

**Nahverkehrsplan für den kommunalen
ÖPNV des Landkreises Märkisch-Oderland
2020 bis 2024**



Auftraggeber:	Landkreis Märkisch-Oderland Puschkinplatz 12, 15306 Seelow Verantwortlich: Herr Jörg Schleinitz
Auftragnehmer:	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG Warschauer Straße 59a, 10243 Berlin Verantwortlich: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20) Bearbeitung: Dipl.-Ing. Boris Eitel Dipl.-Geogr. Martin Meier Dipl.-Wirtsch.-Ing. Günter Kläring Dipl.-Geogr. Martin Liebing

Seelow, 12. Dezember 2018

Beschluss des Kreistages

Nr. 2018/KT/352-33

Inhaltsverzeichnis

		<u>Seite</u>
1	Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes	1
2	Angebots- und Nachfrageanalyse	5
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur	5
2.2	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	8
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	8
2.2.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)	11
2.2.3	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	15
2.3	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	16
2.4	Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf	18
3	Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV	20
3.1	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	20
3.2	Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten	26
4	Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen	27
4.1	Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots	27
4.2	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung	27



	<u>Seite</u>	
4.3	Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen	29
4.4	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards	30
4.4.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	31
4.4.2	Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz	34
4.4.3	Festlegung von Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten	36
4.4.4	Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung	37
4.4.5	Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre	38
4.4.6	Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland	39
4.4.7	Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für weitere Orts- und Kurortverkehre	41
4.4.8	Festlegung zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang	42
4.5	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	47
4.6	Angebots- und Maßnahmenplan für den kommunalen ÖPNV im regionalen Netz	49
4.7	Flexible und alternative Mobilitätsangebote	54
4.8	Gestaltung der Stadtverkehre und der Ortsverkehre im VBU	58
4.8.1	Stadtverkehre	58
4.8.2	Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland	59
4.8.3	Weitere Orts- und Kurortverkehre	61
4.9	Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan	61
5	Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement	65
5.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	65
5.2	Qualitätsmanagement	71
6	Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2024	76
6.1	Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen	73
6.2	Räumliche Differenzierung	75
7	Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing	76
7.1	Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung	76
7.2	Unternehmensorganisation	77
7.3	Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	78
7.3.1	Linienbündelung	78
7.3.2	Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	79
7.4	Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	82
7.5	Marketing	82



	<u>Seite</u>
8 Investitionsbedarf und Investitionsförderung	84
9 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des üÖPNV	91
9.1 Entwicklung der Beförderungstarife	91
9.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum	92
9.3 Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des kÖPNV	94

Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Landkreis MOL	6
Tabelle 2-2	Übersicht der Zentralen Orte	7
Tabelle 2-3	SPNV-Angebot im Landkreis MOL	10
Tabelle 2-4	Nutzfahrleistungen im Busliniennetz (Stand: Fahrplan 2017/18)	13
Tabelle 2-5	Mängel in der Anbindung von Siedlungseinheiten an Zentrale Orte	15
Tabelle 2-6	Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Verkehrsträgern und Linienbündeln 2012/2013 bis 2017	16
Tabelle 3-1	Analyse und Prognose der Einwohnerzahlen gesamt und nach Mittelbereichen	21
Tabelle 3-2	Schüler und Schulstandorte	22
Tabelle 3-3	Arbeitsmarkt- und Pendlerdaten	22
Tabelle 3-4	Berlinpendlungen 2008 - 2017 [Pers.]	23
Tabelle 3-5	Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2008 - 2017 [Pers.]	24
Tabelle 3-6	Motorisierungsgrad	25
Tabelle 4-1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen und -räume	32
Tabelle 4-2	Definition und Vorgaben für die Relationen im regionalen Hauptnetz	35
Tabelle 4-3	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	36
Tabelle 4-4	Vorgaben für Stadtverkehre	38
Tabelle 4-5	Übersicht der Relationen/Bereiche im Verflechtungsraum Berliner Umland	39
Tabelle 4-6	Definition und Vorgaben der Kategorien im Verflechtungsraum Berliner Umland	40
Tabelle 4-7	Vorgaben für weitere Ortsverkehre	41
Tabelle 4-8	Kategorisierte Verknüpfungspunkte (Vp)	42
Tabelle 4-9	Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten	43
Tabelle 4-10	Richtwerte für die Ausstattung von Haltestellen	46
Tabelle 4-11	Parameter für barrierefreie Haltestellen	47
Tabelle 4-12	Leistungsbilanz aus der Angebotsplanung ab Fahrplanjahr 2020	62
Tabelle 4-13	Geplante Nutzfahrleistungen im Busliniennetz auf Basis des Nahverkehrsplanes ab 12/2019	63
Tabelle 5-1	Ausstattungsparameter für barrierefreie ÖPNV-Fahrzeuge	68

