in Gosen-Neu Zittau) auf einen 20-Minuten-Takt verdichtet wird. Geplante Zuganschlüsse unter 15 min Umsteigezeit werden am S-Bahnhof Erkner von und nach Berlin eingerichtet. Die Gesamtfahrzeit beträgt 48 Minuten.

L-6: Linienkonzept Bahnhof Fangschleuse

Das größte zusammenhängende Maßnahmenpaket im ÖPNV-Leistungsangebot umfasst eine großräumige Neustrukturierung der Linienangebote in den Gemeinden Grünheide (Mark) und Spreenhagen und die Ausbildung des neuen Bahnhofs Fangschleuse als zentralen Bus-Knoten im Westen des Landkreises sowie die Schaffung attraktiver Umsteigemöglichkeiten am Bahnhof Hangelsberg. Mit diesen Maßnahmen sollen klar erkennbare Achsen mit einem durchgängigen Bedienangebot in diesen Bereichen geschaffen werden. Gleichzeitig werden die Bedarfe aus dem Pendlerverkehr von und zur Tesla-Gigafactory in das Linienverkehrsangebot integriert.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

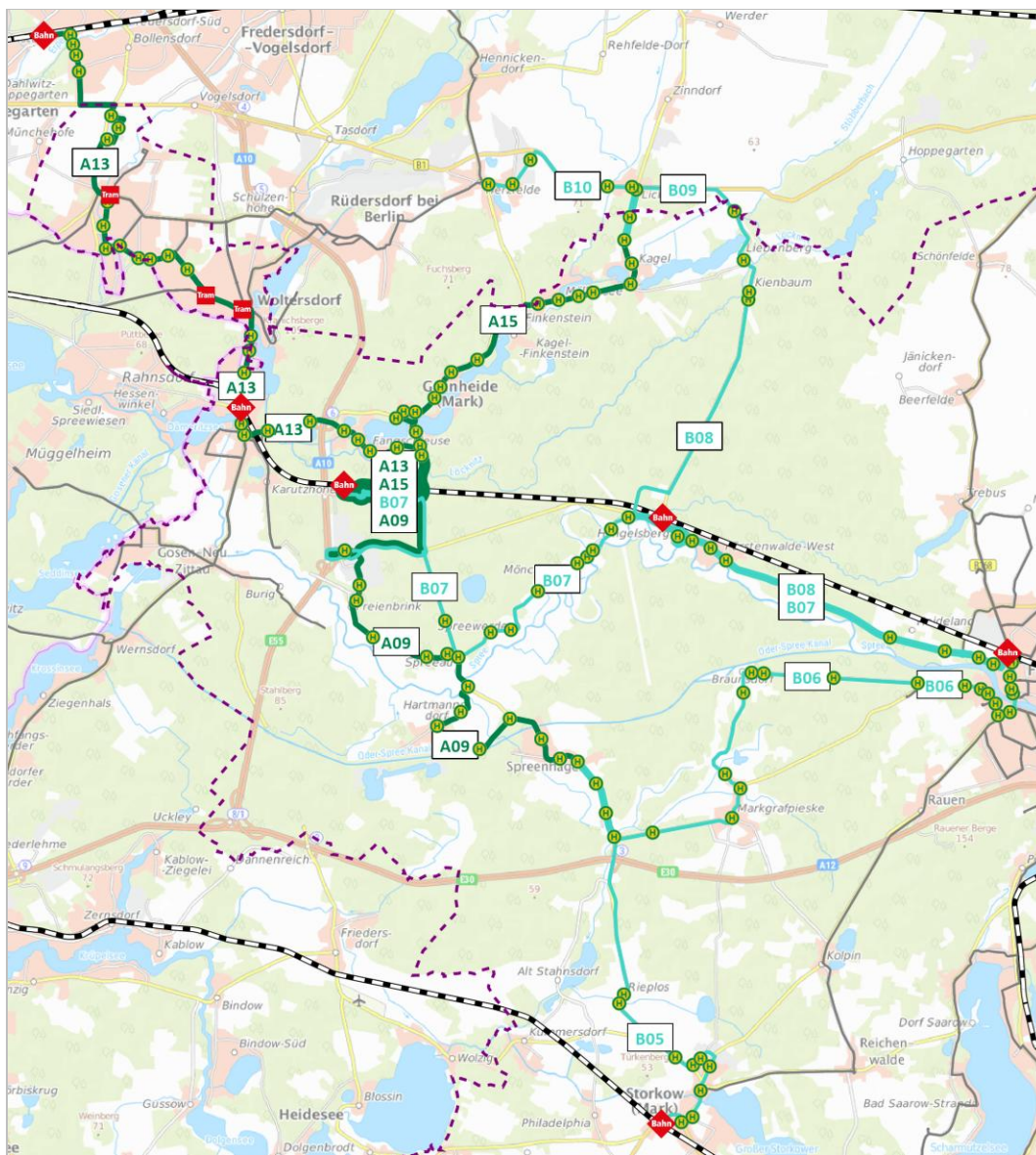


Abbildung 27: Achsendarstellung L-6

Grundlage des Liniennetzes sind drei Linienachsen, die ab bestimmten Unterwegshalten in zwei alternierende Linienverläufe aufgespaltet werden:

- A09 – B05/B06: Bf. Fangschleuse – Spreenhagen, Dickdamm – Storkow (Mark), Bf. / Fürstenwalde/Spree, Bf. (über Markgrafpieske)
- B07/B08: Fürstenwalde/Spree, Bf. – Kienbaum, Dorfstraße / Bf. Fangschleuse (über Spreewerder)
- A15 – B09/B10: Bf. Fangschleuse – Lichtenow, Kageler Straße – Hangelsberg, Bf. – Herzfelde, Kirche / Kienbaum, Dorfstraße

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Auf der südöstlichen Achse A09 werden sowohl die Ortschaften Freienbrink, Hartmannsdorf und Spreenhagen als auch die im Pendlerverkehr bedeutsamen Aufkommensschwerpunkte Tesla, Süd und das Gewerbegebiet Freienbrink-Nord durch eine Hauptnetzlinie angebunden. Durch die alternierende Linienführung nach Storkow (Mark) und Fürstenwalde/Spree werden Storkow (Mark) sowie die Ortschaften Markgrafpieske und Braunsdorf neu mit einer Direktverbindung an diese Schwerpunkte angebunden. Am Bahnhof Fangschleuse bestehen geplante Zuganschlüsse von und nach Berlin.

Die östlichen Achsen B07 und B08 überlagern sich zwischen Hangelsberg, Bf. und Fürstenwalde/Spree, Bf. – können aber auf dem gemeinsamen Abschnitt aufgrund fahrplanerischer Restriktionen keinen sauberen Stundentakt ausbilden, so dass dieser Abschnitt nicht als Hauptnetzachse definiert wurde. Beide Achsen haben jedoch am Bahnhof Hangelsberg geplante Zuganschlüsse mit den Zügen von und nach Berlin, so dass der Ort Hangelsberg von einer besseren Anbindung an Berlin profitiert. Auf dem Ast in Richtung Kienbaum ist an der Haltestelle Dorfstraße ein Fahrzeugübergang auf die Achse B09 geplant, so dass Fahrgäste zwischen Fürstenwalde/Spree und Kagel, diese Verbindung umsteigefrei zurücklegen können. Auf dem südlicheren Ast über Spreewerder und Tesla, Süd bestehen am Bahnhof Fangschleuse geplante Bus-Anschlüsse zur Hauptnetzachse A15 in Richtung Grünheide (Mark) und Kagel sowie zu Zügen von und nach Frankfurt (Oder).

Die nordöstliche Hauptnetzachse A15 bindet alle Ortsteile zwischen Grünheide (Mark) und Kagel an den Bahnhof Fangschleuse an. Ab der Haltestelle Lichtenow, Kageler Straße zweigt sich der Linienverlauf in einen Ast zum Umsteigepunkt Kirche in Herzfelde (B10) und einen Ast nach Liebenberg und Kienbaum (B09) auf, wo ein Fahrzeugübergang in die Achse B08 nach Fürstenwalde/Spree geplant ist. An der Haltestelle Grünheide (Mark), Schule besteht ein geplanter Bus-Anschluss in die Hauptnetzachse A13 von und nach Fangschleuse, Erkner sowie weiter in Richtung Schöneiche bei Berlin. An der Umstiegshaltestelle Herzfelde, Kirche werden weiterhin Bus-Anschlüsse von und nach Strausberg sowie Erkner (PlusBus-Linie 950) eingerichtet. Weiterhin bestehen am Bahnhof Fangschleuse geplante Zuganschlüsse von und nach Berlin.

Zur verbesserten Erreichbarkeit des Bahnhofs Fangschleuse und der Tesla-Gigafactory aus Nordwesten wird die Hauptnetzachse A13 (siehe Maßnahme L-4: PlusBus Erkner – S Hoppegarten (vormals S Neuenhagen)) über die Fangschleusenstraße und die Ortschaft Fangschleuse zum Bahnhof Fangschleuse verlängert.

Das Fahrplankonzept der Achsen A09, A13, A15, B05 und B07 ist darauf ausgelegt, beste Fahrtmöglichkeiten von und zur Tesla Gigafactory zu bieten. Dies betrifft sowohl die Anfangs- und Endzeiten des Schichtsystems als auch die Anfangs- und Endzeiten für Mitarbeitende außerhalb des Schichtsystems. In der Summe werden 43.000 Einwohnende des Landkreises Oder-Spree durch öffentliche Busverbindungen direkt an die Tesla Gigafactory angebunden.

L-7: Stadtverkehr Eisenhüttenstadt

Der derzeitige Stadtverkehr in Eisenhüttenstadt hält die Vorgaben der Rahmenkonzeption nur zum Teil ein. Die Stadtbuslinien Eisenhüttenstadts werden neu geordnet und die Linien den einzelnen Netzebenen zugeordnet.

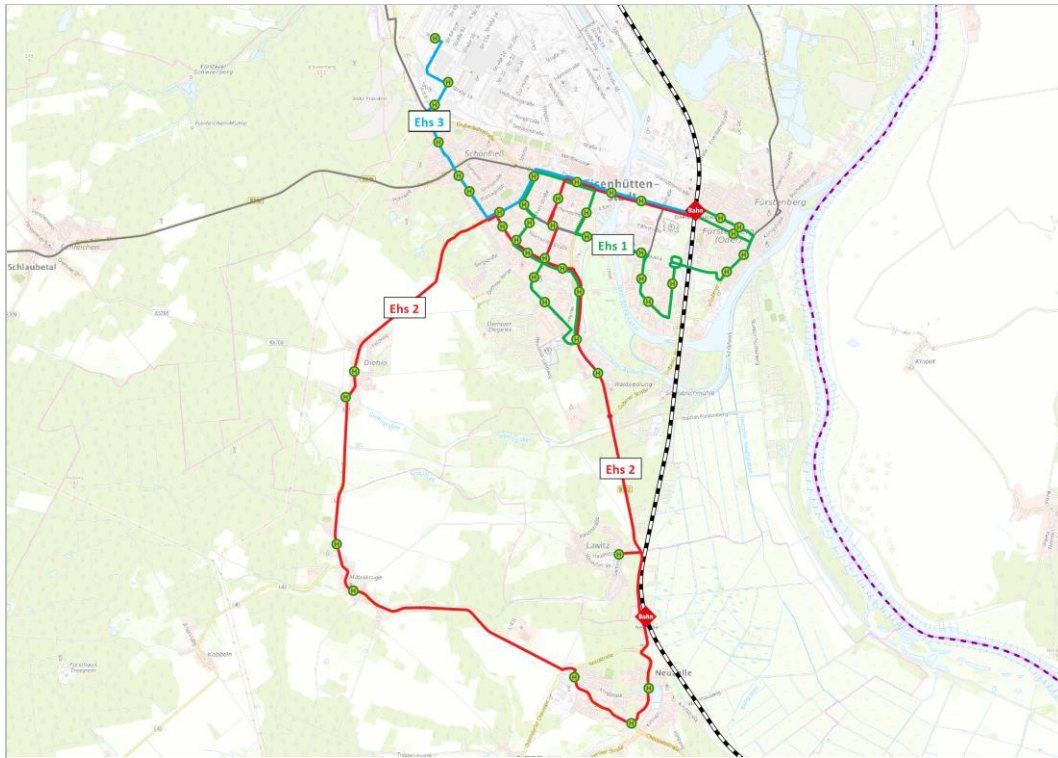


Abbildung 28: Darstellung Stadtverkehr Eisenhüttenstadt

Die Linie Ehs 1 fährt als Stadtverkehrs-Hauptlinie werktags im 30-Minuten-Takt und verbindet die dicht besiedelten Stadtgebiete mit dem Krankenhaus, den Einkaufsmöglichkeiten und dem Bahnhof. Vom Bahnhof bis zur Haltestelle „Am Trockendock“ orientiert sich der Linienvorlauf an den heutigen Ringlinien 451 und 452. Es wird lediglich die Bedienung der südlichen Gubener Straße durch eine Befahrung der Straße der Republik und Friedrich-List-Straße ersetzt, um dem östlichen Wohnkomplex VI (WK) wieder eine Anbindung ans Stadtbusnetz zu ermöglichen. Zwischen den Haltestellen „Am Trockendock“ und „Krankenhaus“ verkehrt die Linie über Karl-Marx-Straße – Beeskower Straße – Diehloer Straße – Straße der Republik – Fritz-Heckert-Straße – Friedrich-Engels-Straße, um die Schulstandorte und das City Center an den Stadtbus anzuschließen. Zwischen den Haltestellen „Krankenhaus“ und „Poststraße“ werden die Haltestellen im Ringbetrieb angebunden, um den WK V inklusive Erstaufnahmeeinrichtung und Schwimmhalle ganzheitlich zu erschließen.

Die Linie Ehs 2 ist eine stadtverkehrsbezogene Regionalverkehrslinie, welche als PlusBus-Linie das GSP Neuzelle an das Mittelzentrum Eisenhüttenstadt anbindet und in Eisenhüt-

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

tenstadt zusätzlich Stadtverkehrsfunktionen übernimmt. Sie besteht aus zwei Ästen, welche werktags stündlich im Ringbetrieb gefahren werden und sich im innerstädtischen Bereich auf einen 30-Minuten-Takt überlagern. Zwischen den Haltestellen „Eisenhüttenstadt, Bf./Glashüttenstr.“ und „Eisenhüttenstadt, Friedrich-Engels-Str.“ wird der Stadtkern mit dem Rathaus, dem Theater und dem City Center direkt an den Bahnhof angebunden, bevor sich die Linie in zwei Äste aufspaltet. Der westliche Ast verkehrt über das Krankenhaus, Diehlo und Möbiskrüge nach Neuzelle, wodurch Diehlo erstmals eine stündliche Anbindung mit dem Stadtbus erhält. Der östliche Ast verläuft über die Schwimmhalle und Lawitz nach Neuzelle. Innerhalb Neuzelles werden mit der Linienführung über die Frankfurter Straße und dem Slawengrund weite Teile der Ortschaft an die Linie angebunden. Am Bahnhof in Eisenhüttenstadt entstehen geplante Zuganschlüsse unter 15 min Umsteigezeit von und nach Frankfurt (Oder) und Cottbus.

