

# Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

2026 bis 2030

Kurzfassung zum Beteiligungsentwurf, Mai 2026

Auftraggeber  
**Landkreis Oder-Spree**  
Breitscheidstraße 7  
15848 Beeskow  
[www.landkreis-oder-spree.de](http://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](mailto:dresden@vcdb.de)  
[www.vcdb.de](http://www.vcdb.de)

Standorte  
**Dresden  
Berlin  
Magdeburg  
Leipzig**



Kontakt  
**Heike Ikert**  
[h.ikert@vcdb.de](mailto:h.ikert@vcdb.de)



## Inhaltsverzeichnis

1	Zweck und Geltungsbereich des Nahverkehrsplans.....	5
2	Planungsgrundlagen und Referenzdokumente .....	5
3	Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze.....	6
4	Rahmenkonzeption .....	7
4.1	Mindestbedienungsstandards .....	8
4.2	Erreichbarkeit .....	9
4.3	Räumliche Erschließung (Haltestellen) .....	10
4.4	Schülerbeförderung.....	10
4.5	Bedarfsgesteuerte Verkehrsformen .....	10
4.6	Qualitative Standards im ÖPNV .....	11
4.6.1	Barrierefreiheit .....	11
4.6.2	Fahrzeuge und Beförderungskomfort.....	11
4.6.3	Betrieb: Pünktlichkeit, Service und Information .....	12
4.6.4	Tarif, Vertrieb und Personal.....	12
4.6.5	Alternative Antriebssysteme und Zukunftstechnologien .....	12
5	Maßnahmenpaket .....	13
5.1	kÖPNV-Leistungsangebot .....	13
5.2	Information, Marketing, Vertrieb .....	21
5.3	Infrastruktur.....	21

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Netzkonzeption.....	8
Abbildung 2:	PlusBus Fürstenwalde/Spree – Müncheberg .....	13
Abbildung 3:	PlusBus-Dreieck Müllrose – Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt .....	14
Abbildung 4:	Gemeinschaftslinie 984 und Verlängerung von Lossow nach Groß Lindow .....	14
Abbildung 5:	PlusBus-Achsen am Scharmützelsee.....	15
Abbildung 6:	PlusBus Erkner – S Hoppegarten.....	15
Abbildung 7:	PlusBus Erkner – Flughafen BER .....	16
Abbildung 8:	Linienkonzept Bahnhof Fangschleuse und Tesla-Anbindung .....	16
Abbildung 9:	Stadtverkehr Eisenhüttenstadt .....	17
Abbildung 10:	DALLI-Gebiet Neuzelle .....	17
Abbildung 11:	Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree .....	18
Abbildung 12:	Stadtverkehr Erkner .....	18
Abbildung 13:	Darstellung Erkner – Berlin-Müggelheim und Rufbusachse.....	19
Abbildung 16:	DALLI-Gebiet Odervorland .....	19
Abbildung 15:	Dalli-Gebiet Beeskow .....	20
Abbildung 14:	Linienkonzept Schwielochsee .....	20

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Netzkategorien .....	7
------------	----------------------	---

# 1 Zweck und Geltungsbereich des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Oder-Spree dient als zentrales Planungsinstrument zur Ausgestaltung des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) für den Planungszeitraum 2026 bis 2030. Der bisher gültige Nahverkehrsplan wurde durch den Kreistag bis zum Ende des Jahres 2025 fortgeschrieben.

Der ab 2026 gültige Nahverkehrsplan hat die Aufgabe, eine sichere und solide Planungsgrundlage zu schaffen, die sowohl verkehrspolitischen als auch haushaltspolitischen Anforderungen gerecht wird. Er dient dazu, die Anforderungen an den kommunalen ÖPNV klar zu definieren; insbesondere mit Blick auf Veränderungen im Verkehrswesen und auslaufende Liniengenehmigungen.

Der Geltungsbereich des NVP umfasst das gesamte Gebiet des Landkreises Oder-Spree, welches sich aus sechs amtsfreien Städten, fünf amtsfreien Gemeinden sowie sechs Ämtern (mit insgesamt 25 nachgeordneten Gemeinden und einer nachgeordneten Stadt) zusammensetzt.

# 2 Planungsgrundlagen und Referenzdokumente

Die Entwicklung des Nahverkehrsplanes basiert auf einer Vielzahl von gesetzlichen und planerischen Grundlagen, um eine koordinierte Planung zu gewährleisten. Dazu gehören u. a.:

- **Gesetzliche Grundlagen:** Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG), Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG), Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG), Brandenburgisches Schulgesetz (BbgSchulG)
- **Infrastruktur- und Regionalpläne:** Landesnahverkehrsplan (LNVP) des Landes Brandenburg 2023-2027, LOS Mobil 2030 – Integriertes Mobilitätskonzept für den Landkreis Oder-Spree sowie der sachliche Teilregionalplan der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree
- **Nachbarliche Planungen:** Nahverkehrspläne der angrenzenden Aufgabenträger (Land Berlin, Stadt Frankfurt (Oder), Landkreise Spree-Neiße, Märkisch-Oderland und Dahme-Spreewald)
- **Lokale Fachplanungen:** Schulentwicklungsplan des Landkreises Oder-Spree, kommunale Mobilitätskonzepte sowie Gemeindeentwicklungskonzepte
- **Datenbasis und Standards:** Nutzung der Genesis-Online-Datenbank, der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit, digitaler Fahrplandaten, Verkehrsnachfrageerhebungen, Betriebsstatistiken sowie der Qualitätsstandards des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB)

## 3 Verkehrspolitische Zielvorgaben und Grundsätze

Das übergeordnete Ziel des Landkreises ist es, die Attraktivität des „Umweltverbundes“ nachhaltig zu steigern. Gemäß dem Integrierten Mobilitätskonzept „**LOSmobil2030**“ soll ein flächendeckend mobiler und klimafreundlicher Landkreis geschaffen werden. ÖPNV, Rad- und Fußverkehr sowie ergänzende Mobilitätsangebote (wie Fahrzeug-Sharing) sollen eine echte Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen. Zur Umsetzung wurden 2022 folgende zentrale Leitziele beschlossen:

- Stärkung des kÖPNV und Ergänzung durch alternative Mobilitätsangebote
- Verbesserung der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV
- Sicherstellung von Mobilität und Erreichbarkeit im ländlichen Raum
- Bedarfsorientierte und barrierefreie Mobilität für alle Zielgruppen

### *Rechtliche Einordnung der Aufgaben*

Für die praktische Umsetzung des ÖPNV werden klare regulatorische und organisatorische Rahmenbedingungen festgelegt:

- **Schülerbeförderung:** Die Sicherstellung der Schülerbeförderung ist gemäß dem **Brandenburgischen Schulgesetz (BbgSchulG)** eine gesetzliche **Pflichtaufgabe**.
- **Kommunaler ÖPNV (kÖPNV):** Im Gegensatz dazu ist der kÖPNV im Allgemeinen eine **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe**. Dennoch wird angestrebt, durch eine attraktivere Angebotsgestaltung – auch über die Schülerbeförderung hinaus – andere Nutzergruppen zu erschließen, ohne die Qualität für die Schüler zu mindern.

### *Barrierefreiheit und Personenförderungsgesetz (PBefG)*

Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen, des Fahrzeugeinsatzes sowie der Fahrgastinformation hat oberste Priorität. Dabei wird angestrebt, die Anforderungen des **§ 8 Abs. 3 Satz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** weitgehend zu erfüllen. Gleichzeitig legt dieser Nahverkehrsplan die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen gemäß **§ 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG** fest.

### *Tarifgestaltung*

Der Landkreis bekennt sich zum VBB-Tarif und setzt sich für eine maßvolle Tarifentwicklung ein, die die Interessen der Fahrgäste, der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen angemessen berücksichtigt.

### *Infrastruktur*

Neue oder wachsende Standorte (Wohnungsbau, Industrie, Tourismus etc.) müssen rechtzeitig und bedarfsgerecht an den ÖPNV angebunden werden. Ein besonderer Fokus liegt hierbei auf der Erreichbarkeit des Tesla-Standortes in Grünheide (Mark) sowie des Flughafens BER.

Der Erhalt und die Modernisierung bestehender Infrastrukturen, wie beispielsweise der Straßenbahnverbindungen, sind Teil der strategischen Ausrichtung.

## 4 Rahmenkonzeption

Die Rahmenkonzeption für die Entwicklung des KÖPNV dient der Erreichung der verkehrspolitischen Zielvorgaben im Landkreis Oder-Spree. Das Hauptziel ist die Weiterentwicklung des Angebots unter Berücksichtigung zweier zentraler Parameter: Fahrgastnutzen und Finanzierbarkeit.