Seite

Tabelle 6-1	Nachfrageentwicklung im ÖPNV bis 2024	74
Tabelle 8-1	Infrastrukturinvestitionen 2014 - ab 2017 nach Vorhabengruppen	85
Tabelle 8-2	Aufkommensstärkste Haltestellen mit Kategorisierung und Ausbauzustand	87
Tabelle 8-3	Investitionsbedarf Infrastruktur - Zusammenfassung	90
Tabelle 9-1	Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des kÖPNV	96
Tabelle 9-2	Mittelbedarf und Deckungsquellen zur ÖPNV-Finanzierung 2019 bis 2024	97

Verzeichnis Kartenteil

Karte 1	Einwohnerdichte nach Gemeinden 2016
Karte 1a	Einwohnerentwicklung der Gemeinden 2012 - 2016
Karte 2	ÖPNV-Netz nach Betreibern und zentrale Orte
Karte 3	ÖPNV-Liniennetz (Gesamtdarstellung)
Karte 4	ÖPNV-Liniennetz VBU
Karte 5	Angebotshäufigkeit Schultag
Karte 6	Angebotshäufigkeit Ferientag
Karte 7	Angebotshäufigkeit Samstag
Karte 8	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag
Karte 9	Angebotshäufigkeit Schultag in Bad Freienwalde
Karte 10	Angebotshäufigkeit Ferientag in Bad Freienwalde
Karte 11	Angebotshäufigkeit Samstag in Bad Freienwalde
Karte 12	Angebotshäufigkeit Sonntag in Bad Freienwalde
Karte 13	Angebotshäufigkeit Schultag in Strausberg (komplett)
Karte 14	Angebotshäufigkeit Schultag in Strausberg (Ausschnitt)
Karte 15	Angebotshäufigkeit Ferientag in Strausberg (komplett)
Karte 16	Angebotshäufigkeit Ferientag in Strausberg (Ausschnitt)
Karte 17	Angebotshäufigkeit Samstag in Strausberg (komplett)
Karte 18	Angebotshäufigkeit Samstag in Strausberg (Ausschnitt)
Karte 19	Angebotshäufigkeit Sonntag in Strausberg (komplett)
Karte 20	Angebotshäufigkeit Sonntag in Strausberg (Ausschnitt)
Karte 21	Angebotshäufigkeit Schultag in Dahwitz-Hoppegarten und Neuenhagen
Karte 22	Angebotshäufigkeit Ferientag in Dahwitz-Hoppegarten und Neuenhagen
Karte 23	Angebotshäufigkeit Samstag in Dahwitz-Hoppegarten und Neuenhagen
Karte 24	Angebotshäufigkeit Sonntag in Dahwitz-Hoppegarten und Neuenhagen
Karte 25	Angebotshäufigkeit Schultag in Bruchmühle, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen und Vogelsdorf
Karte 26	Angebotshäufigkeit Ferientag in Bruchmühle, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen und Vogelsdorf