Die Linie Ehs 3 dient als Ergänzungslinie zur Anbindung des QualifizierungsCentrums an den Bahnhof. Sie verkehrt bedarfsorientiert zu den Zeiten des QualifizierungsCentrums und bietet zusätzlich eine Erschließung des Stadtteils Schönfließ in Nord-Süd-Richtung.

Für die Maßnahme werden die neuen Haltestellen „Eisenhüttenstadt, Waldsiedlung“, „Neuzelle, Denkmal“, und „Neuzelle, Kruggasse“ benötigt sowie eine neue Halteposition der Haltestelle „Eisenhüttenstadt, Lilienthalring“ (siehe I-4: Verbesserung Erschließung (Anordnung neuer Haltestellen)). An der Verknüpfungsstelle Eisenhüttenstadt, Bahnhof bestehen Verknüpfungen an die SPNV-Angebote der Bahnstrecke Frankfurt (Oder) – Cottbus, zu den PlusBus Linien von und nach Beeskow (Achse A 04) und Frankfurt (Oder) über Vogelsang (Achse A 03) und der Achse von und nach Frankfurt (Oder) über Müllrose (Achse B 01).

Der ZOB wird aufgrund der fehlenden Netzwirkung durch die Konzentration der Linien auf den Bahnhof und dem dringenden Sanierungsbedarf aufgelassen. Die Gebiete um den ZOB sind weiterhin durch die Haltestellen „Eisenhüttenstadt, An der Holzwolle“ und „Eisenhüttenstadt, City Center“ ausreichend erschlossen.

L-8: On-Demand-Verkehr Neuzelle

Teile des Gebietes des Amtes Neuzelle wurden als Potenzialregion für den Einsatz eines On-Demand-Verkehrs der Marke DALLI identifiziert. Dieser soll auf dem Gebiet des Amtes mit Ausnahme der Ortslagen Möbiskrüge und Neuzelle zum Einsatz kommen. Diese beiden Orte der bereits durch den Linienverkehr in entsprechender Qualität bedient. In der Gemeinde Schlaubetal wird zusätzlich der Ort Kieselwitz mit einbezogen. Das Bediengebiet ist in Abbildung 29 dargestellt.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

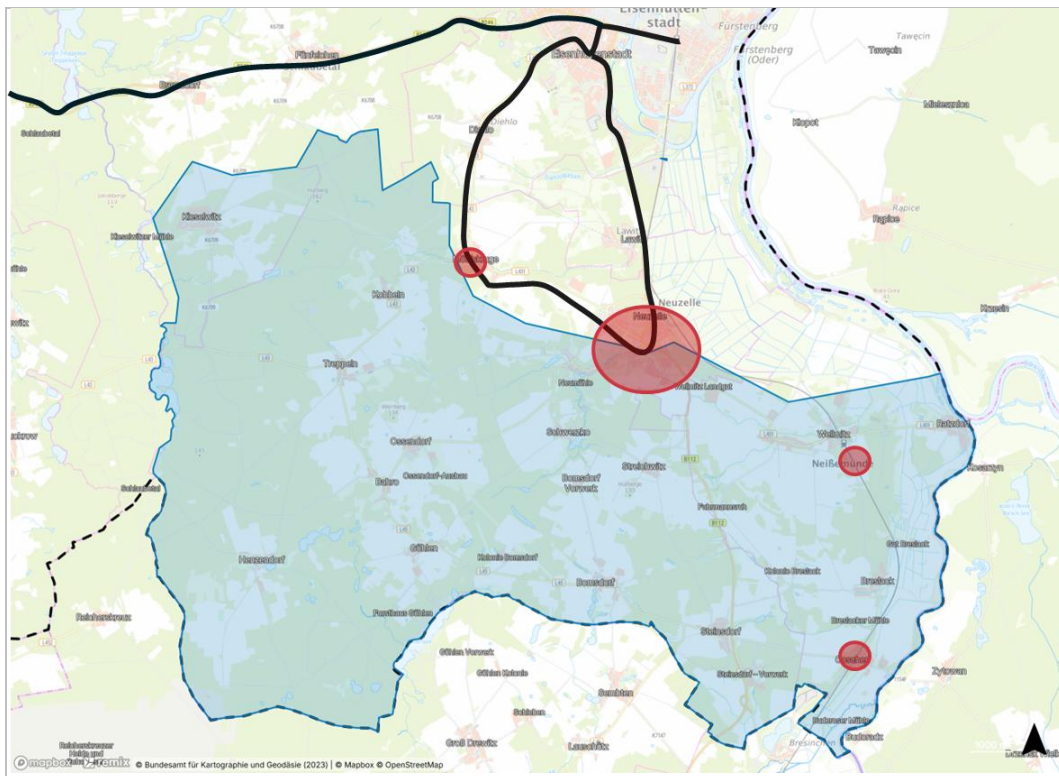


Abbildung 29: DALLI-Gebiet Neuzelle

Das Bediengebiet wird zum einen von der Bahnstrecke Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt – Guben – Cottbus durchzogen. Die Bahnhöfe Wellmitz und Coschen dienen als direkte Zugangsstellen vom On-Demand-Verkehr in den SPNV innerhalb des Bediengebietes. Außerhalb des Bediengebietes kann zudem der Bahnhof in Neuzelle angefahren werden. Aus dem Gebiet heraus sind zudem gezielte Fahrten nach Neuzelle und Möbiskrüge möglich, um die Verknüpfungen innerhalb des Amtes sicherzustellen. Hier kann der Umstieg auf die Linienverkehre der stadtverkehrsbezogene Regionalverkehrsachse Ehs 2 (Neuzelle – Eisenhüttenstadt) erfolgen.

Der On-Demand-Verkehr dient der Flächen- und Feinerschließung des ländlichen Raumes. Zudem fungiert er als Zubringer zu den vertakteten Verkehren auf den genannten SPNV- und stadtbezogenen Regionalverkehrsachsen. Die Bedienzeiträume orientieren sich an den Festlegungen der Mindestbedienstandards der Netzebene flexible Flächenbedienung in Kapitel 5.3.

Folgende Parameter charakterisieren das DALLI-Gebiet:

Kriterium	Ausprägung
erschlossene Einwohner:	ca. 3.700 Einwohner

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Kriterium	Ausprägung
Fahrzeugbedarf (Spitzeneinsatz):	2 Fahrzeuge
Kosten:	ca. 0,8 Mio. EUR

Tabelle 29: Charakteristika des DALLI-Gebiets Odervorland

L-9: Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree

Der Stadtverkehr in Fürstenwalde/Spree dient der örtlichen Feinerschließung der Stadtteile im verdichteten Bereich. Er bedient eigene Achsen, auf denen er größtenteils das alleinige ÖPNV-Angebot darstellt. Darüber hinaus findet eine dezidierte Aufgabenteilung der Stadt- und Regionalverkehre in Fürstenwalde/Spree statt, sodass auch Regionalverkehre die innerstädtische Erschließung und Verbindung übernehmen können. Beide Systeme ergänzen sich sinnvoll. Eine wichtige Aufgabe im Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree ist die Verbindung des Bahnhofes und der Innenstadt sowie der nördlich und südlich der Spree gelegenen Stadtteile. Neben dem Busverkehr übernimmt auch der SPNV innerstädtische Verkehre auf der RB 35 (Fürstenwalde/Spree – Bad Saarow-Pieskow) zwischen den Bahnhöfen Fürstenwalde/Spree und Fürstenwalde/Spree Süd.

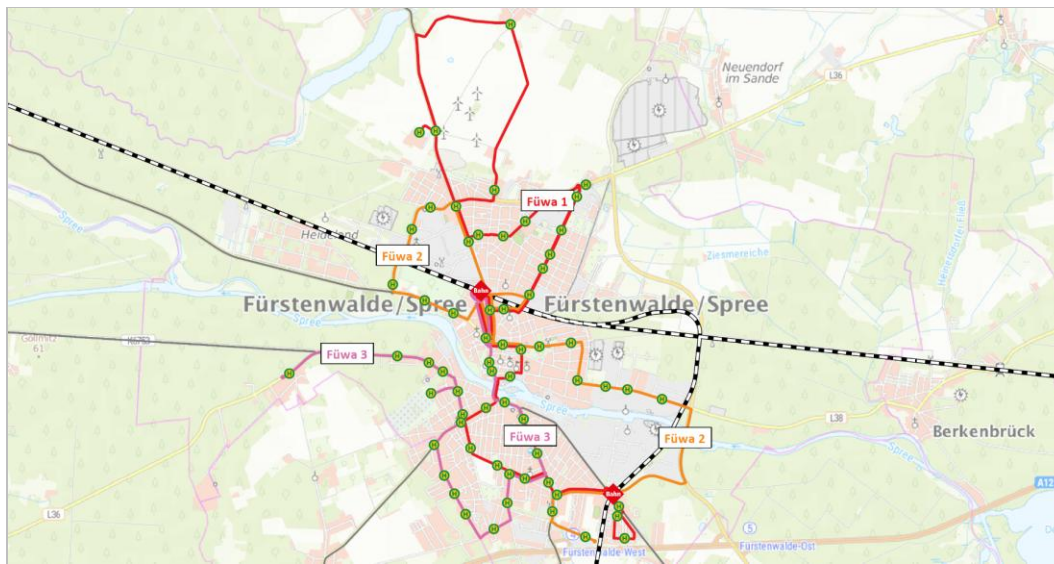


Abbildung 30: Darstellung Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree

Die Linie Füwa 1 bedient als Hauptlinie im 30-Minuten-Grundtakt alle nachfragestarken Aufkommensschwerpunkte der Stadt und bildet die starke Nord-Süd-Achse im Stadtverkehr. Von der Reifenwerksiedlung bis zum Bahnhof verkehrt die Linie analog zur heutigen Linie 411 mit dem Unterschied, dass nun jede Fahrt über die Lange Straße und Erich-Weinert-Siedlung verkehrt, was die Fahrzeiten verkürzt und die Linie beschleunigt. Ab

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Bahnhof verkehrt die Linie analog zu den heutigen Linien 412 und 413 direkt zum Einkaufszentrum Nord und wird dann über Karl-Liebknecht-Straße – Dr.-Goltz-Straße – Trebuser Straße zum OSZ Palmnicken verlängert. Alle zwei Stunden wird zusätzlich Molkenberg im Richtungsbetrieb angebunden.

Die Linie Füwa 2 verkehrt als Nebenlinie im 60-Minuten-Grundtakt. Zwischen dem EKZ Süd und dem Bahnhof entspricht die Linie der heutigen Linie 412. Der Abschnitt nach Petersdorf, Am Fuchsbau wird von der Achse A 07 im Regionalverkehr angebunden (siehe L-3: PlusBus-Achsen am Scharmützelsee). Ab Bahnhof wird im Ringbetrieb die Altstadt mit dem Stadtpark, der Heimattiergarten sowie das Gewerbegebiet an der Hegelstraße angebunden. Am Bahnhof besteht Anschluss an die Linie Füwa 1 von und nach Palmnicken und von und zur Reifenwerksiedlung. Zusätzlich besteht an der Haltestelle „Fürstenwalde, Bahnhofstraße“ ein Übereckanschluss zur Linie Füwa 1 (Relation EKZ Süd – Lange Straße / Innenstadt). In Nebenverkehrszeiten verkehrt die Linie nur bis Gewerbe Ost anstelle EKZ Süd.

Die Linie Füwa 3 ist die zweite Nebenlinie im 60-Minuten-Grundtakt und verbindet analog zur heutigen Linie 416 die Rauensche Ziegelei mit dem Bahnhof. Zwischen der Spreevorstadt und der Innenstadt übernimmt die Linie zusätzlich den Linienast über das Westend und den Grünen Grund von der heutigen Linie 411 und fährt danach über die August-Bebel-Straße in die Innenstadt. Für eine beschleunigte Linienführung im Bereich Westend wird eine neue Haltestelle in der Grenzstraße als Ersatz für die Haltestelle „Rauen, Westend“ benötigt (siehe I-4: Verbesserung Erschließung (Anordnung neuer Haltestellen)). Am Bahnhof besteht Anschluss an die Linie Füwa 1 von und zum OSZ Palmnicken. Der Friedhof wird weiterhin alle zwei Stunden mit der Linie angebunden. Am Wochenende erfolgt die Bedienung der Rauenschen Ziegelei alle zwei Stunden. Die Linie verkehrt stündlich nur bis Rauen, Westend. In der Spreevorstadt und der Neuen Spreevorstadt verkehrt zusätzlich die Achse B 06 im Regionalverkehr.

L-10: Prüfauftrag: Nachtbusverkehr Fürstenwalde/Spree

Der Landkreis prüft die Einführung eines Nachtbusverkehrs in der Stadt Fürstenwalde/Spree. Dieser kann verschiedene Verkehrszwecke erfüllen:

- Rückfahrten nach Abendveranstaltungen vor arbeitsfreien Tagen
- Pendlerverkehre im Schichtbetrieb an den Werktagen

Der Landkreis Oder-Spree prüft regelmäßig die Nachfrage- und Potenzialsituation, indem verschiedene Quellen herangezogen werden, z. B.:

- Ein- und Aussteigerzahlen am Bahnhof Fürstenwalde (Spree) in den Abend- und Nachtstunden
- Hinweise aus der Mobilitätsberatung durch Unternehmen und Bürger (vgl. M-3: Mobilitätsberatung)
- Veranstaltungskalender

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Der Nachtbusverkehr dient dann vor allem abbringenden Verkehren in Richtung der Wohnstandorte und ist nachfragegerecht zu planen. Bei der Ausgestaltung der Nachtverkehre soll zudem die Möglichkeit der Nutznießerfinanzierung geprüft werden.

L-11: Stadtverkehr Erkner

Das Berliner Umland im Bereich Erkner und Umgebung zeichnet sich durch eine hohe Bedienungshäufigkeit, insbesondere im Zulauf zum S-Bahnhof Erkner, aus. Jedoch gibt es in Schöneiche bei Berlin trotz Straßenbahnlinie 88 und der PlusBus-Linie 420 erhebliche Erschließungsdefizite, vor allem in den Ortsteilen Invalidendank und Kleinschönebeck.