Die Planung agiert in einem Spannungsfeld zwischen verkehrlicher Attraktivität und wirtschaftlicher Effizienz. Die in der Konzeption getroffenen Festlegungen sind als Mindeststandards zu verstehen, wobei darüberhinausgehende verkehrlich sinnvolle Verbesserungen möglich sind.

Um eine flächendeckende Versorgung zu gewährleisten und Parallelverkehre zu vermeiden, wird ein hierarchisch gegliedertes System etabliert. Dieses umfasst die nachfolgenden Elemente:

Netztyp / Kategorie	Funktion / Beschreibung	Einsatzgebiete
Hauptliniennetz (Kategorie A)	Verbindung von zentralen Orten, Siedlungsschwerpunkten und Hauptverknüpfungspunkten (Bahn/Bus) sowie kreisgrenzenübergreifende Verbindungen in PlusBus-Qualität	Interkommunale Hauptverkehrsachsen
Nebennetz (Kategorie B)	Ergänzung des Hauptnetzes durch Linien zur Erschließung von Gemeindegebieten	Lokale Erschließung, touristische Funktionen (z. B. Region Schwielochsee)
Ergänzungsnetz	Bedarfsorientierte Erschließung des ländlichen Raumes und Anbindung von Ortsteilen ( $\geq 100$ Einwohner) an zentrale Orte	Schülerverkehr, spezifische Pendlerrelationen und ländliche Gebiete
Stadtbusnetze	Feinerschließung, Verdichtung sowie Abdeckung des lokalen Schüler- und Jedermannverkehrs	Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde/Spree und Raum Erkner
Flexible Bedienformen	Rufbus	Achse GosenNeu Zittau
	On-Demand-Angebot DALLI	Beeskow, Storkow (Mark), Friedland (NL); Ämter Odervorland, Scharmützelsee, Neuzelle; Gemeinden Rietz-Neuendorf, Tauche (inkl. Kieselwitz)
Straßenbahnnetz	Erschließung von an Berlin angrenzenden Gemeinden an das S-Bahn-Netz	Gemeinden Woltersdorf und Schöneiche bei Berlin

Tabelle 1: Netzkategorien

# Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

## Rahmenkonzeption

In nachfolgender Grafik ist das hierarchisch gegliederte ÖPNV-Netz dargestellt.

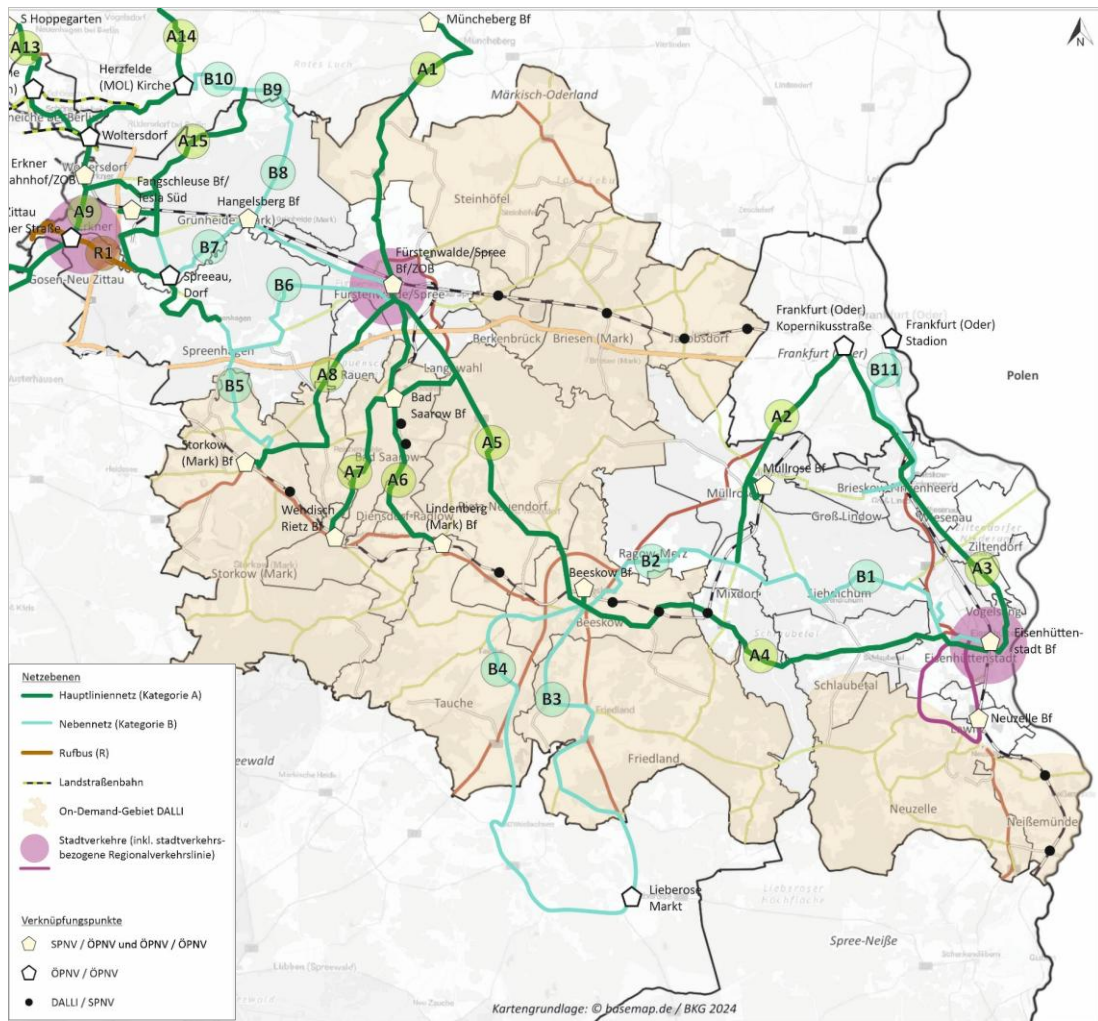


Abbildung 1: Netzkonzeption

## 4.1 Mindestbedienstungsstandards

Als **Mindestbedienstungsstandard** werden die minimal einzuhaltenden Bedienungshäufigkeiten (Fahrtenpaare) auf den ÖPNV-Relationen des Landkreises festgelegt. Abweichungen im Sinne einer Verbesserung sind möglich und sinnvoll, wenn eine entsprechende Nachfrage vorhanden ist, es sich aufgrund der Fahrzeugoptimierung anbietet und bei erweiterten Angeboten die Finanzierung (ggf. durch Dritte) sichergestellt werden kann. Zudem ist vor Betriebsbeginn und nach Betriebsende in den jeweils angegebenen Zeiträumen eine bedarfsorientierte Bedienung möglich.

Der **Regionalverkehr** wird in verschiedene Netzebenen unterteilt, die unterschiedliche Bedienzeiten und Taktfrequenzen aufweisen.

- **Hauptnetz:** An Schul- und Ferientagen verkehrt das Hauptnetz 5:00-21:00 Uhr (60-min-Takt; 16 Fahrtenpaare pro Tag). An Wochenenden ist der Betriebszeitraum verkürzt (Samstag ca. 7:00–19:00 Uhr, Sonntag ca. 9:00–19:00 Uhr) und die Bedienung erfolgt im 120-min-Takt.

## Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

### Rahmenkonzeption

- **Nebennetz:** Die Bedienung erfolgt an Werktagen 8:00-16:00 Uhr (120-min-Takt; 7 Fahrtenpaare pro Tag). Am Wochenende ist der Betrieb auf die Kernzeiten zwischen 9:00/11:00 Uhr und 17:00 Uhr (4 Fahrtenpaare pro Tag) begrenzt.
- **Ergänzungsnetz:** Dieses dient der bedarfsorientierten Erschließung, beispielsweise für die Schülerbeförderung, und folgt keinem festen Takt.
- **Flexible Flächenbedienung (On-Demand):** Dieses Angebot ist von 6:00 bis 22:00 Uhr (Werktag) bzw. 8:00 bis 22:00 Uhr (Wochenende) verfügbar, kann aber bei Bedarf bis 00:30 Uhr am Folgetag verlängert werden.