Karte 27	Angebotshäufigkeit Samstag in Bruchmühle, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen und Vogelsdorf
Karte 28	Angebotshäufigkeit Sonntag in Bruchmühle, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen und Vogelsdorf
Karte 29	Erreichbarkeit Verkehrsrelevante Orte Schultag
Karte 30	Erreichbarkeit Verkehrsrelevante Orte Ferientag
Karte 31	Erreichbarkeit Mittelzentren Schultag
Karte 32	Erreichbarkeit Mittelzentren Ferientag
Karte 33	Erreichbarkeit Oberzentren/Metropole Schultag
Karte 34	Erreichbarkeit Oberzentren Metropole Ferientag
Karte 35	Nachfrage am Schultag
Karte 36	Nachfrage am Samstag
Karte 37	Nachfrage am Sonn- und Feiertag
Karte 38	Schulstandorte 2018
Karte 39	Pendlerverflechtungen 2017, kreisintern
Karte 39a	Beschäftigte, Arbeitsplätze und Pendlersalden 2017
Karte 40	Pendlerverflechtungen 2017, kreisextern, ohne Berlin
Karte 41	Pendlerverflechtungen 2017, nach Berlin
Karte 42	Veränderung der Pendlerverflechtungen 2017 zu 2012, kreisintern
Karte 43	Veränderung der Pendlerverflechtungen 2017 zu 2012, kreisextern, ohne Berlin
Karte 44	Veränderung der Pendlerverflechtungen 2017 zu 2012, nach Berlin
Karte 45	Motorisierungsgrad der Gemeinden
Karte 46	Kategorisierung Busliniennetz und Verknüpfungspunkte
Karte 47	Kategorisierung Busliniennetz und Verknüpfungspunkte VBU
Karte 48	Bereiche Stadt Strausberg
Karte 49	Bereiche Stadt Bad Freienwalde
Karte 50	Tarifwaben des VBB, Ausschnitt Märkisch-Oderland

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Busliniennetz, Fahrten, Nutzfahrleistungen
Anlage 2	Anbindungsanalyse der Siedlungseinheiten an Zentrale Orte
Anlage 3	Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des kÖPNV
Anlage 4	Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren
Anlage 5	Bedarfsanmeldungen Investitionen Infrastruktur
Anlage 6	Prüfaufträge
Anlage 7	Siedlungseinheiten mit Einwohnerzahlen und Größenkategorisierung
Anlage 8	Haltestellenverzeichnis mit vorläufiger Kategorisierung 2018



Abkürzungen

Abs	Absatz
AT	Aufgabenträger
Az	Aktenzeichen
B+R	Bike & Ride
BAR	Landkreis Barnim
BbgBGG	Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz
BBG	Barnimer Busgesellschaft mbH
BbgVergG	Brandenburgisches Vergabegesetz
Bf, Bhf	Bahnhof
BKB	Buckower Kleinbahn (Museumsbahn)
BMO	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOS	Busverkehr Oder-Spree GmbH
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R.
EAV	Einnahmenaufteilungsverfahren
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle - europäischer Abgasstandard für Busse und LKW
Einw	Einwohner
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
FG	Fahrgäste
Fpl	Fahrplan
Fpl-km	Fahrplankilometer (Nutzfahrleistung laut Fahrplan, ohne Leerkilometer)
Fr	Freitag
FT	Ferientag
GG	Gewerbegebiet
GS	Grundschule
GVBL	Gesetz und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HVR	Hauptverbindungsrelation
HVZ	Hauptverkehrszeit
IVK	Integriertes Verkehrskonzept
KBS	Kursbuchstrecke
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
kÖPNV	kommunaler (bisher: übriger) Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg)
LBF	Linienbeförderungsfall
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr, Genehmigungsbehörde für Linienverkehre nach PBefG



Ldkr	Landkreis
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LOS	Landkreis Oder-Spree
MB	Mittelbereich
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (vorher: Landwirtschaft)
Mo	Montag
mobus	Märkisch-Oderland Bus GmbH
Modal Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl)
MOL	Landkreis Märkisch-Oderland
MotGrd	Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1000 Einwohner)
MZ	Mittelzentrum
NBZ	Nahbereichszentrum (ehem. Grundzentren und Kleinzentren)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OBus	Oberleitungsbus
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖDK	Öffentliche Dienstleistungskonzession
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNV-FV BB	ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg
ÖPNV-G BB	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz) des Landes Brandenburg
OT	Ortsteil
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
OZ	Oberzentrum (hier einschl. Metropole)
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBefAusglV	Personenbeförderungsausgleichsverordnung
Pers	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
PL	Polen
RB	RegionalBahn, Produkt des SPNV
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress, Produkt des SPNV
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	Reisendenerfassungssystem
RiLi	Richtlinie
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree
Sa	Samstag
Sek I	Sekundarstufe I - umfasst die Schulstufen der mittleren Bildung