Für Erkner und Umgebung soll analog zu Fürstenwalde/Spree und Eisenhüttenstadt ein Stadtbusnetz eingeführt werden. Hierfür wird die bisherige Regionalbuslinie 418 Erkner, Hohenbinde – Woltersdorf – Rüdersdorf, Krankenhaus in zwei stündliche Stadtbuslinien Erk 1 und Erk 2 aufgespalten, welche sich im Kernabschnitt auf einen 30-Minuten-Takt überlagern. Die Schülerverkehrslinie 421 wird ebenfalls in den Stadtbus Erkner integriert.

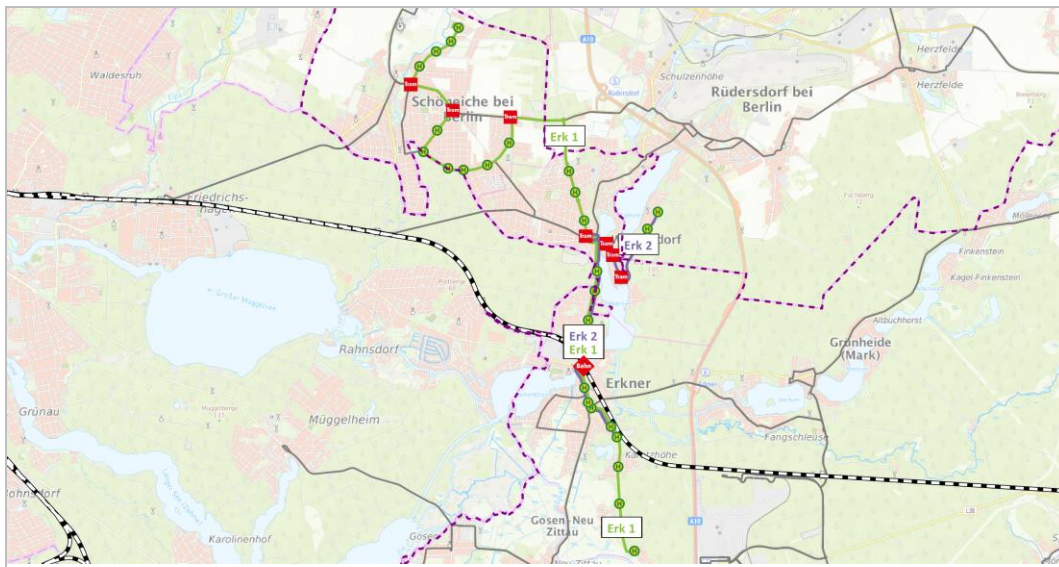


Abbildung 31: Darstellung Stadtverkehr Erkner

Die Linie Erk 1 verkehrt ab Erkner, Jägerstraße ohne Bedienung des Stadtteils Neuseenland analog der Linie 418 zum S-Bahnhof Erkner/ZOB und danach wie die Linie 421 zur Haltestelle Schöneiche bei Berlin, Jägerstraße. Ab dieser Haltestelle verkehrt die Linie über Jägerstraße – Kieferndamm – Forststraße – Rüdersdorfer Straße – Schöneicher Straße – Dorfaue – Vogelsdorfer Straße – Niederbarnimer Ring. Es wird die Einrichtung folgender neuer Haltestellen in Schöneiche bei Berlin vorgeschlagen (siehe auch I-4: Verbesserung Erschließung (Anordnung neuer Haltestellen)):

- Grüner Weg
- Ulmer Straße

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

- Grätzwalde (neue Haltepositionen für Bus)
- Stegweg
- Eggersdorfer Straße
- Vogelsdorfer Straße
- Niederbarnimer Ring

Die Linie Erk 2 fährt analog der Linie 418 von Erkner, Hohenbinde über Neuseeland und Woltersdorf zum Krankenhaus Rüdersdorf bei Berlin. Der Abschnitt zwischen Woltersdorf, Straßenbahndepot und Rüdersdorf bei Berlin, Krankenhaus wird dabei auf zwei Fahrten die Stunde verstärkt. dabei besteht in Woltersdorf Anschluss an die Linie Erk 1 von und nach Erkner und an die Linie A13 von und nach Schöneiche bei Berlin bzw. Hoppegarten. Bei Umsetzung von L-12 entfällt die Befahrung von Neuseeland durch Erk 2.

Am Wochenende werden beide Linien im Zweistundentakt mit Überlagerung im Kernabschnitt auf einen Stundentakt bedient. Ebenso erfolgt wieder eine Verdichtung im Abschnitt Woltersdorf – Krankenhaus Rüdersdorf bei Berlin auf zwei Fahrten aller zwei Stunden.

Durch die Aufspaltung auf zwei Linien werden die Linienvverläufe vereinfacht und vereinheitlicht. Die bisherigen Linienwegvarianten (Befahrung Neuseeland in Erkner und Knack bzw. Lerchenfeld in Woltersdorf) sind nun einheitlich jeweils einer Linie zugeordnet. In Schöneiche bei Berlin werden durch die Linie Erk 1 mehrere Erschließungslücken geschlossen und insbesondere Kleinschönebeck erhält eine Anbindung an den ÖPNV. Gleichzeitig wird kein Parallelangebot zur Straßenbahnlinie 88 hergestellt, aber Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Straßenbahn ermöglicht.

L-12: Stadtverkehrsrelation Erkner – Gosen – Berlin-Müggelheim und Rufbusachse in Gosen-Neu Zittau

Aufbauend auf der Studie „Buskorridor Erkner/Müggelheim – Zeuthen – BER/KW“ [53] wird der Stadtbusverkehr Erkner um zwei Linien erweitert. Die Linien 424 S Erkner/ZOB – Gosen, Eiche und 369 Müggelheim/Dorf – Gosen, Eiche werden in der Linie Erk 3 vereinigt. Darüber hinaus wird die Bedienung des Neuseelands in Erkner von der Linie Erk 2 herausgelöst und in die Linie Erk 3 integriert. Somit entfällt die umwegbehaftete Liniennführung auf der Linie Erk 2 und im Abschnitt S Erkner/ZOB – Erkner, Jägerstraße entsteht ein sauberer 30-Minuten-Takt. Die Linie Erk 3 verkehrt wochentags im Stundentakt und am Wochenende im Zweistundentakt.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

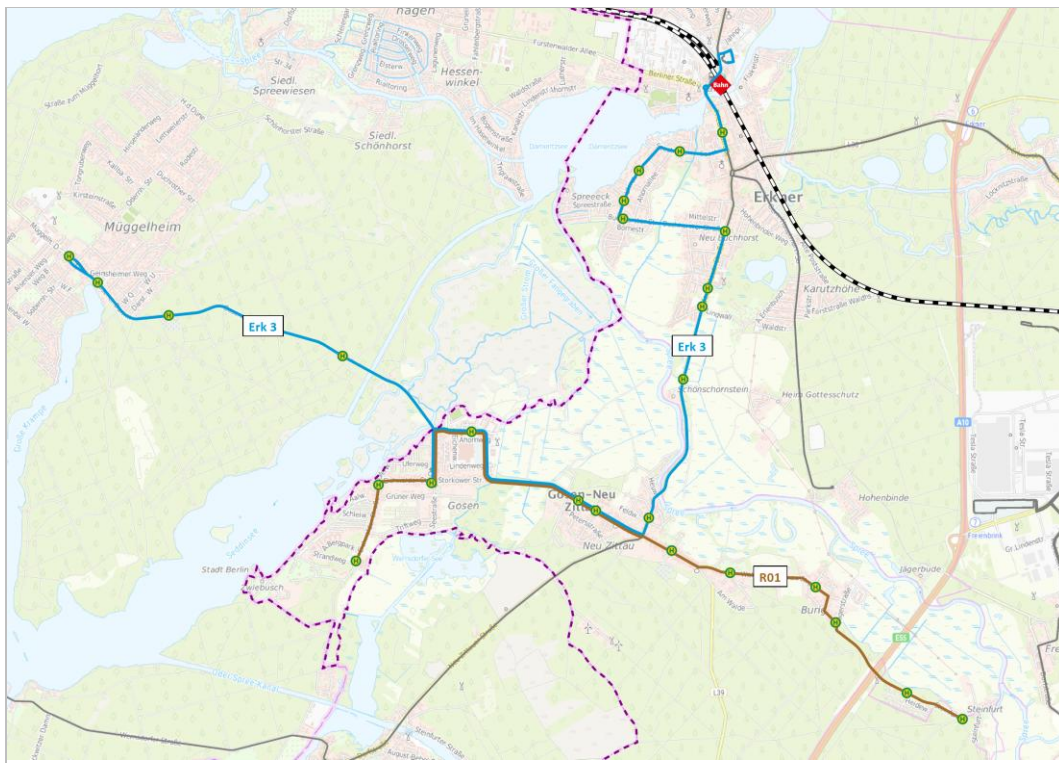


Abbildung 32: Darstellung Stadtverkehrsrelation Erkner – Berlin-Müggelheim und Rufbusachse

Die Ortsteile von Gosen-Neu Zittau, welche nicht über eine Hauptachsen- oder Stadtverkehrslinie bedient werden, erhalten ein neues Angebot mit einer Rufbuslinie R1. Sie verkehrt von Gosen, Schillerhöhe über Neu Zittau und Burig nach Steinfurt, Vorwerk und kann von Montag bis Freitag im Stundentakt bestellt werden. An der Haltestelle „Neu Zittau, Berliner Straße“ besteht aus Richtung Steinfurt Anschluss an die Linie Erk 3 nach Erkner und an der Haltestelle „Gosen, Eiche“ aus Richtung Gosen, Schillerhöhe nach Müggelheim.

L-13: Linienkonzept Schwielochsee und On-Demand-Verkehr Region Beeskow

Die Umsetzung des On-Demand-Verkehrs Region Beeskow soll gemeinsam mit dem Linienvorhaben Schwielochsee erfolgen, kann aber auch losgelöst vorgenommen werden.

On-Demand-Verkehr Region Beeskow

Die Region Beeskow wurde als Potenzialregion für den Einsatz eines On-Demand-Verkehrs der Marke DALLI identifiziert. Das vorgesehene Bediengebiet umfasst die Gemeinde Rietz-Neuendorf, die Gemeinde Tauche, die Stadt Beeskow und die Stadt Friedland (vgl. Abbildung 33).

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

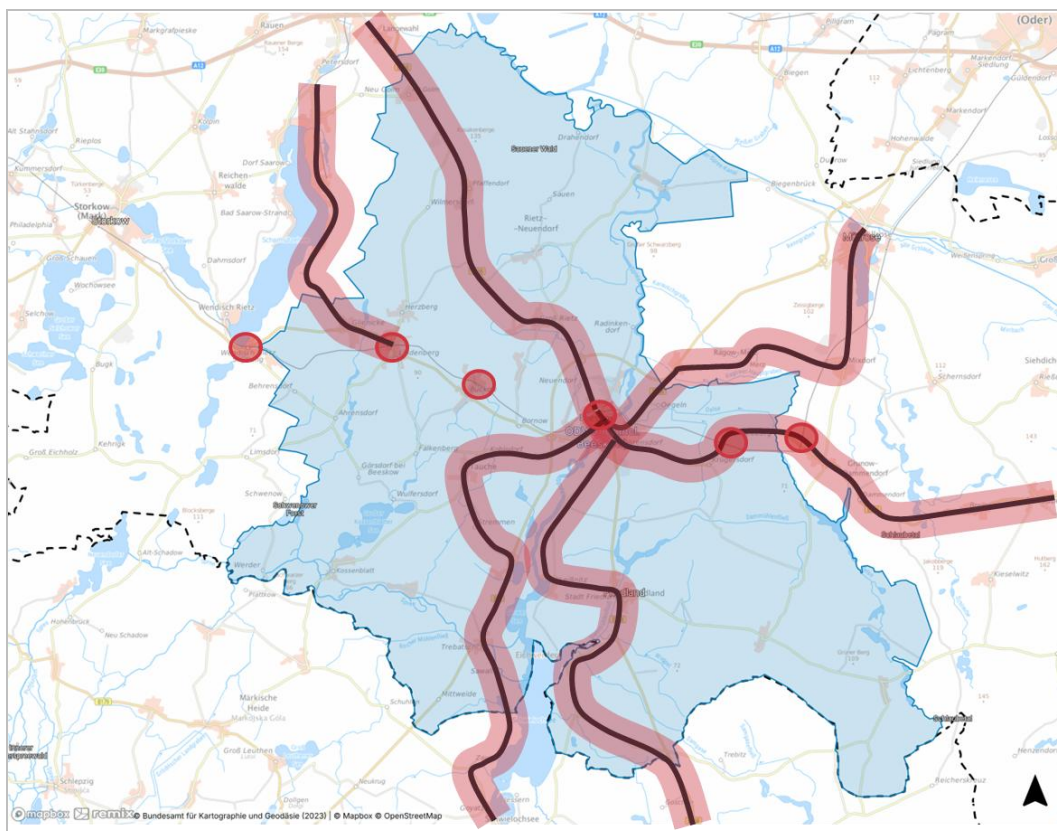


Abbildung 33: DALLI-Gebiet Beeskow

Das Bediengebiet wird neben der Bahnstrecke Königs Wusterhausen – Beeskow – Frankfurt (Oder) von einigen Achsen des Haupt- und Nebennetzes durchzogen:

- A4: Beeskow – Eisenhüttenstadt
- A5: Fürstenwalde / Spree – Beeskow
- A6: Bad Saarow – Lindenberg
- B2: Beeskow – Mixdorf
- B3 / B4: Beeskow – Lieberose

Der On-Demand-Verkehr dient der Flächen- und Feinerschließung des ländlichen Raumes. Zudem fungiert er als Zubringer zu den vertakteten Verkehren auf den genannten SPNV-, Haupt- und Nebenachsen. Zubringerfahrten zu den Bahnhöfen Grunow (Niederlausitz) und Wendisch Rietz sind auch über die Grenzen des Bediengebietes hinaus möglich. Die Bedienzeiträume orientieren sich an den Festlegungen der Mindestbedienstandards der Netzebene flexible Flächenbedienung in Kapitel 5.3.

Weiterhin wird Umsetzung eines autonomen Testbetriebes in diesem On-Demand-Gebiet vom Landkreis Oder-Spree vorangetrieben und entsprechende Fördermittel eingeworben.