Für **Stadtverkehre** und **lokale Verbindungen** gelten spezialisierte Standards:

- **Erkner und Umgebung:** Hier werden Hauptlinien und der liniengebundene RufBus (R1) mit einem 60-min-Takt (Werktag) bzw. 120-min-Takt (Wochenende) bedient. Zudem sichern PlusBus-Linien ein Grundangebot mit bis zu zwei Fahrten pro Stunde (werktags) bzw. einem 60-min-Takt (Wochenende) auf wichtigen Achsen.
- **Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree:** Die Linien werden in Hauptlinien (Füwa 1) und Nebenlinien (Füwa 2/3) unterteilt. Die Hauptlinie bietet wochentags einen 30-min-Takt und am Wochenende einen 60-min-Takt, während die Nebenlinien generell im 60-min-Takt verkehren.
- **Stadtverkehr Eisenhüttenstadt:** Hier gibt es Haupt- (Ehs 1), Neben- (Ehs 2) und Ergänzungslinien (Ehs 3). Wochentags bietet die Hauptlinie einen 30-min-Takt und die Nebenlinie einen 60-min-Takt. Am Wochenende fährt die Hauptlinie im 60-min-Takt und die Nebenlinie im 120-min-Takt.

Die **Straßenbahnen** verkehren nach Verkehrsaufkommen und Verkehrszeiten. In der Hauptverkehrszeit wird ein dichter Takt von 10 min angestrebt, während in der Normalverkehrszeit die Intervalle 20 min betragen und in der Schwachverkehrszeit auf 30 bis 40 min ansteigen.

## 4.2 Erreichbarkeit

Um Mobilität zu gewährleisten, werden max. Reisezeiten zu zentralen Orten festgelegt:

- Grundfunktionaler Schwerpunkt (GSP): maximal 30 min Reisezeit
- Mittelzentrum (MZ): maximal 45 min Reisezeit

Für das Erreichen von Oberzentren und der Metropole Berlin liegt die primäre Verantwortung beim SPNV, da diese Zentren nicht im Wirkungskreis des Landkreises als Aufgabenträger liegen. Der Landkreis Oder-Spree unterstützt dies durch attraktive Zubringerverkehre im kÖPNV.

Für die Erreichbarkeit zentraler Orte wird das Fahrtenangebot nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten gestaffelt. Größere Orte ( $\geq 1.000$  Einwohner) erhalten ein deutlich umfangreicheres Angebot an Fahrtenpaaren als kleinere Orte.

Ein effizientes Liniennetz erfordert Umsteigepunkte zwischen Bus, Straßenbahn und Eisenbahn. Um die Qualität der Reiseketten zu sichern, gelten folgende Vorgaben für Umsteigezeiten:

- Bus zu Bus / Bus zu Straßenbahn: 2 bis 15 min
- Bus/Straßenbahn zu Eisenbahn: 5 bis 15 min

### 4.3 Räumliche Erschließung (Haltestellen)

Die Haltestellenabstände sind so zu wählen, dass sie die Erreichbarkeit optimieren. Der Einzugsradius (Luftlinienentfernung) einer Haltestelle beträgt:

- Eisenbahn: 800 m
- Straßenbahn/Bus: 400 m in verdichteten Räumen (z. B. Erkner, Fürstenwalde/Spree, Eisenhüttenstadt) und 500 m im restlichen Kreisgebiet

### 4.4 Schülerbeförderung

Die Sicherstellung des Schülerverkehrs ist eine Pflichtaufgabe des Landkreises. Grundsätzlich gilt das Ziel, Schüler so weit wie möglich in den regulären KÖPNV zu integrieren.

Die Zumutbarkeit der Beförderung wird anhand von Reisezeiten und Fußwegen definiert:

- Primarstufe (Klasse 1–6): bis 45 min Reisezeit, max. 2,0 km Fuß-/Radweg
- Sekundarstufe I (Klasse 7–10): bis 60 min Reisezeit, max. 3,5 km Fuß-/Radweg
- Sekundarstufe II (Klasse 11–13): bis 90 min Reisezeit, max. 5,0 km Fuß-/Radweg

Fahrten über 80 km werden nicht als tägliche Verbindung eingestuft.

Um einen reibungslosen Schulalltag zu ermöglichen, gelten folgende Parameter:

- Wartezeiten: maximal 45 min vor Schulbeginn (Ziel = 30 min) und 60 min nach Unterrichtsende (Ziel = 45 min)
- Umstiege: Grundschüler sollen mit max. einem Umstieg (Ziel = ohne Umstieg), weiterführende Schüler mit maximal zwei Umstiegen (Ziel = ein Umstieg) das Ziel erreichen
- Rückfahrten: Es müssen mindestens zwei Rückfahrten nach dem Unterricht angeboten werden (bei Oberschulen/Gymnasien nach der 6. bzw. 8. Stunde). Eine dritte Fahrt kann in begründeten Fällen beantragt werden.

### 4.5 Bedarfsgesteuerte Verkehrsformen

Als Ergänzung zum Linienverkehr werden flexible Mobilitätsformen eingesetzt:

Der **On-Demand-Verkehr DALLI** ist ein flexibles, Punkt-zu-Punkt-orientiertes Angebot in abgegrenzten Räumen. Die Disposition erfolgt in Echtzeit, die maximale Kapazität eines Fahrzeugs beträgt 8 Personen. Auf Anforderung wird Barrierefreiheit gewährleistet. Eine Buchung ist im Voraus per Telefon oder App möglich. Es gilt der VBB-Tarif zuzüglich eines zeitdifferenzierten Komfortzuschlags.

Der **RufBus** ist ein fahrplangebundener Verkehr auf festen Linienabschnitten. Im Gegensatz zu DALLI werden keine Zuschläge auf den VBB-Tarif erhoben. Eine Anmeldung ist in der Regel 60 min vor Abfahrt erforderlich.

### 4.6 Qualitative Standards im ÖPNV

Um den ÖPNV als wettbewerbsfähige Alternative zum privaten Auto zu etablieren, reicht die reine Quantität des Angebots nicht aus. Entscheidend ist die kontinuierliche Steigerung der Qualität. Die Qualitätsstandards müssen detailliert, eindeutig und verständlich definiert sein, wobei stets die regionalen Gegebenheiten und die Bedürfnisse der Fahrgäste zu berücksichtigen sind.

#### 4.6.1 Barrierefreiheit

Seit 2022 gilt gemäß PBefG der Grundsatz der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV: Ziel ist die hinreichende Inklusion von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Vollständige Barrierefreiheit bedeutet, dass bauliche Anlagen, Fahrzeuge, Informationen und Kommunikationseinrichtungen für Menschen mit körperlichen, geistigen, seelischen oder sonstigen Beeinträchtigungen ohne besondere Erschwernis und ohne fremde Hilfe nutzbar sein müssen. Diese umfassen die Haltestelleninfrastruktur und deren Zuwegungen, die Gestaltung und Ausstattung der Fahrzeuge sowie Information, Kommunikation, Betrieb und Dienstleistungen. Ein zentraler Standard ist das „Zwei-Sinne-Prinzip“. Wichtige Informationen müssen für Fahrgäste über mindestens zwei der drei Sinne – Sehen, Hören oder Tasten – zugänglich sein.

Der Landkreis Oder-Spree fungiert als Aufgabenträger und muss mit Straßenbaulastträgern, Verkehrsunternehmen, den Interessen- und Behindertenverbänden und dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) kooperieren. Obwohl die vollständige Barrierefreiheit das Ziel ist, sieht das PBefG unter bestimmten Bedingungen Ausnahmen vor. Für den Landkreis Oder-Spree gelten diese für Haltestellen in sehr kleinen Ortsteilen ( $\leq 100$  Einwohner), bei extrem geringem Fahrgastaufkommen (i. d. R. weniger als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag) oder wenn bauliche Gegebenheiten dies auf absehbare Zeit unmöglich machen. Ausnahmen dürfen jedoch nicht für Haltestellen in der Nähe von Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Personen gelten.

Neben der allgemeinen Barrierefreiheit sollen gezielte Maßnahmen die Erreichbarkeit von Schulen, medizinischen Einrichtungen und Stadtzentren verbessern sowie die Information für Senioren, Kinder und Familien optimieren.