Sek II	Sekundarstufe II - umfasst die gymnasiale Oberstufe, berufsbildenden Schulen und Weiterbildungsschulen für Erwachsene
SEW	Siedlungserweiterung
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
SL	Standardlinienbus
So	Sonntag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRS	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH
ST	Schultag
STE	Strausberger Eisenbahn GmbH
StVO	Straßenverkehrsordnung
svp	sozialversicherungspflichtig
UBF	Unternehmensbeförderungsfall
üÖPNV	übriger (neu: kommunaler) Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes BB)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBU	Verflechtungsraum Berliner Umland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
VP, Vp	Verknüpfungspunkt
VR	Verbindungsrelation
VRO	Verkehrsrelevanter Ort
VVBV	Verwaltungsvorschrift Bedarfsverkehr
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift PlusBus
VU	Verkehrsunternehmen
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes

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

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

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

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

und gemäß § 7 Absatz 4 mindestens Angaben enthalten über:

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

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

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

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



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

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

Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet entsprechend § 8 Absatz 3 PBefG die durch den Kreistag Märkisch-Oderland legitimierte Rahmenvorgabe für die Entwicklung des kÖPNV im Kreisgebiet bis 2024. Er muss einerseits so konkret sein, dass er als das von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers legitimierte Instrument geeignet ist, die verkehrspolitischen Ziele in der ÖPNV-Gestaltung unter Berücksichtigung finanzpolitischer Rahmenbedingungen umzusetzen. Andererseits darf er die unternehmerische Verantwortung der konzessionstragenden Verkehrsunternehmen nicht mehr einschränken als im öffentlichen Interesse notwendig ist. Er muss die im Landesnahverkehrsplan 2013 bis 2017 und - soweit möglich - dessen Fortschreibungsentwurf für den Zeitraum 2018 bis 2022 konzipierte Entwicklung des SPNV in die Gestaltung des kÖPNV einbeziehen.

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

Der Landkreis Märkisch-Oderland hat einen Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2014 bis 2019 aufgestellt. Der vorliegende Plan ist eine Fortschreibung für den Folgezeitraum, nicht jedoch eine Neuaufstellung. Darin sind unter anderem die in den letzten Jahren eingetretenen Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung, -organisation und -finanzierung, der differenzierten Nachfrageentwicklung und der Anforderungen an die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV zu berücksichtigen.

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

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

⁴ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.02.1961 in der Fassung der Änderung vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), wirksam zum 01.01.2013

⁵ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1161/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU vom 03.12.2007; Änderung der Verordnung als Nr. (EU) 2016/2338 am 23.12.2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht - es liegt noch keine konsolidierte Fassung vor