Folgende Parameter charakterisieren das DALLI-Gebiet:

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Kriterium	Ausprägung
erschlossene Einwohner:	ca. 18.500 Einwohner
Fahrzeugbedarf (Spitzeneinsatz):	7 Fahrzeuge
Kosten:	ca. 2,8 Mio. EUR

Tabelle 30: Charakteristika des DALLI-Gebiets Schwielochsee / Beeskow

Linienkonzept Schwielochsee

In der Region südlich von Beeskow rund um den Schwielochsee und im Bereich der Gemeinden Tauche (LOS), Goyatz (LDS) sowie den Städten Friedland (LOS) und Lieberose (LDS) wird eine Grundbedienung als Nebennetzachsen B03 und B04 geschaffen. Die Ringstruktur und der geplante Fahrzeugübergang in Lieberose, Markt führen dazu, dass neben den Verkehrsbedürfnissen des Schüler- und alltäglichen Verkehrs auch touristischen Zwecken gedient und die touristische Region Schwielochsee besser erschlossen und vernetzt wird. Am Bahnhof Beeskow bestehen geplante Zuganschlüsse von und nach Königs Wusterhausen sowie Frankfurt (Oder).

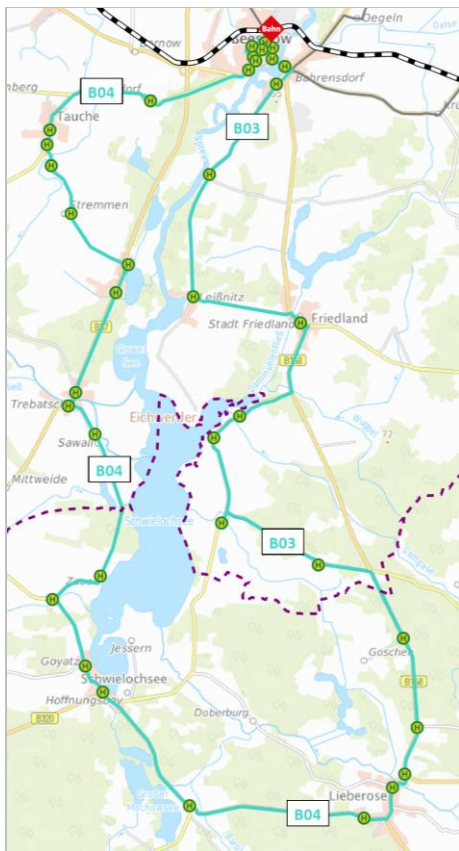


Abbildung 34: Achsendarstellung L-13

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

L-14: On-Demand-Verkehr Odervorland

Das Gebiet des Amtes Odervorland wurde als Potenzialregion für den Einsatz eines On-Demand-Verkehrs der Marke DALLI identifiziert. Das Bediengebiet ist in Abbildung 35 dargestellt.

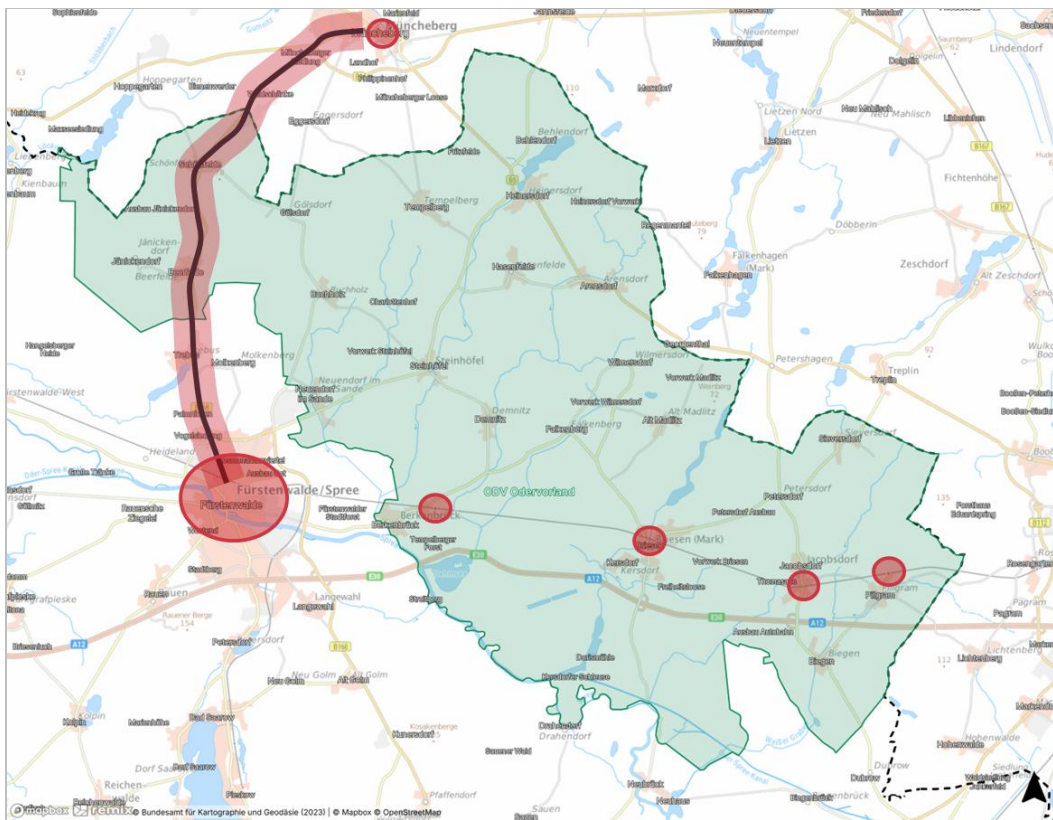


Abbildung 35: DALLI-Gebiet Odervorland

Das Bediengebiet wird zum einen von der Bahnstrecke Berlin – Fürstenwalde/Spree – Frankfurt (Oder) durchzogen. Die Bahnhöfe Berkenbrück, Briesen (Mark), Jacobsdorf und Pillgram dienen als direkte Zugangsstellen vom On-Demand-Verkehr in den SPNV innerhalb des Bediengebietes. Außerhalb des Bediengebietes kann zudem der Bahnhof Fürstenwalde/Spree direkt angefahren werden.

Zum anderen durchquert die Hauptachse A01 (Fürstenwalde/Spree – Müncheberg) das Bediengebiet. Charakteristikum des Bediengebietes ist, dass dieses hauptsächlich östlich der Achse A01 gelegen ist. Lediglich der Ort Jänickendorf der Gemeinde Steinhöfel befindet sich westlich der genannten Achse. Dies kann zum Teil zu sehr kurzen Zubringerfahrten zur Achse bzw. nach Fürstenwalde/Spree führen.

Der On-Demand-Verkehr dient der Flächen- und Feinerschließung des ländlichen Raumes. Zudem fungiert er als Zubringer zu den vertakteten Verkehren auf den genannten SPNV-

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

und Hauptachsen. Die Bedienzeiträume orientieren sich an den Festlegungen der Mindestbedienstandards der Netzebene flexible Flächenbedienung in Kapitel 5.3.

Folgende Parameter charakterisieren das DALLI-Gebiet:

Kriterium	Ausprägung
erschlossene Einwohner:	ca. 10.200 Einwohner
Fahrzeugbedarf (Spitzeneinsatz):	4 Fahrzeuge
Kosten:	ca. 1,9 Mio. EUR

Tabelle 31: Charakteristika des DALLI-Gebiets Odervorland

L-15: Gemeinschaftslinie 984 und Verlängerung von Lossow nach Groß Lindow

Durch die fehlende Anbindung Groß Lindows an den ÖPNV außerhalb des Schülerverkehrs ist mit seinen über 1.000 Einwohnern ein hohes Fahrgastpotenzial vorhanden. Als Maßnahme wird angedacht, eine Nebennetzachse von Brieskow-Finkenheerd nach Groß Lindow zu führen. Um weitere Potenziale und Synergien zu heben, wird empfohlen, die Stadtbuslinie 984 der Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) (SVF) in eine Gemeinschaftslinie mit dem Landkreis zu überführen. Ab der Haltestelle „Lossow, Lindenstraße“ wird die Linie über die Oder-Lausitz-Straße, den Ortskern Brieskow-Finkenheerd sowie den Bahnhof Finkenheerd nach Groß Lindow, Eiche verlängert.

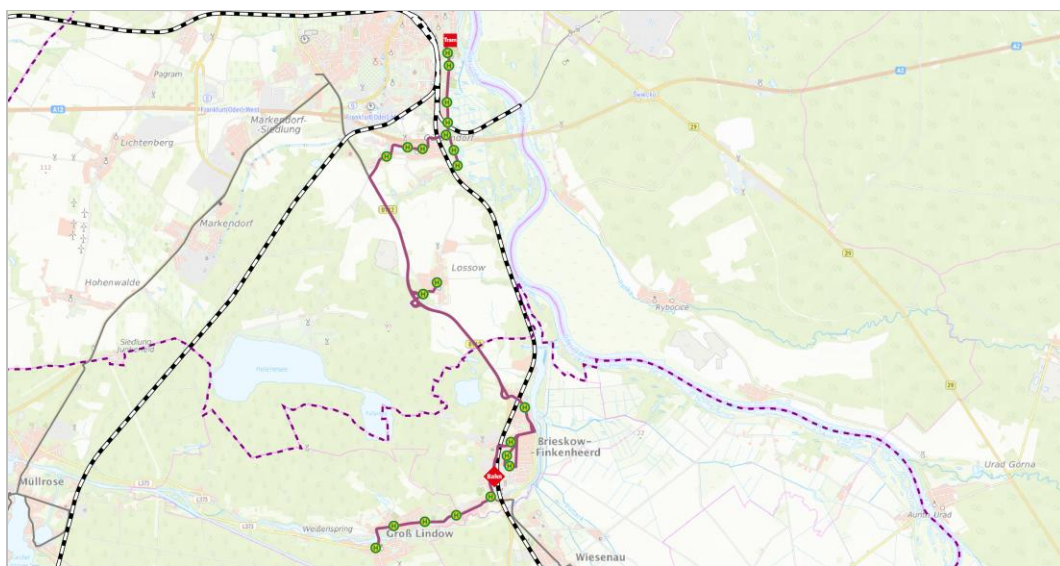


Abbildung 36: Achsendarstellung L-15

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Innerhalb der Ortschaft Brieskow-Finkenheerd übernimmt die Buslinie die Feinerschließung sowie die Anbindung der Amtsverwaltung, welche durch den PlusBus nicht möglich ist (siehe Maßnahme L-2). Geplante Anschlüsse unter 15 min Umsteigezeit werden an der Haltestelle „Frankfurt (Oder), Stadion“ von und zur Straßenbahnlinie 1 eingerichtet. Für das neue Linienende in Groß Lindow, Eiche wird eine neue Haltestellenposition benötigt (siehe dazu I-4: Verbesserung Erschließung (Anordnung neuer Haltestellen)).

L-16: Optimierung des Schülerverkehrs

Der Schülerverkehr stellt sowohl in den Zentren als auch im ländlichen Raum die wesentliche Nachfragegruppe im kÖPNV dar – und ist in diesem Kontext für die Erstellung des Angebotes sehr wichtig. Während in verdichteten Räumen die Angebote des Jedermannverkehrs in dichtem Takt verkehren und den Schülerverkehr mit eventuellen Verstärkungen aufnehmen, werden im ländlichen Raum Verkehrsangebote zu großen Teilen zum Zwecke der Schülerbeförderung erstellt. Die Grundsätze der Schülerbeförderung sind in Kapitel 5.4 festgelegt.

Die Maßnahme L-16 befasst sich mit der Optimierung des Schülerverkehrs vor dem Hintergrund der Weiterentwicklung im Jedermannverkehr. Dabei sollen folgende Ansätze verfolgt werden:

- Auf Hauptachsen und im verdichteten Raum werden die Angebote zunehmend vertaktet und verdichtet. Hier ist die Schülerbeförderung im Jedermann-Verkehr zu erbringen. Schulen sollen sich mit den Schulzeiten an den Fahrplänen des ÖPNV orientieren und diese ggf. anpassen. Weitere Angebote des Schülerverkehrs sind als Linienverkehr abzuwickeln.
- Im ländlichen Raum sind die Angebote im Jedermannverkehr nicht so dicht wie im verdichteten Raum. Entsprechend müssen hier weitere Verkehre zur Schülerbeförderung vorgehalten werden. Primär ist auch hier die Schülerbeförderung in den Fahrten des Jedermannverkehrs durchzuführen. Ist dies auf Grund von Vorgaben der Schülerbeförderungssatzung oder des Nahverkehrsplans nicht möglich, sind weitere Verkehrsangebote im Rahmen des Linienverkehrs zu planen. Diese sollen im Sinne einer optimierten Tourenplanung unter Beachtung der genannten Vorgaben, aber auch mit hoher Effizienz durchgeführt werden. Ziel ist es, die Reisezeiten / Umsteigezeiten / Umsteigehäufigkeiten der Schüler auf der einen Seite, den betrieblichen und finanziellen Aufwand des Aufgabenträgers bzw. Verkehrsunternehmens auf der anderen Seite zu minimieren.
- Freigestellte Schülerverkehre sollen nur in Ausnahmefällen verkehren. Es ist eine weitgehende Integration in den Linienverkehr anzustreben und die Möglichkeiten der Schülerbeförderungssatzung dazu auszunutzen.

Der Landkreis Oder-Spree lässt im Rahmen dieser Maßnahme eine einmalige Optimierung der Schülerverkehre durchführen. Das Ergebnis dieser Optimierung gilt als Startlösung. Die

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Optimierung des Schülerverkehrs soll darüber hinaus jährlich zum neuen Schuljahr in Abhängigkeit von den aktuellen Schülerzahlen durch das bzw. die Verkehrsunternehmen fortgeschrieben werden.

L-17: Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes an die Nachfrage geplanter Wohngebiete

Zur verbesserten Erschließung von Wohngebieten sowie von nachfragerrelevanten Einrichtungen ist außerhalb des Wirkungsbereiches bestehender Haltestellen bzw. von Angeboten des ÖPNV eine geeignete nachfragegerechte Erschließung und Bedienung zu prüfen und umzusetzen. Bei Neubauvorhaben sind parallel zu bauleitplanerischen Vorgängen die Aspekte des ÖPNV zu betrachten und abzuwägen. Zudem sind die erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen zu prüfen.