#### 4.6.2 Fahrzeuge und Beförderungskomfort

Ein moderner Fahrzeugpark ist maßgeblich für die wahrgenommene Qualität des ÖPNV. Für Fahrzeuge mit mehr als neun Sitzplätzen gelten folgende Vorgaben:

- Einsatz von Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeugen mit speziellen Sondernutzungsflächen.
- Das Höchstalter der Fahrzeuge darf 14 Jahre nicht überschreiten.
- Integration eines ITCS (Rechnergestütztes Betriebsleitsystem), akustische und optische Haltestellenansagen sowie automatisierte Fahrgastzählensysteme (mindestens 85 % der Flotte).
- Klimatisierung im Passagierbereich, WiFi-Hotspots und Lademöglichkeiten für Mobilgeräte

Bei Neuanschaffungen ist auf emissionsarme oder -freie Antriebe zu achten. Fahrzeuge müssen mindestens der Abgasnorm Euro 6 entsprechen, sofern sie nicht emissionsfrei sind. Im bedarfsorientierten Verkehr (On-Demand) müssen mindestens 10 % der Fahrzeuge barrierefrei sein, mind. sechs Sitzplätze bieten und mit Elektroantrieb betrieben werden.

#### 4.6.3 Betrieb: Pünktlichkeit, Service und Information

Die Zuverlässigkeit des Fahrplans ist eine Kernanforderung an die Qualität im kommunalen ÖPNV.

- Pünktlichkeit: Verfrühungen von mehr als einer Minute gelten als Fahrtausfall. Verspätungen < 5 Minuten gelten als pünktlich, sofern dadurch keine Anschlüsse gefährdet sind.
- Anschlusssicherung: Die Verknüpfung zwischen SPNV und kÖPNV sowie zwischen P+R- und B+R-Anlagen muss sichergestellt werden. Dies geschieht durch optimierte Fahrpläne und die Kommunikation über ITCS-Systeme.
- Service und Fahrgastinformation: Die Information muss über alle Kanäle (Print, App, Web, Personal) hinweg konsistent sein und den VBB-Corporate-Design-Vorgaben entsprechen. Besonderes Augenmerk liegt auf der Barrierefreiheit der Informationsmedien.
- Störungs- und Beschwerdemanagement: Im Falle von Störungen müssen Fahrgäste proaktiv (unter Beachtung des Zwei-Sinne-Prinzips) über Art, Dauer und Alternativen informiert werden. Das Beschwerdemanagement muss eine Bestätigung innerhalb von 24 Stunden und eine inhaltliche Rückmeldung innerhalb von fünf Arbeitstagen gewährleisten.

#### 4.6.4 Tarif, Vertrieb und Personal

Der Landkreis ist Teil des VBB-Tarifverbunds. Ziel ist ein einfacher, transparenter und gerechter Tarif, der Zugangsbarrieren minimiert und gleichzeitig die Tarifergiebigkeit sichert. Die Tarifentwicklung sollte sich an den Produktionskosten orientieren und für digitale Vertriebsformen geeignet sein. Multimodalen Wegeketten (z. B. Integration von Sharing-Angeboten) ist Rechnung zu tragen.

An das Fahr- und Servicepersonal werden folgende Anforderungen gestellt:

- fachliche Kompetenz und Beherrschung des Fahrzeugs
- Kundenorientierung und soziale Kompetenz, insbesondere gegenüber Kindern und Menschen mit Behinderungen
- Beherrschung der deutschen Sprache
- Fähigkeit, Hilfestellung beim Ein- und Ausstieg zu leisten

#### 4.6.5 Alternative Antriebssysteme und Zukunftstechnologien

Um die klimafreundliche Vorreiterrolle des ÖPNV umzusetzen, sollen im Landkreis Oder-Spree die derzeit ausschließlich mit Diesel betriebenen Stadt- und Regionalbusse künftig verstärkt durch alternative Antriebe ersetzt werden. Zudem setzt sich der Landkreis für die Erprobung und Umsetzung innovativer Technologien ein. Dafür wird auf folgende Themen fokussiert:

- Alternative Antriebe: Der Übergang zu Elektro- und Wasserstoffantrieben ist durch EU-Richtlinien (CVD) und das SaubFahrzeugBeschG für bestimmte Fahrzeugarten vorgegeben (bis 2030: 65 % saubere Busse, davon 50 % emissionsfreie Busse)
- Automatisierung: Hochautomatisierte Fahrzeuge (SAE-Level 4) werden als Potenzial für ländliche Gebiete und On-Demand-Verkehre untersucht
- Zusätzliche Mobilitätsformen: Konzepte wie Seilbahnen, Fähren oder Flugtaxis werden als ergänzende Lösungen betrachtet

## 5 Maßnahmenpaket

Mit den nachfolgenden Maßnahmen sollen bestehende Defizite beseitigt und die Attraktivität des ÖPNV bis 2030 gesteigert werden.

Maßnahmen 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. Mit Blick auf steigende Betriebskostenzuschüsse wird eine Flexibilität bei den Maßnahmen eingeräumt, sodass diese unabhängig voneinander umgesetzt werden können.

### 5.1 kÖPNV-Leistungsangebot

Das kommunale ÖPNV-Leistungsangebot umfasst Maßnahmen zum Ausbau des PlusBus-Netzes, zur Neustrukturierung des Stadtverkehrs, zum Ausbau flexibler Bedienangebote (On-Demand) sowie zukunftsorientierte Prüfaufträge.

#### L-16: Optimierung des Schülerverkehrs

Die Fahrgastgruppe der Schüler stellt die größte Fahrgastgruppe im kommunalen ÖPNV dar. Mittels einer Optimierung des Schülerverkehrs sollen insbesondere auf Hauptachsen und in verdichteten Räumen Synergien zum Jedermann-Verkehr hergestellt, im ländlichen Raum Tourenplanungen mit hoher Effizienz durchgeführt und freigestellte Schülerverkehre nur in Ausnahmefällen nachbeauftragt werden. Das Ergebnis der einmaligen Optimierung soll jährlich durch die Verkehrsunternehmen fortgeschrieben werden.

#### L-1: PlusBus Fürstenwalde/Spree – Müncheberg

Zwischen Fürstenwalde/Spree und Müncheberg wird als Hauptnetzachse A01 eine PlusBus-Linie eingeführt. In Müncheberg übernimmt die Linie zusätzlich die Aufgaben der dortigen Stadtbuslinie 939. An den Bahnhöfen in Fürstenwalde/Spree (Berlin – Frankfurt (Oder)) und Müncheberg (Berlin – Küstrin-Kietz) bestehen Umstiege zum Zug mit weniger als 15 min Umsteigezeit. Die Achse erschließt zudem die Ortsteile Schönfelde, Beerfelde und Trebus von Fürstenwalde/Spree.

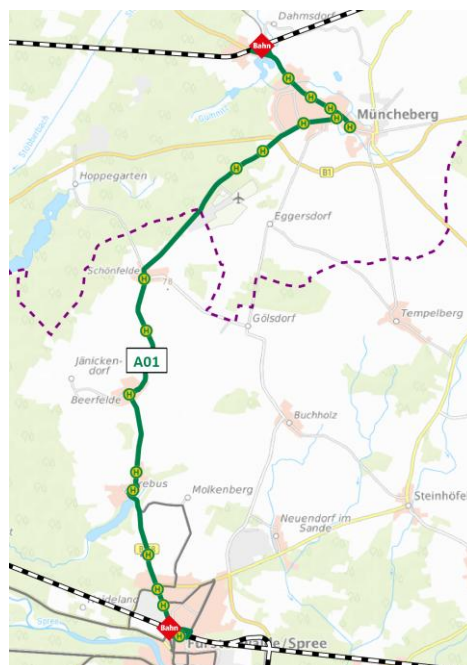


Abbildung 2: PlusBus Fürstenwalde/Spree – Müncheberg

## Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

### Maßnahmenpaket

#### L-2: PlusBus-Dreieck Müllrose – Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt

Um neue Fahrgastpotenziale zu erschließen werden zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt (A03) sowie Frankfurt (Oder) und Mixdorf (A02) über Müllrose neue PlusBus-Verbindungen geschaffen. Ab Mixdorf wird zweistündlich alternierend nach Beeskow (B02) oder Eisenhüttenstadt (B01) gefahren. In Eisenhüttenstadt übernimmt die A03 die Anbindung des Stadtteils Fürstenberg (Oder), während in Frankfurt (Oder) Parallelverkehre zum dortigen Stadtverkehr vermieden werden.