Nach Prüfung bzw. Vorliegen der infrastrukturellen Voraussetzungen betrifft das zum Beispiel:

Kommune	Vorhaben	Umfang	Zeitraumen
Storkow (Mark)	Bebauungsplan Seepromenade am Storkower See	Fläche: 1,4 ha Einwohner: 160	2025
Fürstenwalde/Spree	Lange Straße BP 127 Gartenfeld	Fläche: 7,2 ha Einwohner: ca. 500 Wohneinheiten	Ca. 2028
Fürstenwalde/Spree	Leistikowstraße, Spreevorstadt BP 107, 124, 125, 126	Fläche: 2 ha Einwohner: 180 Wohneinheiten	2027
Fürstenwalde/Spree	BP 106 Akademie-Campus, Umfeld Heideland	Fläche: 5,1 ha	n. n.
Fürstenwalde/Spree	Heideland	Fläche: 10 ha Einwohner: 680	n. n.
Schöneiche bei Berlin	Ehemalige Gärtnerei (Höhe Kalkberger Str.34)	Fläche: ca. 2,5 ha Einwohner: ca. 200	n. n.
Schöneiche bei Berlin	Ehemaliges LPG-Gelände (zwischen Neuenhagener Chaussee und Straße am Weidensee)	Fläche: ca. 2,2 ha Wohnbaufläche, ca. 0,3 ha Gewerbefläche Einwohner: ca. 450.	n. n.
Beeskow	Wohngebiet Vorheide	Fläche: 19 ha Einwohner: 300	Planverfahren läuft noch

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Kommune	Vorhaben	Umfang	Zeitraumen
Woltersdorf	B-Plan "Stolper Weg" (Stolper Weg)	Fläche: 5,6 ha Einwohner: 210	2026
Woltersdorf	B-Plan "Naturerlebnisgarten Woltersdorf" (Wilhelm-Tell-Straße)	Fläche: 1,6 ha Einwohner: 100	2026
Woltersdorf	B-Plan "Rüdersdorfer Straße 44-46" (Rüdersdorfer Straße)	Fläche: 5,3 ha Einwohner: 350	2027
Woltersdorf	B-Plan "Berliner Straße-Waldstraße" (Berliner Platz)	Fläche: 9,4 ha Einwohner: 350	2028
Woltersdorf	B-Plan „Am Springeberg“ (Am Springeberg)	Fläche: 3,4 ha Einwohner: 300	2030
Woltersdorf	B-Plan "Vogelsdorfer Straße II" (Vogelsdorfer Straße)	Fläche: 4,8 Einwohner: 100	n. n.

Tabelle 32: Geplante Wohngebiete

L-18: Ausrichtung des ÖPNV-Angebotes an die Nachfrage bestehender und geplanter Gewerbe- und Industriegebiete

Zur verbesserten Erschließung von Gewerbe- und Industriegebieten sowie von nachfrage-relevanten Einrichtungen ist außerhalb des Wirkungsbereiches bestehender Haltestellen bzw. von Angeboten des ÖPNV eine geeignete nachfragegerechte Erschließung und Bedienung zu prüfen und umzusetzen. Die Gewerbe- bzw. Industriebetreiber sollen dabei eine finanzielle Beteiligung zur bedarfsgesteuerten Bedienung mitwirken. Mögliche Beispiele für eine nachfragegerechte Bedienung von Gewerbe- und Industriegebieten sind:

- Güterverkehrszentrum Berlin Ost Freienbrink
- Arcelor Mittal in Eisenhüttenstadt
- ProPapier in Eisenhüttenstadt

Bei Neubauvorhaben sind parallel zu bauleitplanerischen Vorgängen die Aspekte des ÖPNV zu betrachten und abzuwägen. Zudem sind die erforderlichen infrastrukturellen Voraussetzungen zu prüfen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

L-19: Prüfauftrag: Umwandlung von T-Linien in öffentliche Linienverkehre

Für die Anbindung der Tesla Gigafactory werden aktuell Werksverkehre im Linienverkehr nach §43 PBefG betrieben. Um die Linien in den öffentlichen Personennahverkehr zu integrieren und für jeden nutzbar zu machen, soll geprüft werden, ob und welche der T-Linien in den Linienverkehr nach §42 PBefG überführt werden kann. Eventuelle Abstimmungen mit benachbarten Landkreisen bezüglich der Aufgabenträgerschaft sind darauffolgend zu klären.

L-20: Prüfauftrag: Etablierung ÖPNV-Taxi

Es ist durch den Landkreis Oder-Spree zu prüfen, als Sonderform der flexiblen Bedienformen das sogenannte ÖPNV-Taxi zu ermöglichen. Dies ist insbesondere außerhalb der Bediengebiete des DALLI und bei Fahrten über die Grenzen eines DALLI-Gebietes hinaus zu empfehlen.

Im Taxi-Unternehmen können zeitlich und räumlich flexibel ihre Kapazitäten zur Verfügung stellen, indem sie haltestellengebunden flexible Fahrten auf Nachfrage anbieten. Maßgeblich dafür ist, dass entsprechende Kapazitäten zur Verfügung stehen. Es ist die Einsatzbedingung zu empfehlen, dass innerhalb von 60 Minuten um den Fahrtwunsch herum keine ÖPNV-Fahrt angeboten wird.

Es muss im Vorfeld eine Buchungszentrale etabliert werden, die die Fahrtwünsche telefonisch oder per App aufnimmt und die Disposition übernimmt. Wünschenswert ist zudem eine Integration in die Mobilitäts-App (vgl. Maßnahme M-4).

Die Abrechnung erfolgt per App oder beim Fahrer. Zur Kostenerstattung muss der ÖPNV-Aufgabenträger eine sogenannte Allgemeine Vorschrift erlassen, auf deren Grundlage das ÖPNV-Taxi verkehrt. Eine gesonderte Genehmigung nach PBefG ist nicht erforderlich; die Taxi-Konzession ist ausreichend.

Für den Fahrgast gilt der VBB-Tarif, um eine Harmonisierung bzgl. der flexiblen Angebote auch tariflich durchzusetzen.

L-21: Prüfauftrag: Modellregion autonomes Fahren

Aufgrund der positiven Potenziale und der Verfügbarkeit von Fördermitteln wird empfohlen, eine Machbarkeitsstudie für die Einrichtung einer Modellregion für autonomen Verkehr im Landkreis Oder-Spree durchzuführen. Diese Studie sollte die folgenden Aspekte untersuchen:

- Identifizierung geeigneter Teststrecken und Einsatzszenarien
- Analyse der technischen und rechtlichen Rahmenbedingungen

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

- Ermittlung des finanziellen Bedarfs und der Fördermöglichkeiten (z. B. Kooperation mit anderen Regionen, Finanzierung aus Landesmitteln)
- Bewertung der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit, die Umwelt und die Lebensqualität der Bevölkerung

Im Falle eines positiven Ergebnisses der Machbarkeitsstudie soll der Landkreis Oder-Spree die Nutzung von Fördermitteln prüfen und wenn möglich beantragen (z. B. auf der Europa-, Bundes- und Landesebene). Auf der Basis der Fördermittelgenehmigung kann die Umsetzung der Modellregion beginnen.

Die Umsetzung eines derartigen Modellprojektes würde nicht nur die Innovationskraft des Landkreises stärken, sondern auch dazu beitragen, die Mobilität der Bürger zu verbessern, die regionale Wirtschaft zu unterstützen und die Verkehrswende aktiv mitzugestalten. Die Modellregion kann als Leuchtturmprojekt dienen und andere Kommunen inspirieren, innovative Mobilitätslösungen zu verfolgen. Die Kooperation mit anderen Regionen ist anzustreben.

Neben der Modellregion sollen ab 2028 auch im On-Demand-Verkehr / DALLI hoch automatisierte Elemente unterstützend zum Einsatz kommen. Erste Testregion hierfür ist die Region Beeskow.

L-22: Prüfauftrag: Seilbahnen

In Ergänzung zum öffentlichen Verkehr können Seilbahnen die Erreichbarkeit von Zielen verbessern, die aufgrund topografischer oder infrastruktureller Herausforderungen durch den regulären ÖPNV nicht erschlossen werden können. Seilbahnen sind elektrisch betrieben, verursachen lokal keine Emissionen und sind bei Nutzung erneuerbarer Energien eine klimafreundliche Erweiterung des ÖPNV, insbesondere mit Fokus auf die Ergänzung des bestehenden Tourismusangebotes bzw. zur Überwindung infrastruktureller Barrieren.

Im Landkreis Oder-Spree bieten sich hierfür beispielsweise die Schaffung einer Oderquerung bei Ratzdorf zum Nachbarland Polen, die Verbindung des Wohnquartiers Spreevorstadt zum Bahnhof in Fürstenwalde/Spree sowie eine Verbindung von Hohenbinde über die A10 zur Tesla-Gigafactory an, welche weiter zu untersuchen sind.

6.2 Information, Marketing, Vertrieb (M)

M-1: Kooperation zwischen Mietwagengewerbe und DALLI

Der Nahverkehrsplan sieht den Ausbau flexibler Flächenbedienungen als On-Demand-Verkehr DALLI in ausgewiesenen Teilbereichen des Landkreises vor. Diese Verkehre werden nach § 44 PBefG als Linienbedarfsverkehr genehmigt. In der Regel werden die Fahrzeuge des On-Demand-Verkehrs als Mietwagen gem. § 49 durch die Genehmigungsbehörde

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

beim Amt für Recht, Ordnung und Straßenverkehr des Landkreises Oder-Spree genehmigt. In dieser Form wird dies bereits beim derzeit in Betrieb befindlichen DALLI-Angebot gehandhabt. Dazu hat das ausführende Unternehmen die entsprechenden Fahrzeuge selbst angemeldet.

Im Sinne einer sinnvollen Kooperation öffnet der Landkreis Oder-Spree gezielt die Möglichkeit, die bestehenden Mietwagenunternehmen in die Durchführung der DALLI-Verkehre einzubinden. Dies kann auf folgenden Wegen geschehen:

- Bindung eines Mietwagenunternehmens durch den Betriebsführer eines DALLI-Verkehrs als Subunternehmen
- Zusammenschluss örtlicher Mietwagenunternehmen als Bieter(-Gemeinschaft) für neu ausgeschriebene DALLI-Verkehre

Darin bietet sich der Vorteil, dass das vorhandene Mietwagengewerbe seine örtlichen Strukturen nutzen und die Fahrzeuge besser auslasten kann. So können Mietwagen im On-Demand-Verkehr in Randzeiten, zu Zeiten der Nachfragespitzen oder in Teilbereichen unterstützend zum Einsatz kommen bzw. ganze Bediengebiete übernehmen. Dies betrifft insbesondere Zeiten, in denen die Fahrzeuge nicht bereits durch Krankentransporte oder andere mietwagentypische Fahrten gebunden sind. Ziel ist es, eine hohe Auslastung der Fahrzeuge über möglichst lange Zeiträume herzustellen und die Versorgung des ländlichen Raumes bzw. abgelegener Ortschaften mit Mobilitätsangeboten abzusichern.

Der Landkreis Oder-Spree tritt bei der Vergabe von Leistungen des On-Demand-Verkehrs aktiv auf Interessensverbände des Mietwagengewerbes und die IHK Ostbrandenburg heran, um die Kooperation und Einbindung des Mietwagengewerbes voranzutreiben.

M-2: Prüfauftrag: Etablierung einer Verkehrsmanagement-Organisation (VMG)

Der KÖPNV im Landkreis Oder-Spree ist aktuell im 2-Ebenen-Modell organisiert, bei dem der Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen ihre in Kapitel 4.5 definierten Aufgaben übernehmen.

Maßnahme M-2 regt die Prüfung der Einrichtung einer Verkehrsmanagement-Gesellschaft an, womit im Landkreis Oder-Spree das 3-Ebenen-Modell der ÖPNV-Organisation etabliert werden würde.

Eine solche Verkehrsmanagement-Gesellschaft (VMG) übernimmt dabei von der Kreisverwaltung die Aufgaben der Planung, Steuerung und Vergabe der Verkehrsleistungen als Bindeglied zwischen gesetzlich zugewiesenen Aufgaben (Landkreis) und der Erbringung der Verkehrsleistungen (Verkehrsunternehmen). Die Ausgestaltung einer VMG kann in mehreren Detailstufen erfolgen:

- Phase 1: Gründung einer VMG mit Fokus aus Planung, Steuerung und Vergabe der Verkehrsleistungen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

- Phase 2: Aufbau eigener Strukturen und Ressourcen im Sinne von Teilen der Verwaltungs- und Steuerungsmöglichkeiten der Verkehrsunternehmen.
- Phase 3: Erweiterung der VMG in ein Verkehrsunternehmen durch die Bereitstellung betriebsnotwendiger Infrastruktur (Betriebshöfe, Fahrzeuge) und Ressourcen (Fahrpersonal).

Vorteile sind Effizienzen bei der Planung, Vergabe und Steuerung der Verkehrsleistungen. Große Potenziale liegen in der Möglichkeit, die Gesellschaft gemeinsam mit andere Aufgabenträgern zu betreiben und so Aufgaben zu bündeln. Hier soll mit den umliegenden Aufgabenträgern in Verhandlung getreten werden, um mögliche Wege der Kooperation zu finden.

Zur Prüfung der verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Sinnhaftigkeit einer Verkehrsmanagement-Gesellschaft im Sinne einer Kommunalisierung des kÖPNV beauftragt der Landkreis Oder-Spree eine entsprechende Untersuchung, welche alle Phasen einer VMG betrachtet, die betrieblichen, organisatorischen und finanziellen Auswirkungen herausstellt und eine Empfehlung über die Umsetzung ausspricht. Dabei sind auch verschiedene Organisationsformen, der Aufgabenumfang und Umsetzungsschritte zu definieren.

M-3: Mobilitätsberatung

Eine zielgruppenspezifische Mobilitätsberatung kann dabei helfen, für die unterschiedlichen Bedürfnisse verschiedener Alters- und Nutzergruppen passende Lösungen zu finden. Besonders Kinder und Jugendliche, Pendler sowie Senioren profitieren von individuell abgestimmten Angeboten.

Der Landkreis Oder-Spree übernimmt hierfür die strategische Steuerung und Koordination, schafft die strukturellen Rahmenbedingungen und vernetzt relevante Partner. Dies umfasst neben amtsinternen Abstimmungen auch Koordinierungen mit den beteiligten Institutionen wie bspw. dem VBB, dem Straßenverkehrsamt und den Kommunen. Die operative Umsetzung der Maßnahmen bzw. die direkte Ansprache der Zielgruppen liegt hingegen beim Verkehrsunternehmen bzw. bei einer Verkehrsmanagementorganisation (vgl. Maßnahme M-2).

Im Rahmen eines Prüfauftrags ist zu untersuchen, welche organisatorischen und konzeptionellen Schritte für die Umsetzung der zielgruppenspezifischen Mobilitätsberatung erforderlich sind.

M-4: Mobilitätsplattform

Der Landkreis Oder-Spree verfolgt den Ansatz, eine verkehrsmittelübergreifende Mobilitätsplattform zu etablieren. Diese soll die Angebote verschiedener Verkehrsarten einheitlich darstellen und dem Fahrgast gleichberechtigte Mobilitätsoptionen anbieten. Der

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Landkreis Oder-Spree setzt sich für die Etablierung einer einheitlichen Lösung für den Mobilitätsraum Berlin-Brandenburg über den VBB ein. Die Mobilitätsplattform wird über verschiedene Wege zur Verfügung gestellt, z. B. als App.

Im Status-quo besteht die Problematik, dass generell nur eine geringe Transparenz hinsichtlich der verschiedenen Optionen besteht und damit Kosten, Qualität und Quantität nur schwer vergleichbar sind.

In der Mobilitäts-Plattform sollen die verschiedenen Angebote transparent hinsichtlich der Kosten, der Zeitaufwände und der Verfügbarkeit miteinander verglichen werden können. Dazu sollen folgende Verkehrsarten integriert werden:

- On-Demand / Rufbus
- Taxi und Mietwagen
- Schüler- und Schülerspezialverkehre
- Krankenkassenfahrten
- Spezialverkehre
- Liefer- und Zustellverkehre
- autonome Verkehre
- Pkw
- Fahrrad
- Fußweg

Sharing-Angebote sind unter der entsprechenden Verkehrsart immer mit einzubeziehen.

Der Landkreis kann durch ihn beauftragte Verkehrsunternehmen über die entsprechenden Verkehrsverträge zur Teilnahme an der Mobilitätsplattform verpflichten.

6.3 Infrastruktur (I)

I-1: Aktualisierung VBB-Haltestellendatenbank

Für den barrierefreien Ausbau aller Haltestellen und Zuwegungen ist die Erfassung des barrierefreien Ausbaustandes der Haltestellen gemäß Leitfaden des VBB und die Aktualisierung der VBB-Haltestellendatenbank durch die Verkehrsunternehmen umzusetzen.

I-2: Konzeption zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten

Für den barrierefreien Ausbau aller Haltestellen und Zuwegungen ist aufbauend auf der VBB-Haltestellendatenbank ein Maßnahmenkonzept mit Prioritätenreihung entsprechend der verkehrlichen Bedeutung und Verfügbarkeit der finanziellen Mittel in der Laufzeit des NVP zu erstellen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

An den Verknüpfungspunkten im Nahverkehrsraum ist ein durchgehend barrierefreier Zugang einschließlich Zuwegung zu gewährleisten. Dafür sind auch die Bussteige an den Bahnhöfen gemäß Kapitel 5.2 zu ertüchtigen. Darüber hinaus sind die Zuwegungen zu prüfen und ggf. der barrierefreie Ausbau zu konzipieren.

I-3: Umsetzung barrierefreier Ausbau von Haltestellen und Zuwegungen

Nach Vorliegen des Maßnahmenkonzeptes (vgl. Maßnahme I-2) erfolgt die sukzessive Realisierung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen und Verknüpfungsstellen inkl. der Zuwegungen entsprechend der Prioritätenreihung und Mittelverfügbarkeit.

I-4: Verbesserung Erschließung (Anordnung neuer Haltestellen)

Für die im Zusammenhang mit den Maßnahmen zum ÖPNV-Leistungsangebot geplante Errichtung von neuen Haltestellen (vgl. Tabelle 33) ist die Lage und Umsetzbarkeit zu prüfen.

Maßnahme	Haltestelle	Position
L-2	Eisenhüttenstadt, Tunnelstr.	auf Oderlandstr. im Knotenpunktbereich Oderlandstr. / Fährstr.
L-3	Bad Saarow, Karl-Marx-Damm	auf Pieskower Str. zwischen Karl-Marx-Damm und Schulstr.
L-7	Eisenhüttenstadt, Waldsiedlung	auf Karl-Marx-Str. im Knotenpunktbereich Karl-Marx-Str. / Mittelschleuse / Am Wiesengrund
L-7	Neuzelle, Denkmal	im Knotenpunktbereich Slawengrund / Chausseestr. / Frankfurter Str.
L-7	Neuzelle, Kruggasse	auf Slawengrund in Höhe Amtsverwaltung Neuzelle / Kruggasse
L-9	Fürstenwalde/Spree, Grenzstr./Westend	auf Grenzstr. in Höhe Knotenpunkt Rauener Str. / Westend / Grenzstr.
L-11	Schöneiche (bei Berlin), Grüner Weg	auf Kieferndamm in Höhe Knotenpunkt Kieferndamm / Grüner Weg / Jägerstr.
L-11	Schöneiche (bei Berlin), Ulmer Str.	auf Rüdersdorfer Str. in Höhe Knotenpunkt Rüdersdorfer Str. / Ulmer Str. / Walter-Dehmel-Str.
L-11	Schöneiche (bei Berlin), Stegeweg	auf Dorfaue in Höhe Knotenpunkt Dorfaue / Stegeweg

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Maßnahme	Haltestelle	Position
L-11	Schöneiche (bei Berlin), Eggersdorfer Str.	auf Vogelsdorfer Str. in Höhe Knotenpunkt Vogelsdorfer Str. / Eggersdorfer Str.
L-11	Schöneiche (bei Berlin), Vogelsdorfer Str.	auf Vogelsdorfer Str. in Höhe Knotenpunkt Vogelsdorfer Str. / Tasdorfer Str.
L-11	Schöneiche (bei Berlin), Niederbarnimer Ring	auf Vogelsdorfer Str. zwischen Fredersdorfer Str. und Neuenhagener Str.

Tabelle 33: Neu einzurichtende Haltestellen

Zur Umsetzung der Maßnahmen in Abschnitt 6.1 zusätzliche Haltepositionen bzw. die Verlegung von Haltestellen erforderlich (vgl. Tabelle 34). Die Umsetzbarkeit dieser Maßnahmen ist zu prüfen.

Maßnahme	Haltestelle	Position
L-2	Eisenhüttenstadt, Friedensplatz	Verlegung auf Frankfurter Str. oder Rücknahme des Rechtsabbiegers von Frankfurter Str. auf Königsstr. und Anordnung Linksabbieger von Berliner Str. kommend
L-2	Eisenhüttenstadt, Rathaus	Verlegung auf Straße der Republik zwischen Lindenallee und Poststr.
L-7	Eisenhüttenstadt, Lilienthalring	neue Halteposition nordwärts auf Friedrich-List-Str. zwischen Lilienthalring und Archenholding
L-11	Schöneiche (bei Berlin), Grätzwalde	neue Haltepositionen für den Bus auf Rüdersdorfer Str. zwischen Schöneicher Str. und Berliner Str. / Woltersdorfer Str.
L-15	Groß Lindow, Eiche	neue Halteposition auf Ernst-Thälmann-Str. zwischen Karl-Marx-Str. und Blockweg, evtl. Verlegung westwärtiger Halteposition nach Osten vor Einmündung Blockweg

Tabelle 34: Errichtung zusätzlicher Haltepositionen bzw. Verlegung bereits bestehender Haltestellen

I-5: Etablierung von Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen verknüpfen als multifunktionale Knotenpunkte verschiedene Mobilitäts- und Serviceangebote miteinander. Sie sind Ausdruck intermodaler Mobilität im öffentlichen Raum und damit mehr als reine Bushaltestellen: Die Bündelung verschiedener Angebotsformen erleichtert den Zugang zu umweltfreundlicher Mobilität und schafft darüber hinaus Aufenthaltsqualität. Das Bereitstellen bedarfsgerechter Angebote und die Möglichkeit, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln zu wechseln, macht kombinierte Mobilität ohne eigenes Auto erlebbar. Die stationäre Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen ermöglicht es also, unterschiedliche Mobilitätsbedarfe gezielt zu bedienen.

Eine einheitliche, ansprechende Gestaltung sorgt dafür, dass Mobilitätsstationen in einer ganzen Region, idealerweise in ganz Brandenburg und deutschlandweit, leicht erkennbar sind. Sichtbarkeit, Wiedererkennungswert und ein einfacher physischer wie digitaler Zugang sind neben einem verlässlichen Angebot entscheidend für ihre Attraktivität. Insbesondere im ländlichen Raum können sie einen Mehrwert bringen, weil sie das bestehende ÖPNV-Angebot ergänzen. Ihr Zweck ist es, die Qualität des Umstiegs zu verbessern, die Nutzendenzahlen zu steigern und den Wirkungskreis der Angebote zu vergrößern. Mobilitätsstationen können durch ein vielfältiges Angebot und Wahlmöglichkeiten einen wichtigen Beitrag zur Stärkung des öffentlichen Verkehrs leisten. Ihre Integration in den ÖPNV ist daher von zentraler Bedeutung.

Mobilitätsstationen erleichtern nicht nur den Umstieg zwischen Verkehrsmitteln, sondern können auch Treffpunkte, Serviceorte oder Schnittstellen für ergänzende Angebote sein. Aus Sicht der Nutzer sind Aufenthaltsqualität und die Möglichkeit zur Identifikation mit der Station besonders wichtig. Dazu gehören bspw. Verpflegungsangebote, Ladeinfrastruktur oder das Gefühl nach Sicherheit.

Die Anforderungen an Mobilitätsstationen unterscheiden sich je nach Standort, da die Bedürfnisse der Nutzenden vor Ort variieren. Daher ist eine genaue Standortanalyse die Voraussetzung für den erfolgreichen Aufbau solcher Stationen. Langfristig soll im Landkreis Oder-Spree ein dichtes Netz von Mobilitätsstationen entstehen. Das landkreiseigene Konzept bietet hierfür die planerische Grundlage. Darüber hinaus wird empfohlen, die grundsätzliche Förderfähigkeit der Mobilstationen in die Investitionsrichtlinie für den ÖPNV des Landkreises Oder-Spree aufzunehmen.

I-6: Vereinheitlichung der Grundausrüstung von Haltestellen und Verknüpfungspunkten (inkl. Fahrgastinformation)

Die Vereinheitlichung der Grundausrüstung der Haltestellen (vgl. Abschnitt 5.6.2) und der Fahrgastinformation für die Haltestellen im Nahverkehrsraum (vgl. Abschnitt 5.6.4) ist zu konzipieren und sukzessive zu verwirklichen.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Generell sind mindestens alle systematischen Verknüpfungspunkte und alle Haltestellen ab Kategorie C 2 mit überdachten Sitzgelegenheiten und Beleuchtung auszustatten. Übersichtlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit sind zu gewährleisten. Digitale Fahrgastinformationsanzeiger mit Bahn- und Busabfahrten in Echtzeit sind nach Möglichkeit an jeder Haltestelle vorzusehen (vgl. Maßnahme I-10).

I-7: Laufende Prüfung Anschlussbeziehungen Bus/Bus und Bus/Bahn und Anpassung bei Bedarf

Relevante Anschlüsse sind zu sichern bzw. deren Anpassung im laufenden Prozess zu prüfen. Dabei sind die in der Rahmenkonzeption definierten Anschlusskriterien einzuhalten (vgl. Abschnitt 5.3.2).

I-8: Ausbau Bike+Ride-Anlagen an Verknüpfungspunkten

Die Integration von Radverkehr und ÖPNV im Sinne der Erhöhung der Effizienz und der Attraktivität von Beförderungsketten ist weiter zu stärken. Das betrifft den Ausbau und die Ergänzung von nutzerfreundlichen Bike+Ride-Anlagen, welche mit überdachten Abstellanlagen auszustatten sind. In diesem Sinne sind die derzeit vorhandenen Bike+Ride-Anlagen ggf. aufzuwerten bzw. die Etablierung dieser an den Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten zu prüfen. Zukünftige Entwicklungen sind bei der Ausstattung der Anlagen zu berücksichtigen.

I-9: Ausbau P+R-Anlagen an Haltepunkten und Bahnhöfen

Ausbaubedarf hinsichtlich P+R-Anlagen gibt es außer an den Bahnhöfen in ... an allen weiteren Haltepunkten und Bahnhöfen im Nahverkehrsraum. Taxistände sind derzeit nur an den Bahnhöfen in ... vorhanden. An allen anderen Verknüpfungspunkten ist die Anordnung von Taxi-Ständen bedarfsweise zu berücksichtigen.

I-10: Konzeption und Umsetzung von DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungspunkten und Haltestellen sowie Anschlusssicherung

Anlagen zur dynamischen Fahrgastinformation (DFI) erfüllen an Haltestellen eine Vielzahl an Aufgaben, unter anderem:

- Information über die nächsten fahrplanmäßigen Abfahrten (Linien und Ziel) sowie deren Echtzeit-Lage
- Information über Verkehrsstörungen
- Orientierung durch Steigangabe
- Integration von Angeboten zur Multimodalität

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenpaket

Insbesondere an Verknüpfungspunkten mit verschiedenen Verkehrsmitteln, Verkehrsunternehmen und vielen Abfahrtsbereichen entfalten DFI ihr Potenzial. Daher sollen im Landkreis Oder-Spree gezielt DFI-Anlagen an wichtigen Verknüpfungsstellen installiert werden. Dies betreffenden Haltestellen sind in Kapitel 5 (Rahmenkonzeption) festgelegt. Weiterhin bietet sich die Einrichtung von DFI an Standorten von Mobilstationen zur effizienten Integration der verschiedenen Verkehrsträger an. Sollten sich im Rahmen der Weiterentwicklung des kÖPNV weitere Verknüpfungsstellen etablieren, sind diese ebenso mit DFI auszustatten.

Pro Verknüpfungspunkt ist mindestens ein Übersichtsanzeiger aufzustellen, der die dynamischen Informationen für die gesamte Verknüpfungsstelle gebündelt darstellt. Weitere, beispielsweise steigweise angeordnete Anzeiger, können bedarfsweise etabliert werden.

Installation und Betrieb der DFI-Anlagen erfolgt durch das Verkehrsunternehmen, das über seine Leitstelle Informationen zur Verkehrslage einspielen kann. Der Datenbezug für Fahrplan- und Echtzeitinformationen an der DFI erfolgt über die Datendrehscheibe des VBB.

Der Landkreis Oder-Spree fördert die Installation von DFI über seine „Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in den Gemeinden und Städten des Landkreises und von Anlagen des kommunalen ÖPNV“.

I-11: Einhaltung der Vorgaben für Fahrzeuge bzgl. Sicherheit, Qualität und Umweltfreundlichkeit

Die Modernisierung und Standardisierung des Straßenbahn- und Busfuhrparks verschafft dem kÖPNV einen regionalen Wiedererkennungswert, der - bei entsprechender Qualität - positiv assoziiert wird. Dazu müssen in künftigen Verkehrsverträgen hinsichtlich Sicherheit, Qualität und Umweltfreundlichkeit entsprechende Vorgaben getroffen werden.

Die Qualitätsanforderungen an die Fahrzeugausstattung sowie die Beförderungsqualität hat dafür gemäß der in der Rahmenkonzeption unter Abschnitt 5.6.3 verankerten Standards zu erfolgen.

I-12 und I-13: Konzeptionelle und infrastrukturelle Grundlagen zur Dekarbonisierung der Fahrzeugflotte

Hinsichtlich der Einführung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen sind die Grundlagen gemäß Abschnitt 5.7 zu schaffen und bei der Ausschreibung zu berücksichtigen.