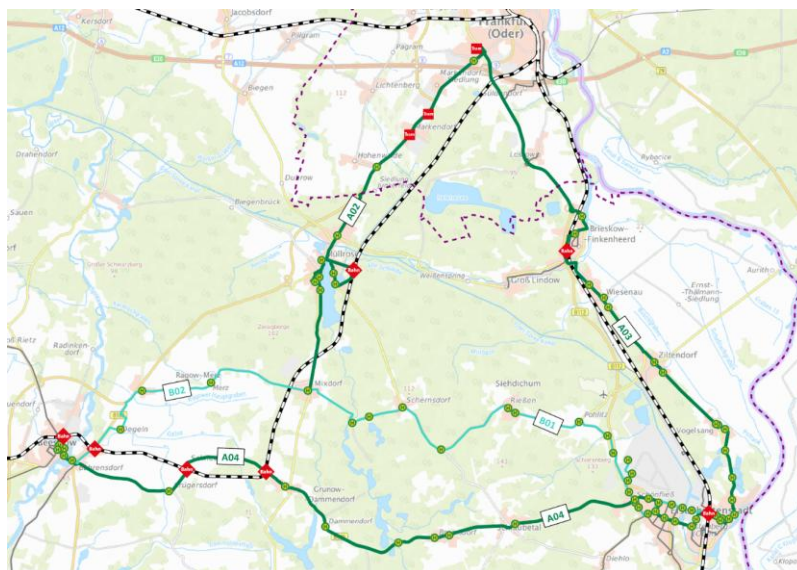
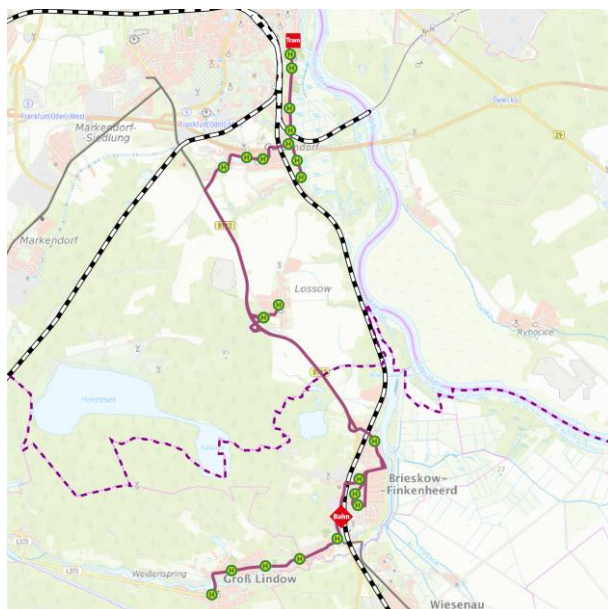


Abbildung 3: PlusBus-Dreieck Müllrose – Frankfurt (Oder) – Eisenhüttenstadt

Für eine höhere Erschließung in Eisenhüttenstadt soll die PlusBus-Linie 400 (A04) über die Straße der Republik geführt werden. Ziel ist die Anbindung des grundfunktionen Schwerpunktes Müllrose und der Mittelzentren Beeskow und Eisenhüttenstadt an das Oberzentrum Frankfurt (Oder) sowie Schaffung von Zuganschlüssen unter 15 min.

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



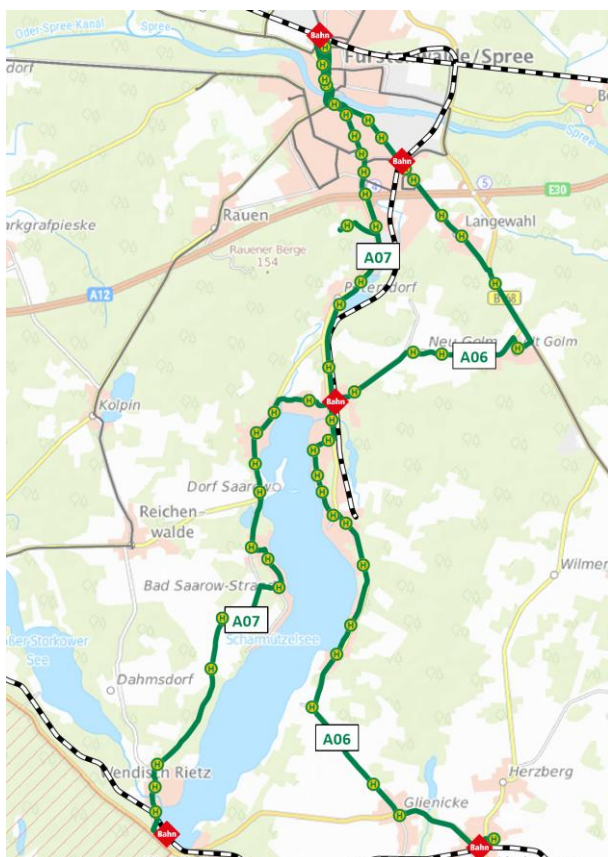
Um das hohe Fahrgastpotenzial in Groß Lindow auszuschöpfen, soll die Linie 984 als Gemeinschaftslinie der Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) (SVF) und des Landkreises von Lossow über Brieskow-Finkenheerd bis nach Groß Lindow verlängert werden. Die neue Achse übernimmt im 60-min-Takt in Brieskow-Finkenheerd die Feinerschließung sowie die Anbindung der Amtsverwaltung, welche durch den PlusBus nicht abgedeckt wird. Durch die Einrichtung neuer Haltestellen und die Sicherstellung kurzer Umsteigezeiten in Frankfurt (Oder) wird eine effiziente Vernetzung der Region ermöglicht.

Abbildung 4: Gemeinschaftslinie 984 und Verlängerung von Lossow nach Groß Lindow

## Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

### Maßnahmenpaket

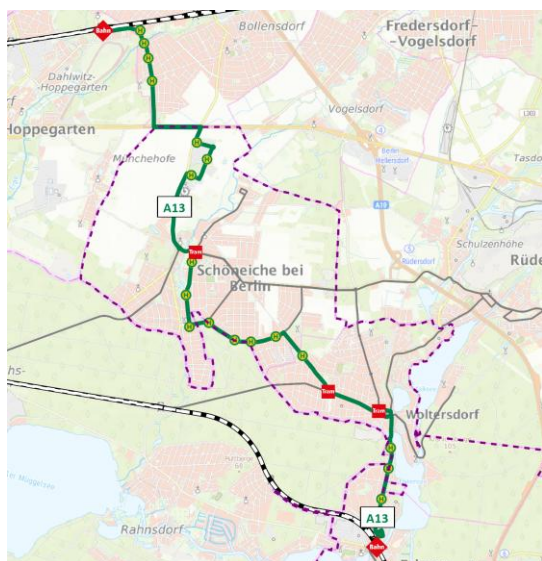
#### L-3: PlusBus-Achsen am Scharmützelsee



Es werden zwei Hauptnetzachsen (A06 und A07) östlich und westlich des Scharmützelsees eingerichtet. Diese verbinden Fürstenwalde/Spree mit Bad Saarow sowie Wendisch Rietz bzw. Lindenberg. Die A06 führt zwischen Bad Saarow und Fürstenwalde/Spree über Neu Golm und Langewahl, um Parallelverkehre zur Bahn zu vermeiden. An den Bahnhöfen in Fürstenwalde/Spree, Wendisch Rietz und Lindenberg entstehen Zuganschlüsse unter 15 min. In Bad Saarow kann zwischen den Achsen A06 und A07 umgestiegen werden, um die gegenüberliegende Seite des Scharmützelsees zu erreichen.

Abbildung 5: PlusBus-Achsen am Scharmützelsee

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



Die PlusBus-Linie 420 (Achse A13) soll in der Linieneinführung angepasst werden, um den S-Bahnhof Hoppegarten zu bedienen. Dadurch kann an Wochentagen eine Anbindung von Woltersdorf und Schöneiche bei Berlin an den 10-min-Takt der S5 gewährleistet werden.

Abbildung 6: PlusBus Erkner – S Hoppegarten

## Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

### Maßnahmenpaket

#### L-5: PlusBus Erkner – Flughafen BER

Die Maßnahme einer neuen Busverbindung Erkner – Flughafen BER wird aus dem alten NVP übernommen. Nun als PlusBus definiert, verbindet die Achse A11 das südöstliche Berliner Umland (u. a. Gosen-Neu Zittau, Eichwalde) direkt mit dem Flughafen BER und dem Mittelzentrum Erkner. Zwischen Erkner und Wernsdorf entsteht zusammen mit der PlusBus-Linie 428 ein 20/40-min-Takt, der ab Gosen-Neu Zittau nach Erkner durch die Linie Erk 3 auf einen 20-min-Takt verdichtet wird.