7 Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

Im Folgenden werden alle Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewertet und ihre Umsetzungspriorität eingeordnet.

Anhand einer Gegenüberstellung der verkehrlichen Vorteile und der betriebswirtschaftlichen Folgen wird eine Vergleichbarkeit der Maßnahmen untereinander hergestellt. Diese erfolgt unter den Prämissen:

- beste verkehrliche Wirkung
- leichte Durchführbarkeit bzw. Umsetzbarkeit
- geringste benötigte Finanzmittel

Zur Bewertung der Wirkung und Kosten wird eine Skala von „gering“ über „mittel“, „hoch“ und „sehr hoch“ angewandt. Dabei ist zu beachten, dass Nutzen und Kosten von Maßnahmen in Abhängigkeit von deren konkreter Realisierung und den hinter den einzelnen Maßnahmen stehenden Mengengerüsten noch stark variieren können. Bei der Detailplanung ist deshalb unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und nach einer genauen Prüfung der Wirkungen ein Optimum zu entwickeln.

Durch Kombination der Urteile über Nutzen und Kosten wurden die einzelnen Maßnahmen mit Hilfe der nachfolgenden Beurteilungsmatrix (Tabelle 35) von 1 (bestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) bis 5 (schlechtestes Nutzen-Kosten-Verhältnis) benotet.

Nutzen	Kosten					
	gering	gering bis mittel	Mittel	mittel bis hoch	hoch	sehr hoch
sehr hoch	1,0	1,0	1,0	1,5	2,0	3,0
hoch	1,0	1,5	2,0	2,5	3,0	4,0
mittel bis hoch	1,5	2,0	2,5	3,0	3,5	4,5
mittel	2,0	2,5	3,0	3,5	4,0	5,0
gering bis mittel	2,5	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0
gering	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,0

Tabelle 35: Beurteilungsmatrix

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Maßnahmenbewertung und zeitliche Einordnung

In Fällen, in denen bei der Nutzen- oder Kostenbewertung keine Festlegung auf eine höhere oder niedrigere Stufe möglich war, wurden teilweise auch Zwischenwerte verwendet. Darüber hinaus wurde bei der Gesamtbeurteilung berücksichtigt, inwieweit bestimmte Maßnahmen voneinander abhängig sind.

Vor dem Hintergrund der Kosten-Nutzen-Zusammenhänge sowie anhand der Abhängigkeiten von Vorleistungen und weiteren Beteiligten bzw. Institutionen erfolgte die Bewertung der empfohlenen Maßnahmen. Mithilfe der Beurteilungsmatrix kann eine Priorisierung der Maßnahmen erfolgen.

Die Zuordnung der Maßnahmen zu den einzelnen Zeithorizonten erfolgte unter Beachtung von

- erwarteten verkehrlichen Wirkungen und des Zusammenhangs zwischen Kosten und Nutzen
- erkennbaren Abhängigkeiten von Vorleistungen, weiteren Beteiligten bzw. Institutionen
- planerischen Vorläufen zur Vorbereitung und Umsetzung
- erkennbaren Abstimmungsbedarfen mit Dritten

Die zeitliche Einordnung der Maßnahmen umfasst zum einen den Beginn der Planungen der jeweiligen Maßnahme und zum anderen den Realisierungshorizont. Dabei wird eine dreistufige Skala angewandt:

- kurzfristig: bis ca. ein Jahr
- mittelfristig: bis ca. fünf Jahre
- langfristig: länger als fünf Jahre

Der Schwerpunkt der entwickelten Maßnahmen liegt bei kurz- bis mittelfristigen Maßnahmen, die bei einer konsequenten Herangehensweise in einem Zeitraum bis 2030 umgesetzt werden können. Dadurch wird die Realisierung der verkehrlichen Ziele im Nahverkehrsraum in einem absehbaren Zeitrahmen vorangetrieben.

Die Evaluation der Maßnahmenumsetzung erfolgt durch ein regelmäßiges Controlling (jährlich im Rahmen des Verwendungsnachweises nach § 5 ÖPNV-Finanzierungsverordnung im Land Brandenburg bzw. spätestens zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans) mit Berichterstattung an den Kreistag.

Die hinsichtlich ihrer Auswirkungen bewerteten und ihrer Umsetzungspriorität eingeordneten Maßnahmen sind in Anhang 7 enthalten.

8 Organisation und Genehmigung

8.1 Organisation

Im Landkreis Oder-Spree ist der ÖPNV nach dem sogenannten **Zwei-Ebenen-Modell** organisiert (vgl. Abbildung 37). Kern dieses Modells ist die Trennung der Aufgaben der „Bestellung“ und der „Erstellung“ der Verkehrsleistungen.

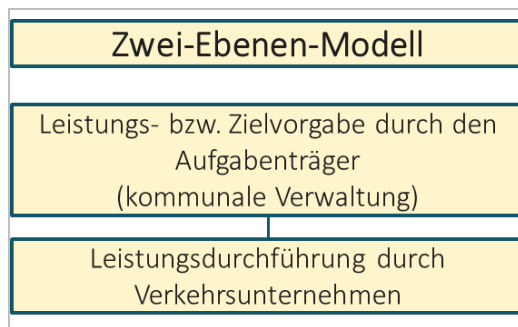


Abbildung 37: Zwei-Ebenen-Modell der Organisation des ÖPNV

Der Landkreis Oder-Spree übernimmt dabei als **Aufgabenträger** gesetzliche und planerische Aufgaben als **Besteller**. Er trifft die politischen Entscheidungen hinsichtlich der Finanzierung und Gewährleistung der ausreichenden Verkehrsbedienung gem. PBefG. Die damit verbundene Gestaltung der qualitativen und quantitativen Eigenschaften der Verkehrsbedienung regelt er über den Nahverkehrsplan, der durch den Kreistag als Exekutivorgan beschlossen wird. In der Verantwortung des Landkreises liegt auch die Zu- und Abbestellung der Verkehrsleistungen.

Der Nahverkehrsplan gilt zudem als Entscheidungsgrundlage bei der Vergabe von Liniengenehmigung durch die **Genehmigungsbehörde** im Falle von (konkurrierenden) Genehmigungsanträgen oder als Grundlage für die Vergabe gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

Der oder die **Ersteller** der Verkehrsleistung ist das bzw. sind die **Verkehrsunternehmen**. Sie übernehmen die unternehmerischen Entscheidungen, indem sie die Verkehrsleistungen durchführen. Sie gestalten das Verkehrsangebot nach den Vorgaben des Aufgabenträgers, der diese im Nahverkehrsplan festlegt. Der Ersteller der Verkehrsleistungen ist verantwortlich für die betriebliche und qualitative Gestaltung des kÖPNV und ist damit der direkte Ansprechpartner für die Nutzer. Das oder die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger die für das Controlling notwendigen Daten zu Verfügung.

Ausblick: Weiterentwicklung der ÖPNV-Organisation

In Maßnahme M-2: Prüfauftrag: Etablierung einer Verkehrsmanagement-Organisation ist die Prüfung zur Etablierung einer kreiseigenen Verkehrsmanagement-Organisation vorgesehen. Sollte diese umgesetzt werden, würde sich das oben beschriebene Modell dahingehend ändern, dass eine dritte Ebene zwischen dem Aufgabenträger und dem Verkehrsunternehmen etabliert würde. In dieser sogenannten Regie-Ebene werden die strategisch-planerischen Aufgaben des Aufgabenträgers sowie die Vergabe der Verkehrsdurchführung übernommen. Beim Aufgabenträger verbleiben die gesetzlichen Aufgaben.

8.2 Genehmigung und Linienbündelung

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Oder-Spree ist aktuell in gemeinwirtschaftlicher Form über öffentliche Dienstleistungsaufträge mit verschiedener Laufzeit vergeben:

- Linienbusverkehr im Linienbündel „Oder-Spree/Bus“ bis 31.12.2028
- Linienbedarfsverkehr im Linienbündel „On-Demand-Verkehr DALLI“ bis 31.12.2028
- Straßenbahnlinienverkehr Straßenbahnlinie 87 bis zum 30.06.2042
- Straßenbahnlinienverkehr Straßenbahnlinie 88 bis zum 31.12.2039

Der Landkreis Oder-Spree beabsichtigt, zukünftige Verkehre weiterhin in gemeinwirtschaftlicher Form mittels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu vergeben. Dabei sind die Vorgaben der VO (EG) 1370/2007 sowie des PBefG in der jeweils gültigen Form zu beachten.

Der Landkreis Oder-Spree nimmt entsprechend § 9 Abs. 2 PBefG eine Bündelung der Linien vor. Dies soll gewährleisten, dass eine wirtschaftliche Erbringung der Verkehrsleistungen erfolgen kann. Damit können Synergien zwischen den Linien durch einen übergreifenden Fahrzeug- und Fahrpersonalaustausch gehoben werden. Der betriebliche Ablauf, zum Beispiel bei der integrierten Planung im Bündel oder der Anschlusssicherung, wird gestärkt. Zudem wird erreicht, dass wirtschaftlich attraktivere Linien mit weniger attraktiven Linien kombiniert werden und sich im Sinne der Gesamtwirtschaftlichkeit gegenseitig finanziell stützen. Zudem wird eine zeitliche Harmonisierung der Laufzeiten der Liniengenehmigungen in einem Bündel erreicht.

Die Linienbündelung soll den folgenden Maßgaben folgen:

- ein Linienbündel für die Straßenbahnlinie 87 nach §§ 42 PBefG
- ein Linienbündel für die Straßenbahnlinie 88 nach §§ 42 PBefG
- ein Linienbündel für alle Linienbusverkehre nach §§ 42 PBefG
- jeweils ein Linienbündel pro Bediengebiet des Linienbedarfsverkehrs nach § 44 PBefG

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Organisation und Genehmigung

Ausblick: Weiterentwicklung der ÖPNV-Organisation

In Maßnahme M-2: Prüfauftrag: Etablierung einer Verkehrsmanagement-Organisation ist die Prüfung zur Etablierung einer kreiseigenen Verkehrsmanagement-Organisation vorgesehen. Sollte diese umgesetzt werden, käme grundsätzlich auch nach Maßgabe der VO (EG) 1370/2007 die Vergabe an einen internen Betreiber (i. S. Verkehrsmanagement-Organisation) in Frage, wenn dieser als Betriebsführer agiert.

9 Finanzierungskonzept

9.1 Finanzierungsgrundsätze

Die Finanzierung des kÖPNV im Landkreis Oder-Spree richtet sich im Wesentlichen nach den folgenden gesetzlichen Grundlagen in ihrer jeweils gültigen aktuellsten Form:

- VO (EG) Nr. 1370/2007
- Personenbeförderungsgesetz PBefG
- Regionalisierungsgesetz RegG
- Neuntes Sozialgesetzbus SGB IX [54]
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
- Verordnung über die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNVFV)
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren VVPlusBus
- Förderrichtlinie Innovative Mobilitätsangebote RiLi InnoMob⁵⁵
- Brandenburg-Paket⁵⁶

Nach § 8 (4) PBefG sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eigenwirtschaftlich zu erbringen. Das bedeutet, dass der Aufwand der Verkehrsleistungen durch Beförderungserlöse und Ausgleichsleistungen, z. B. aus einer allgemeinen Vorschrift des Aufgabenträgers, gedeckt wird. Daraus begründet sich der Grundsatz, dass Verkehrsleistungen im ÖPNV vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen sind und gemeinwirtschaftliche Verkehren vorzuziehen sind. Sollten keine eigenwirtschaftlichen Anträge auf Liniengenehmigungen vorliegen, können aber gemeinwirtschaftliche Verkehrsverträge abgeschlossen werden. Im Landkreis Oder-Spree wird dies aktuell über vier öDA's geregelt (siehe Abschnitt 8.2), welche mit den im Landkreis verkehrenden Verkehrsunternehmen abgeschlossen wurden. Die öDA's gewähren dahingehend ausschließliche Rechte zum Betrieb der Linien im Gebiet und in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree. Bei Leistungsbestellungen der öffentlichen Hand ist in den Finanzierungsvereinbarungen ein wirksamer Anreiz zu schaffen, um die Fahrgastzahlen und damit die Wirtschaftlichkeit zu erhöhen. Dem Landkreis obliegt als Aufgabenträger die Finanzverantwortung für den kÖPNV. Der finanzielle Handlungsrahmen des Landkreises wird dabei durch folgende Leitlinien definiert:

- Der kÖPNV ist eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe des Landkreises Oder-Spree, der als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt wird.

⁵⁵ Die RiLi InnoMob lief Ende 2023 aus und wird hier nur zur Bewertung der bisherigen Finanzierungssituation aufgeführt.

⁵⁶ Das Brandenburg-Paket ist zeitlich auf die Jahre 2023 und 2024 begrenzt und wird hier nur zur Bewertung der bisherigen Finanzierungssituation aufgeführt.

- Es wird bei der Erbringung der Verkehrsleistungen, auch im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verkehren, ein hoher Grad an Kostendeckung und Eigenwirtschaftlichkeit angestrebt.
- Die Entlohnung der Personale für Organisation und Betrieb des kÖPNV erfolgt nach dem Tarifvertrag Nahverkehr Brandenburg als Mindeststandard.
- Durch seine Mitverantwortung an der Finanzierung, Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung und Kontrolle der ordnungsgemäßen Leistungsdurchführung stellt der Landkreis Oder-Spree das kÖPNV-Angebot sicher.

9.2 Finanzierung des ÖPNV

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Oder-Spree basiert auf folgenden Säulen:

- Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen) und sonstige betriebliche Erträge (z. B. Werbung)
- Bundes- und landesgesetzliche Ausgleichsleistungen über den Aufgabenträger Landkreis Oder-Spree
- Schwerbehindertenbeförderung (5 148 SGB IX)
- Ausgleichsleistungen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf der Grundlage eines öDA⁵⁷
- Ausgleichsleistungen durch Verkehrsangebote anderer Aufgabenträger im Landkreis Oder-Spree bzw. des Landkreises Oder-Spree in anderen Landkreisen (Regelungen zum Finanzausgleich sind fallweise zu treffen)
- Nutznießerfinanzierung der Linienbedarfsverkehre durch die betroffenen Städte, Ämter und Gemeinden

Der Landkreis Oder-Spree erhält gemäß dem ÖPNVG Brandenburg zur Finanzierung des kÖPNV in seinem Zuständigkeitsbereich folgende Zahlungen:

- Grundbetrag, in dem die Zuweisungen nach § 45a PBefG bereits enthalten sind
- Mittel für Investitionen in Umsetzung der Verkehrswende, für den Ausbau von Barrierefreiheit, zur Entlastung der Umwelt und zur Absenkung des Anteils fossiler Energiequellen im Verkehr nach Maßgabe des aktuell geltenden ÖPNV-Gesetzes

Die Anteile der Aufgabenträger an den zuvor genannten Finanzierungsbestandteilen bemessen sich auf Grundlage einer Mischkalkulation, in die die Fläche des Landkreises, die geleisteten Fahrplankilometer, die Fahrgastnachfrage sowie anrechenbare Eigenleistungen eingehen.