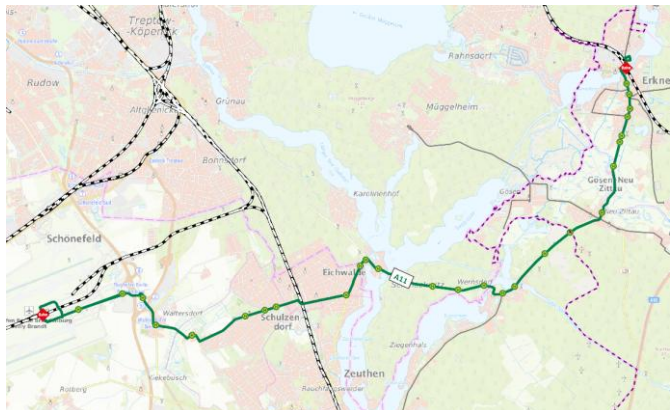


Abbildung 7: PlusBus Erkner – Flughafen BER

#### L-6: Linienkonzept Bahnhof Fangschleuse

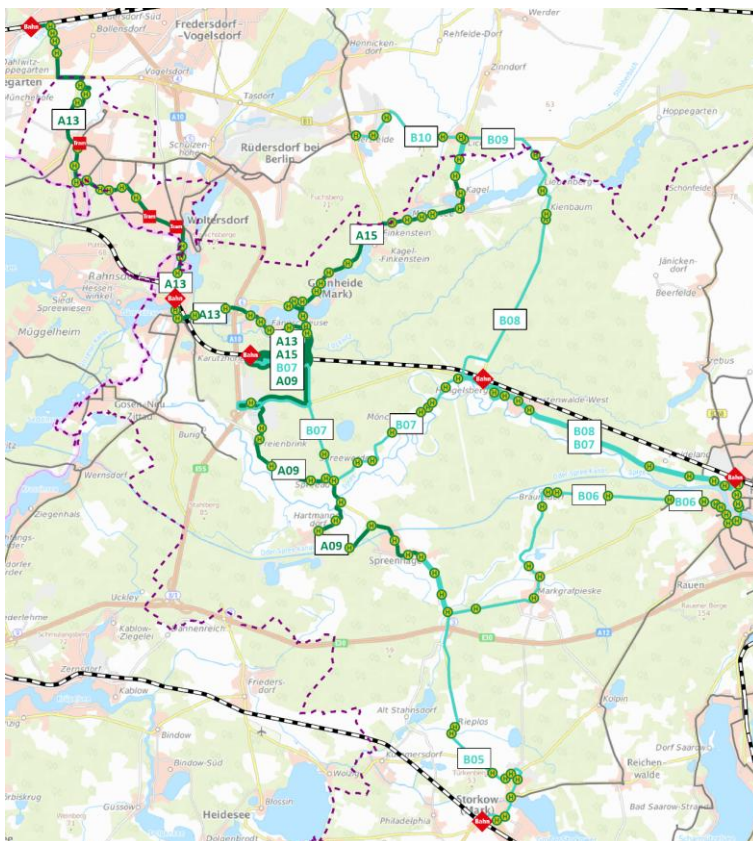


Abbildung 8: Linienkonzept Bahnhof Fangschleuse und Tesla-Anbindung

Mit dem Neubau des Bahnhofs Fangschleuse als zentralen Busknoten werden die Linien in den Gemeinden Grünheide (Mark) und Spreenhagen neu strukturiert. Es entstehen klare Achsen, welche auch die Pendlerverkehre von und zur Tesla-Gigafactory passend zu den Schicht- und Arbeitszeiten integrieren.

Das Konzept besteht aus drei Hauptachsen, welche sich an einem Ende jeweils auf zwei Linienäste aufspalten. Die Achse A09 Fangschleuse – Spreenhagen führt weiter nach Storkow (Mark) (B05) bzw. Fürstenwalde/Spree über Markgrafpieske (B06), die Achse A15 Fangschleuse – Kagel führt weiter nach Herzfelde (B10) bzw. Kienbaum (B09).

Die Achsen B07 Fürstenwalde/Spree – Spreewerder – Fangschleuse und B08 Fürstenwalde/Spree – Kienbaum überlagern sich zwischen Hangelsberg und Fürstenwalde/Spree, wobei die Achse B08 in Kienbaum in die Achse B09 übergeht. Zusätzlich soll die Achse A13 von Erkner

## Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

### Maßnahmenpaket

nach Fangschleuse verlängert werden. Es entstehen Zuganschlüsse in Fangschleuse, Hangelsberg, Fürstenwalde/Spree und Storkow (Mark) unter 15 min.

#### L-7: Stadtverkehr Eisenhüttenstadt

Für die Einhaltung der Rahmenkonzeption werden die Stadtbuslinien neu definiert. Die Linie Ehs 1 fährt als Hauptlinie im 30-min-Takt und verbindet die dicht besiedelten Wohngebiete mit den wichtigen Zielen der Stadt. Die Linie Ehs 2 verbindet als PlusBus-Ring Neuzelle mit Eisenhüttenstadt und übernimmt weitere Stadtbusfunktionen in Eisenhüttenstadt, wo sie überlagert im 30-min-Takt verkehrt. Dadurch erhält Diehlo erstmals eine stündliche Anbindung an die Stadt. Die Linie Ehs 3 bindet das Qualifizierungs-Centrum zu den benötigten Zeiten an den Bahnhof an. Der ZOB wird aufgrund der fehlenden Netzwirkung und dem dringenden Sanierungsbedarf aufgegeben.

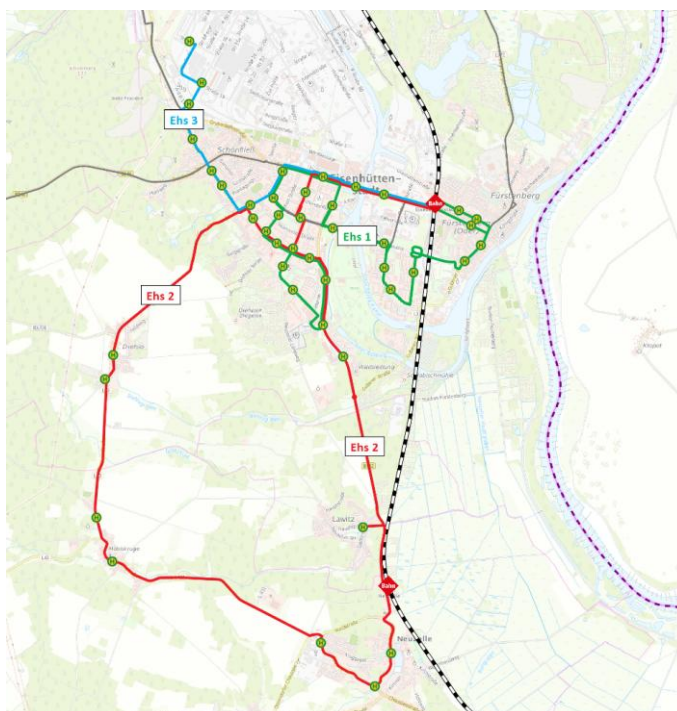


Abbildung 9: Stadtverkehr Eisenhüttenstadt

#### L-8: On-Demand-Verkehr Neuzelle

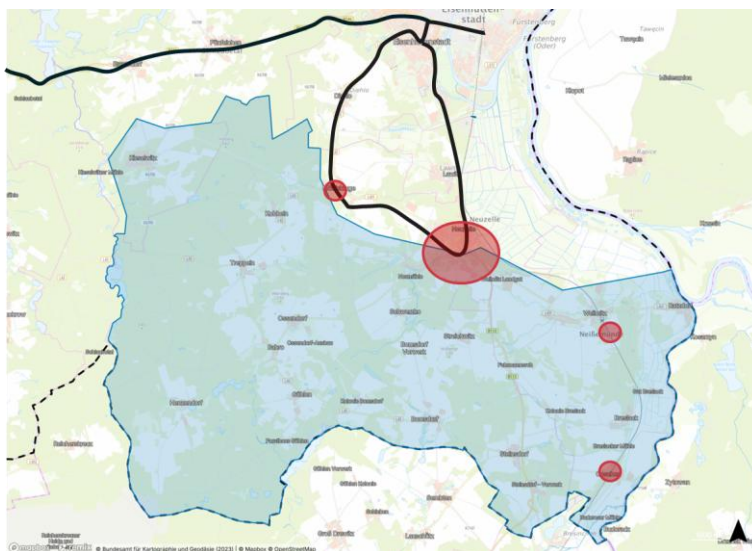


Abbildung 10: DALLI-Gebiet Neuzelle

Das Amt Neuzelle (mit Ausnahme von Neuzelle und Möbiskrüge) sowie Kieselwitz aus der Gemeinde Schlaubetal sollen einen On-Demand-Verkehr erhalten. Zugangsstellen zum On-Demand sind die Bahnhöfe Coschen und Wellmitz. Es sind auch Fahrten von und nach Möbiskrüge und Neuzelle zum PlusBus Ehs 2 als auch zur Bahn möglich.

## Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

### Maßnahmenpaket

#### L-9: Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree

Der Stadtverkehr in Fürstenwalde/Spree sorgt für die Feinerschließung der Stadtteile und verkehrt ergänzend zu den Achsen des Regionalverkehrs. Die Linie Füwa 1 bildet eine starke Nord-Süd-Achse und bedient alle aufkommensstarken Schwerpunkte im 30-min-Takt. Alle zwei Stunden wird zusätzlich Molkenberg im Richtungsbetrieb angebunden. Die Nebenlinien Füwa 2 und Füwa 3 ergänzen das Angebot im 60-min-Takt und binden den Stadtpark, das Ulanenviertel, Gewerbe Ost, Westend, die Spreevorstadt und Rauensche Ziegelei an den Bahnhof und die Linie Füwa 1 an.

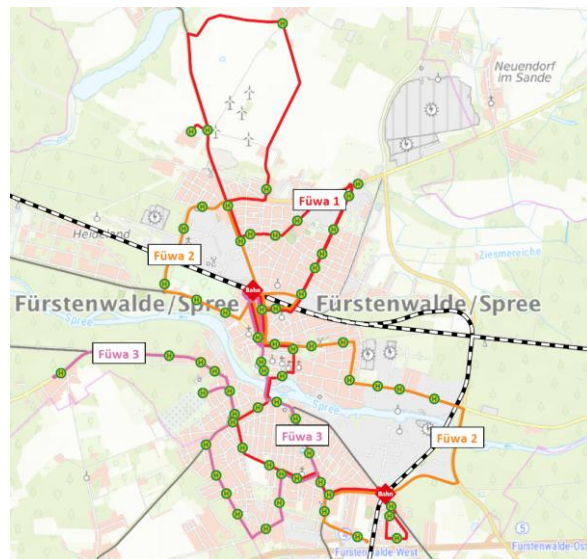


Abbildung 11: Stadtverkehr Fürstenwalde/Spree

#### L-10: Prüfauftrag: Nachtbusverkehr Fürstenwalde/Spree

Der Landkreis prüft die Einführung eines Nachtbusverkehrs in der Stadt Fürstenwalde/Spree. Dies beinhaltet ebenfalls die Prüfung der Beteiligung an der Finanzierung durch die Stadt Fürstenwalde/Spree.

#### L-11: Stadtverkehr Erkner

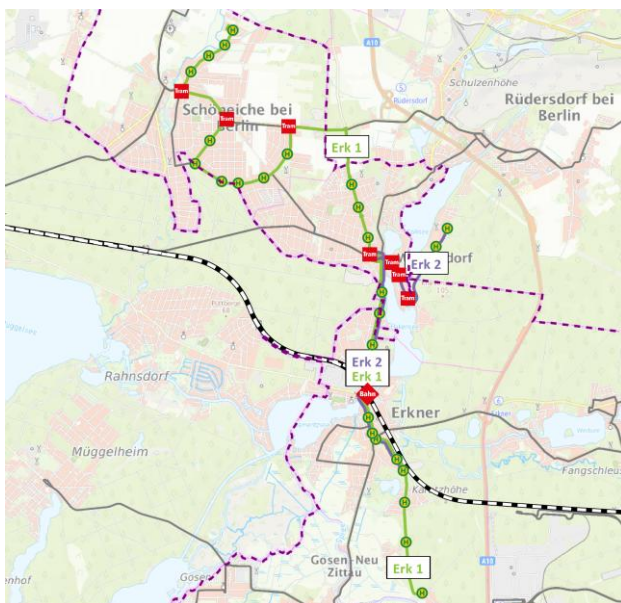


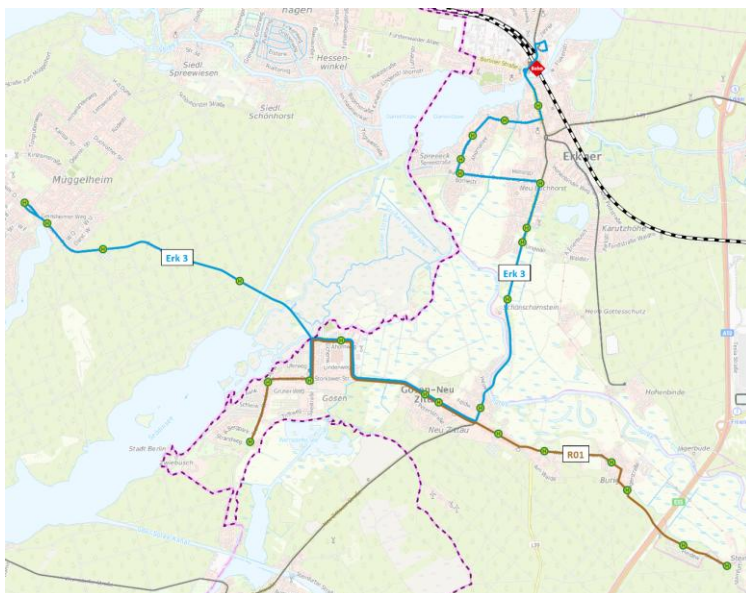
Abbildung 12: Stadtverkehr Erkner

Analog zu Fürstenwalde/Spree und Eisenhüttenstadt soll in Erkner ein Stadtbusnetz aufgebaut werden. Die Linien Erk 1 und Erk 2 fahren im 60-min-Takt, wobei sie sich im Hauptabschnitt Erkner, Jägerstraße – Woltersdorf, Straßenbahndepot auf einen 30-min-Takt überlagern. Zwischen Rüdersdorf bei Berlin und Woltersdorf wird die Linie Erk 2 auf einen 30-min-Takt verdichtet. Die Linie Erk 1 schließt Erschließungslücken in Schöneiche bei Berlin, wobei Kleinschönebeck erstmals eine ÖPNV-Anbindung erhält. Es wird kein Parallelverkehr zur Straßenbahnlinie 88 hergestellt, Umsteigebeziehungen zwischen Bus und Straßenbahn werden jedoch ermöglicht.

## Nahverkehrsplan für den Landkreis Oder-Spree

### Maßnahmenpaket

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



Die Linien 424 und 369 werden zu einer neuen Linie Erk 3 vereinigt. Diese übernimmt in Erkner zusätzlich die Befahrung des Neuseelands. Die Ortsteile in Gosen-Neu Zittau ohne regulären Linienverkehr werden mit einer neuen Rufbuslinie R01 angebunden. Sie kann im Stundentakt bestellt werden und bietet Anschlüsse an die Linie Erk 3.

Abbildung 13: Darstellung Erkner – Berlin-Müggelheim und Rufbusachse

#### L-14: On-Demand-Verkehr Odervorland

Im Amt Odervorland soll ein On-Demand-Gebiet eingeführt werden. Die Bahnhöfe Berkenbrück, Briesen (Mark), Jacobsdorf und Pilgram dienen als Zugang vom On-Demand-Verkehr in den Zug. Es sind auch Zubringerfahrten zum Bahnhof in Fürstenwalde/Spree möglich.