Das Spannungsfeld der Finanzierung des ÖPNV bewegt sich zwischen:

⁵⁷ Zuweisungen vom Land Brandenburg und Eigenmittel des Landkreises

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Finanzierungskonzept

- Kostenerhöhungen (u.a. Personalkosten, Herstellung der Barrierefreiheit, neue Erschließungsaufgaben aufgrund neuer Ansiedlungen),
- effizienter Betriebsorganisation (Optimierung der Fahr- und Dienstplanung) und
- Einnahmesteigerungen (Gewinnung zusätzlicher Fahrgastpotenziale).

Seit 2018 ist die Finanzierung des ÖPNV einer Dynamik unterworfen, deren Entwicklungsrichtung noch nicht absehbar ist. Durch die dichte Folge an Krisensituationen wie der Covid-19-Pandemie oder dem Russland-Ukraine-Konflikt sind sowohl die Einnahmenseite analog zur Nachfragesituation als auch die Kostenseite für den Betrieb sehr volatil. Generell steigen die Kosten an. Einhergehend mit der Einführung des stark subventionierten Deutschlandtickets wurde auch die Einnahmesituation unsicher, da eine langfristige Finanzierung bzw. Aufteilungsregel noch nicht festgelegt ist. Gleichzeitig entgehen den Verkehrsunternehmen direkte Einnahmen bei gleichzeitigem teilweisem Entfall ihrer Tarifautonomie. Jedoch wird über Billigkeitsleistungen derzeit ein Großteil der Fahrgeldausfälle kompensiert.

Die derzeitige Einnahmesituation ist durch starke Unsicherheiten geprägt. Um die Handlungsfähigkeit des Verkehrsunternehmens zu erhalten, passt der Landkreis kontinuierlich die Ausgleichsleistungen an. Die Entwicklung des Haushaltsmitteleinsatzes unter Berücksichtigung des heutigen Angebotes ist in Abbildung 38 dargestellt.

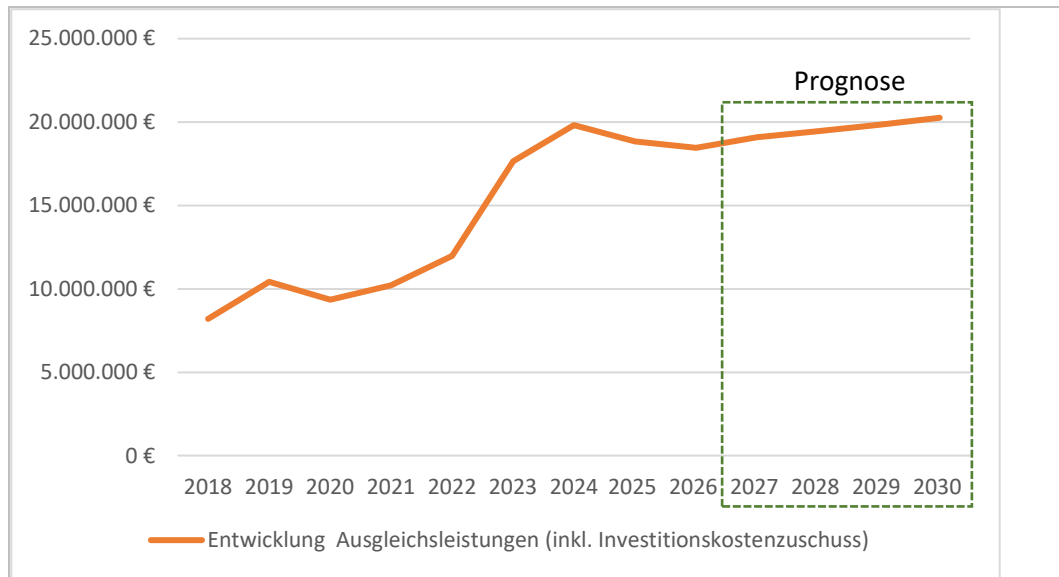


Abbildung 38: Entwicklung der Ausgleichsleistungen (inkl. Investitionskostenzuschüsse)

Unter der Annahme, dass alle geplanten Maßnahmen zum ÖPNV-Leistungsangebot umgesetzt werden, ergeben sich für den Landkreis Oder-Spree die in Tabelle 36 aufgeführten zusätzlichen jährlichen betrieblichen Aufwendungen. Investitionskosten bleiben dabei unberücksichtigt, da der Hochlauf unterschiedlich erfolgen kann.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Finanzierungskonzept

Maßnahme	Betriebskosten/ Jahr ⁵⁸
PlusBus Fürstenwalde – Müncheberg	437 TEUR
PlusBus-Dreieck Müllrose – Frankfurt (O.) –Eisenhüttenstadt	1.315 TEUR
PlusBus-Achsen am Scharmützelsee	366 TEUR
PlusBus Erkner – S Hoppegarten (vormals S Neuenhagen)	65 TEUR
PlusBus Erkner – Flughafen BER <small>Fehler! Textmarke nicht definiert.</small>	758 TEUR
Linienkonzept Bahnhof Fangschleuse	848 TEUR
Stadtverkehr Eisenhüttenstadt	250 TEUR
On-Demand-Verkehr Neuzelle	416 TEUR
Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree	-245 TEUR
Stadtverkehr Erkner	-56 TEUR
Stadtverkehrsrelation Erkner – Gosen – Berlin-Müggelheim und Rufbusachse in Gosen-Neu Zittau	12 TEUR
Linienkonzept Schwielochsee und On-Demand-Verkehr Region Beeskow	2.728 TEUR
On-Demand-Verkehr Odervorland	1.383 TEUR
Gemeinschaftsline 984 und Verlängerung von Lossow nach Groß Lindow	343 TEUR
Summe	8.620 TEUR

Tabelle 36: Planung betriebliche Aufwendungen bei Umsetzung der Maßnahmen

Bei den Maßnahmen PlusBus Fürstenwalde – Müncheberg, PlusBus Erkner – Flughafen BER und Stadtverkehrsrelation Erkner – Gosen – Berlin-Müggelheim inkl. Rufbusachse in Gosen-Neu Zittau ist eine Mitfinanzierung durch die benachbarten Landkreise bzw. von Berlin zu berücksichtigen.

⁵⁸ Ohne Berücksichtigung von Regie- und Managementkosten sowie von möglichen Fördermitteln

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Finanzierungskonzept

Die Umsetzung der dargestellten Maßnahmen steht unter dem Vorbehalt der Mittelbereitstellung im Rahmen der Haushaltssatzungen des Landkreises Oder-Spree. Dabei sind auch Mittel aus Landes-, Bundes- und europäischen Förderprogrammen zur Finanzierung heranzuziehen. Die Fördermittelbeantragung ist im Gesamtprozess zeitgerecht, qualitativ, mengenmäßig und transparent gegenüber den Fördermittelgebern voranzustellen.

Literaturverzeichnis

- [1] Rat der Europäischen Union, Europäisches Parlament, *Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates*, 23.10.2007, Brüssel/Straßburg, 2007.
- [2] Landtag Brandenburg, *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG)*, Fassung vom 26.10.1995, zuletzt geändert 09.02.2024, Potsdam, 1995.
- [3] Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung, *Verordnung über die Finanzierung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNVFV)*, Potsdam, 2023.
- [4] Deutscher Bundestag, *Personenbeförderungsgesetz (PBefG)*, Fassung vom 08.08.1990, zuletzt geändert 02.03.2023, Berlin, 1990.
- [5] Landtag Brandenburg, *Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG)* vom 09.02.2024, Potsdam, 2024.
- [6] Landtag Brandenburg, *Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG)*, Potsdam, 2002.
- [7] Landkreis Oder-Spree, *Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in den Gemeinden und Städten des Landkreises und von Anlagen des kommunalen ÖPNV*, Beeskow, 2021.
- [8] UN-Behindertenrechtskonvention, „Gesetz zu dem Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen“, 2008.
- [9] Landtag Brandenburg, *Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (BbgBGG)*, Fassung vom 11.02.2013, zuletzt geändert 18.12.2018, Potsdam, 2018.
- [10] Deutscher Bundestag, *Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (RegG)*, Fassung vom 27.12.1993, zuletzt geändert 20.04.2023, Berlin, 1993.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Literaturverzeichnis

- [11] Gesetz über den allgemeinen Finanzausgleich mit den Gemeinden und Gemeindeverbänden im Land Brandenburg (BbgFAG), Fassung vom 29.06.2004, zuletzt geändert 16.12.2022.
- [12] Deutscher Bundestag, Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG), Fassung vom 09.06.2021, Berlin, 2021.
- [13] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL), Landesnahverkehrsplan 2023 - 2027, Berlin, 31.08.2023.
- [14] Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), Potsdam, 2019.
- [15] Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) , Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg, Entwurfsstand vom 18.04.2023, Potsdam, 2023.
- [16] IGES Institut GmbH, LOS Mobil 2030 - Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Oder-Spree, Beeskow, 2022.
- [17] Landkreis Oder-Spree, Nuts One GmbH , Mobilitätszentrum Oderland-Spree (MoOS), Beeskow, 2025.
- [18] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, i2030 Mehr Schiene für Berlin und Brandenburg, Mobilität in der wachsenden Hauptstadtregion, Chancen und Herausforderungen - kompakt, Berlin, 2020.
- [19] Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree, Integrierter Regionalplan Oderland-Spree, Vorentwurf, Fürstenwalde/Spree, 2021.
- [20] Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz, Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023, Berlin, 2019.
- [21] IGES Institut GmbH, Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße für den Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2022 mit Änderungen bis 2024, Berlin, 2024.
- [22] P. V.-. u. R. G. & C. KG, Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Märkisch-Oderland 2025 bis 2029, Seelow, 2024.
- [23] PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG, Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021, Berlin, 2020.
- [24] Landkreis Oder-Spree, Schulverwaltungsamt, Entwurf Schulentwicklungsplanung mit Teilfortschreibung OSZ 2022 bis 2027 und Berliner Umland 2024 bis 2029, Beeskow, 2022 / 2024.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Literaturverzeichnis

- [25] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, *Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg*, Berlin, 2024.
- [26] Statistisches Bundesamt, „GENESIS-ONLINE,“ 2025. [Online]. Available: <https://www-genesis.destatis.de/>. [Zugriff am 2025].
- [27] Bundesagentur für Arbeit, *Pendlerstatistik und -verflechtungen*, Nürnberg, 2024.
- [28] GRUPPE PLANWERK GMBH, GEK 2040 Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept der Gemeinde Briesen (Mark), Entwurf, Briesen (Mark), 2023.
- [29] SPV Spreeplan Verkehr GmbH, *Kommunales Mobilitätskonzept Schöneiche bei Berlin, Schöneich bei Berlin*, 2023.
- [30] PTV Transport Consult GmbH, „Potenzialuntersuchung zur Reaktivierung von Strecken und Halten,“ Karlsruhe, 2022.
- [31] Gemeinsame Landesplanungsabteilung Berlin-Brandenburg, *Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), Nichtamtliche Arbeitsfassung*, Potsdam, 2019.
- [32] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, „Statistik Berlin-Brandenburg,“ [Online]. Available: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/>. [Zugriff am 06 10 2023].
- [33] Landkreis Oder-Spree, *Einwohnerstatistik*, Beeskow, 2025.
- [34] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, *Statistischer Bericht (AV 3 - j / 22), Flächenerhebung nach Art der tatsächlichen Nutzung im Land Brandenburg 2022*, Potsdam, 2023.
- [35] Landesamt für Bauen und Verkehr, *Bevölkerungsvorausschätzung 2024 bis 2040 Amtsfreie Gemeinden, Ämter und Verbandsgemeinden des Landes Brandenburg (mittlere Variante)*, Hoppegarten, 2025.
- [36] Bundesagentur für Arbeit, „Statistik der Bundesagentur für Arbeit, "Interaktive Statistiken",“ Bundesagentur für Arbeit, 2026. [Online]. Available: <https://statistik.arbeitsagentur.de/DE/Navigation/Statistiken/Interaktive-Statistiken/Zeitreihen/Lange-Zeitreihen-Nav.html>. [Zugriff am 04 03 2026].
- [37] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, *Tabellen der Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg 2024 - 2040 (mittlere Variante)*, Potsdam, 2025.
- [38] Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, *Tourismus im Land Brandenburg nach Gemeinden, Statistischer Bericht G IV 9 (jährlich), verschiedene Jahrgänge 2020–2024*, Potsdam.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Literaturverzeichnis

- [39] Statistisches Bundesamt, „Statistisches Bundesamt (Destatis),“ [Online]. Available: <https://www.destatis.de/>. [Zugriff am 02.03.2026].
- [40] S. D. / P. AG, Shell Pkw-Szenarien bis 2040, Hamburg, 2014.
- [41] Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, Berlin, 2015.
- [42] Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV-Schriften 4 (01/2019), Köln, 2019.
- [43] Landkreis Oder-Spree, *Richtlinie des Landkreises Oder-Spree zur Förderung von Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in den Gemeinden und Städten des Landkreises und von Anlagen des kommunalen ÖPNV*, Beeskow, 2021.
- [44] VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, Leitfaden zum Ausbau "barrierefreier Bushaltestellen", Berlin, 2021.
- [45] Bundesministerium für Digitales und Verkehr, *Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)*, Berlin, 2021.
- [46] Bundesministerium für Digitales und Verkehr, *Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung - BOStrab)*, Berlin, 2019.
- [47] Deutsches Institut für Normung e. V., *DIN 18040 "Barrierefreies Bauen - Planungsgrundlagen"*, Berlin, 2010.
- [48] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06)*, Köln, 2006.
- [49] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA)*, Köln, 2011.
- [50] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ)*, Köln, 2013.
- [51] Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), *Empfehlungen zur Anwendung und Weiterentwicklung von FGSV-Veröffentlichungen im Bereich Verkehr zur Erreichung von Klimaschutzziele (E Klima)*, Köln, 2022.
- [52] Bundesministerium der Justiz, Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG), Fassung vom 09.06.2021, Bonn, 2021.
- [53] Spreepfan Verkehr GmbH, Buskorridor Erkner/Müggelheim – Zeuthen – BER/KW / Update Buskorridor Erkner/Müggelheim – Zeuthen – BER/KW, Berlin, 2020/2022.

Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

Literaturverzeichnis

- [54] Deutscher Bundestag, Sozialgesetzbuch Neuntes Buch — Rehabilitation und Teilhabe, Berlin, 2016, zuletzt geändert 2023.