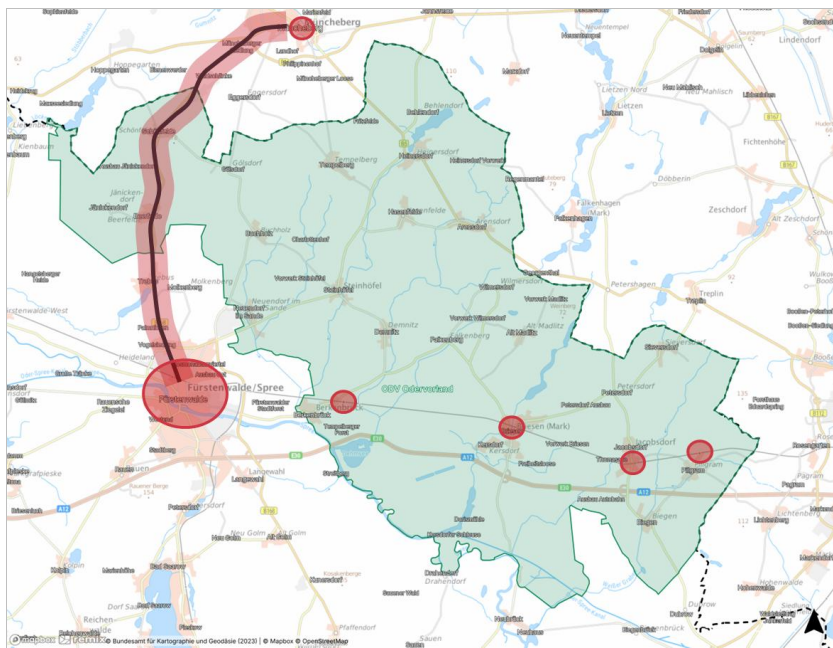
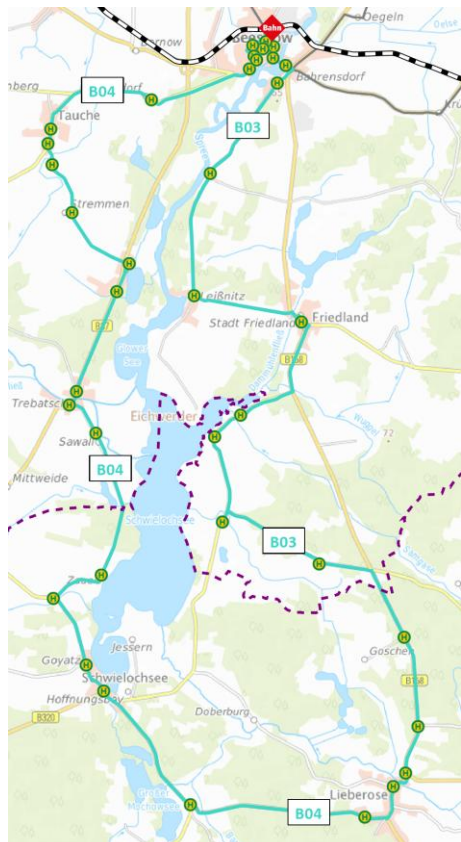


Abbildung 14: DALLI-Gebiet Odervorland

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



Die Region südlich von Beeskow rund um den Schwielochsee erhalten eine Grundbedienung über die Nebennetzachsen B03 und B04. Die Ringstruktur mit Übergang in Lieberose optimiert alltägliche Pendler- und Schülerbeziehungen und verbessert die touristische Erschließung des Schwielochsee-Gebietes. In Beeskow bestehen Zuganschlüsse in Richtung Königs Wusterhausen und Frankfurt (Oder).

Abbildung 17: Linienkonzept Schwielochsee

Für die Gemeinden Rietz-Neuendorf und Tauche sowie die Städte Beeskow und Friedland soll ein On-Demand-Angebot etabliert werden. Dabei sind auch Zubringerfahrten zu den Bahnhöfen Grunow (Niederlausitz) und Wendisch Rietz möglich. Weiterhin wird die Umsetzung eines autonomen Testbetriebes in diesem On-Demand-Gebiet vom Landkreis Oder-Spree vorangetrieben und entsprechende Fördermittel eingeworben.

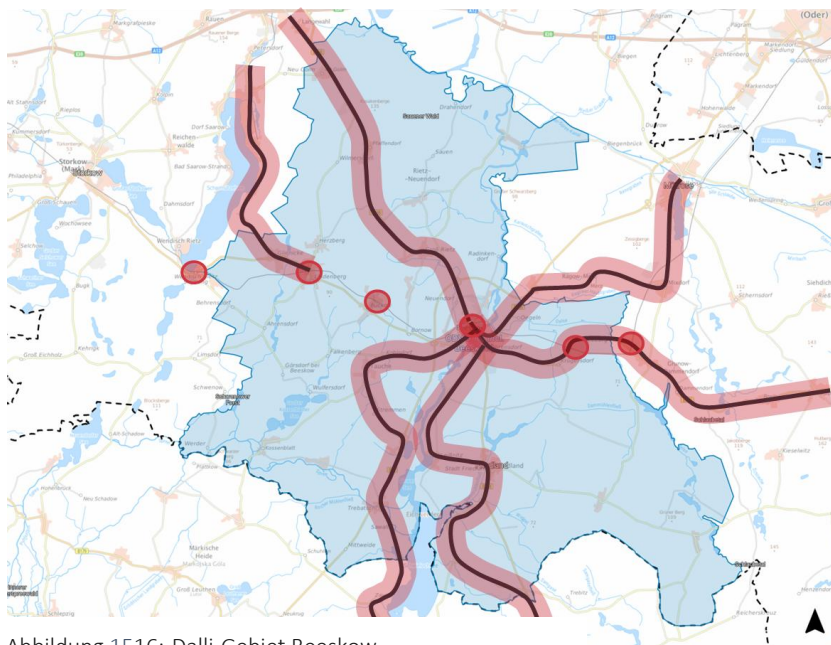


Abbildung 1516: Dalli-Gebiet Beeskow

### Weitere Maßnahmen zum ÖPNV-Leistungsangebot

- L-20: Prüfung eines flexiblen Taxi-Modells als Ergänzung außerhalb der DALLI-Gebiete
- L-17/L-18: Proaktive Planung der ÖPNV-Erschließung für geplante Neubaugebiete (z. B. Storkow (Mark), Fürstenwalde/Spree, Woltersdorf) sowie geplanter und bestehender Gewerbe- und Industriegebiete (z. B. Tesla, ArcelorMittal)
- L-19: Prüfung der Umwandlung von Tesla-Werksverkehren in öffentlichen Linienverkehr
- L-21: Durchführung einer Machbarkeitsstudie für eine Modellregion für autonomen Verkehr
- L-22: Untersuchung des Einsatzes von Seilbahnen zur Überwindung topografischer Hindernisse oder zur touristischen Ergänzung

## 5.2 Information, Marketing, Vertrieb

- M-1: Mietwagen-Kooperation: Einbindung lokaler Mietwagenunternehmen in die Durchführung von DALLI-On-Demand-Verkehren zur besseren Fahrzeugauslastung
- M-2: Verkehrsmanagement-Organisation: Prüfung des Übergangs vom 2-Ebenen- zum 3-Ebenen-Modell durch die Gründung einer Verkehrsmanagement-Gesellschaft (VMG), welche die Planung, Steuerung und Vergabe zentralisiert
- M-3: Durchführung zielgruppenspezifischer Mobilitätsberatung (Senioren, Pendler, Jugendliche)
- M-4: Mobilitätsplattform: Etablierung einer verkehrsmittelübergreifenden App (via VBB), die alle Mobilitätsoptionen (Bus, Bahn, Taxi, Sharing, On-Demand, sogar Fuß-/Radwege) transparent vergleichbar macht

## 5.3 Infrastruktur

- I-1/I-2/I-3: Systematische Erfassung, Konzeption und sukzessive Realisierung eines barrierefreien Ausbaus aller Haltestellen und Zuwegungen nach VBB-Vorgaben
- I-4: Gezielte Anordnung neuer oder verlegter Haltestellen (z. B. in Eisenhüttenstadt, Bad Saarow, Schöneiche bei Berlin und Groß Lindow), um die Erschließung der im Leistungsangebot definierten Achsen zu ermöglichen
- I-5: Aufbau von Mobilitätsstationen zur Verknüpfung verschiedener Mobilitäts- und Serviceangebote (Ladeinfrastruktur, Sicherheit, Service)
- I-6: Vereinheitlichung der Grundausrüstung (Sitzgelegenheiten, Beleuchtung, Überdachung) für alle wichtigen Verknüpfungspunkte
- I-7: Laufende Prüfung und Sicherstellung der Bus/Bus- und Bus/Bahn-Anschlüsse
- I-8/I-9: Ausbau von überdachten Fahrradabstellanlagen und Parkflächen an Bahnhöfen und Verknüpfungspunkten sowie Bereitstellung von Taxiständen
- I-10: Installation von Echtzeit-Anzeigern an wichtigen Knotenpunkten, die Informationen über Abfahrten, Verspätungen und Multimodalität bereitstellen
- I-11: Festlegung strenger Vorgaben für Sicherheit, Qualität und Umweltfreundlichkeit in Verkehrsverträgen zur Modernisierung und Standardisierung des Straßenbahn- und Busfuhrparks
- I-12/I-13: Schaffung der infrastrukturellen und konzeptionellen Grundlagen für den Einsatz emissionsfreier Antriebe (alternative Antriebssysteme) zur Erreichung der Klimaziele