- Unter der Nr. (EU) 2016/2338 ist am 24.12.2017 eine Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft getreten.
- b) Die Anpassung des nationalen Rechts an die unter a) genannte Verordnung erfolgt für den kÖPNV durch am 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG. Sie umfasst erstmals vergaberechtliche Regelungen, die entsprechend der VO (EG) 1370/2007 sowohl Selbsterbringung und Direktvergabe als auch die wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen und die Erteilung ausschließlicher Rechte vorsehen. Es bleibt allerdings beim Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die nicht der EU-Verordnung unterliegen. Das ist von wesentlicher Bedeutung für den Ablauf der Genehmigungs- und Vergabeverfahren für ÖPNV-Leistungen.
- c) Obwohl das novellierte PBefG die Ausgleichszahlungen für die Einnahmeverluste aus der Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gemäß § 45a PBefG aus der Gültigkeit der VO (EG) ausnimmt,⁶ erlaubt die bereits früher eingefügte Rückholklausel nach § 64a PBefG den Bundesländern weiterhin, die Regelungen nach § 45a PBefG durch landesrechtliche Regelungen zu ersetzen. Das Land Brandenburg macht von dieser Möglichkeit seit 2008 Gebrauch.
- d) Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.⁷ Seit dem Jahr 2014 war eine Revision der Mittelaufteilung nach dem RegG angekündigt worden, deren Ergebnis auf der Grundlage des sogen. „Kieler Schlüssels mit Nachschlag“ ab dem Haushaltsjahr 2016 in Kraft getreten ist.
- e) Das Entflechtungsgesetz⁸ regelt im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. Eine Revision dieser Mittel ist im Rahmen des Geltungszeitraumes durchgeführt worden und hat zu erhöhten Zuführungen an die Länder in den Jahren 2016 bis 2019 geführt. Nach bisheriger Regelung endet der Geltungszeitraum am 31.12.2019. Das GVFG-Bundesprogramm hat ebenfalls noch eine Laufzeit bis Ende 2019. Im Land Brandenburg haben Kabinett und Landtag die weitere Zweckbindung dieser Mittel für den ÖPNV beschlossen. Zudem hat das Land Brandenburg erklärt und beschlossen, Mittel mindestens in der bisherigen Größenordnung der Entflechtungsmittel, künftig aus dem Umsatzsteueraufkommen und per Verordnung statt per Gesetz weiter für den ÖPNV aufzuwenden.
- f) Die Umsetzung der unter c) bis e) genannten Veränderungen erfolgten im Land Brandenburg durch Novellierungen des ÖPNVG und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV)⁹ sowie weiterer Förderinstrumente (z. B. KIP-Infrastrukturförderung; VVBV-Bedarfsverkehre; KombiBus-Richtlie, VVPlusBus für die PlusBus-Förderung¹⁰).

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

¹² Brandenburgisches Gesetz über Mindestanforderungen für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen (Brandenburgisches Vergabegesetz - BbgVergG) vom 21.09.2011. GVBl. I/2011, Nr. 19. Potsdam, 21.09.2011



2 Angebots- und Nachfrageanalyse

2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur

Der Landkreis Märkisch-Oderland steht mit einer Wohnbevölkerung von 192.921 Personen (Stand: 31.12.2017) an 3. Stelle und mit einer Fläche von 2.159 km² an 6. Stelle der brandenburgischen Landkreise. Seine Bevölkerungsdichte liegt mit 89 Einwohnern pro km² etwa um 22 % über dem Mittelwert dieser Landkreise. In der Verteilung der Wohnbevölkerung bestehen starke, hauptsächlich durch die Lage zur Metropole Berlin bedingte Unterschiede. Im berlinnahen Raum (VBU) leben etwa 115 Tausend Personen (entsprechend 60 % der Bevölkerung des Landkreises Märkisch-Oderland) auf etwa 15 % seiner Fläche. Daraus ergibt sich eine Einwohnerdichte im VBU von 355 Personen pro km². Eine besonders hohe Konzentration der Bevölkerung besteht im unmittelbaren Einzugsgebiet der Linien S 5 der S-Bahn Berlin GmbH und U 5 der Berliner Verkehrsbetriebe, in dem die Gemeinden Neuenhagen (bei Berlin), Fredersdorf-Vogelsdorf, Petershagen-Eggersdorf und Hoppegarten eine für große Mittelstädte oder sogar kleine Großstädte typische Einwohnerdichte erreichen. Dagegen liegt die mittlere Einwohnerdichte im ländlichen Raum des Landkreises MOL bei etwa 41 Personen pro km² (vgl. [Tabelle 2-1](#)) Die Entwicklung der Wohnbevölkerung verlief seit 1990 gegenläufig: Starke Zuwächse im berlinnahen Raum (hauptsächlich durch Zuzüge aus Berlin) standen erhebliche Verluste im ländlichen Raum gegenüber.

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises MOL ([Tabelle 2-1](#)) weist 6 amtsfreie Städte und 6 amtsfreie Gemeinden sowie 7 Ämter mit zusammen 31 amtsangehörigen Gemeinden und 2 amtsangehörigen Städten aus, damit bestehen insgesamt 45 Städte/Gemeinden mit 126 Ortsteilen (darunter 3 mit weniger als 100 Einwohnern) entsprechend § 35 der Kommunalverfassung. Der Landesentwicklungsplan der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)¹³ bestimmt für den Landkreis MOL als Mittelzentren im berlinnahen Raum die Stadt Strausberg sowie die Gemeinden Neuenhagen bei Berlin/Hoppegarten (in Funktionsteilung), im ländlichen Raum die Kreisstadt Seelow und die Stadt Bad Freienwalde (Oder). Diesen werden die Gemeinden und Ämter entsprechend der folgenden Übersicht als Mittelbereiche zugeordnet:

Mittelzentrum	Mittelbereich ¹⁴
Seelow	Stadt Müncheberg, Gemeinde Letschin, Ämter Golzow, Neuhardenberg und Seelow-Land
Bad Freienwalde	Stadt Wriezen, Ämter Barnim-Oderbruch und Falkenberg-Höhe
Strausberg	Stadt Altlandsberg, Gemeinde Rüdersdorf b. Berlin, Amt Märkische Schweiz
Neuenhagen b. Berlin/ Hoppegarten in Funktionsteilung	Gemeinden Fredersdorf-Vogelsdorf, Petershagen/Eggersdorf

Das Amt Lebus ist dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) zugeordnet.

Angrenzend hat auch das Mittelzentrum Erkner im Landkreis Oder-Spree Versorgungsfunktionen für einen Teil des Kreisgebiets (Raum Rüdersdorf).

Mittelbereiche sollen sich neben der Versorgungsfunktion auch über Erreichbarkeiten definieren.

¹³ Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), vorliegend in der Fassung des 2. Entwurfes der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung vom 19.12.2017

¹⁴ Mittelbereiche sind die definierten Begriffe zur räumlichen Darstellung und Funktionszuweisungen im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Zukünftig wird diese Zuordnung im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) nicht mehr erfolgen. Zur Vergleichbarkeit der Entwicklung wird der Begriff "Mittelbereich" im NVP noch verwendet



Die für den Landkreis MOL relevanten Oberzentren sind die Metropole Berlin und die kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder). Außerdem wird die Stadt Eberswalde abweichend von ihrer Einstufung im LEP wie ein Oberzentrum behandelt. Diese Einordnung lässt sich durch die gute strukturelle Ausstattung und die besondere Bedeutung des Standortes für den nordöstlichen Raum des Landkreises begründen.

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Landkreis MOL

Stadt/Gemeinde/Amt	Einwohner 2016	Einw./km ²	Zugehörige Gemeinden	Siedlungs- einheiten	davon Einwohner (von bis)					
					>6.000	≥3.000 <6.000	≥1.000 <3.000	≥500 >1.000	≥200 <500	≥100 <200
Amtsfreie Städte und Gemeinden										
Altlandsberg, Stadt	9.298	87,2	x	6		1	1	2	1	1
Bad Freienwalde (Oder), Stadt	12.316	93,9	x	8	1			6	1	
Fredersdorf-Vogelsdorf	13.572	826,6	x	3	1	1	1			
Hoppegarten	17.806	556,8	x	3	2			1		
Letschin	4.003	28,1	x	9			1		6	2
Müncheberg, Stadt	6.820	44,8	x	8		1			6	1
Neuenhagen bei Berlin	17.883	911,9	x	2	2					
Petershagen/Eggersdorf	14.719	834,9	x	2	2					
Rüdersdorf bei Berlin	15.283	217,1	x	4	1	1	1	1		
Seelow, Stadt	5.451	127,6	x	2		1		1		
Strausberg, Stadt	26.387	388,3	x	2	1			1		
Wriezen, Stadt	7.331	77,0	x	9		1			6	2
Ämter										
Falkenberg-Höhe	4.506	26	4	11			1	2	7	1
Golzow	5.279	36	5	13			1	3	3	6
Lebus	6.080	40	5 ¹⁵	10			1	2	5	2
Märkische Schweiz	9.047	58	5 ¹⁶	14		1	1	2	5	5
Neuhardenberg	4.431	29	3	8			1	1	4	2
Seelow-Land	4.790	25	5	16				1	10	5
Barnim-Oderbruch	6.584	23	6	24				3	11	10
Summe Landkreis MOL	191.685	88,9	(45)	152	10	7	9	27	64	37

Die bisherigen Nahbereichszentren (NBZ) wurden im LEP B-B und im LEP HR nicht mehr festgelegt, die Aufgaben der Grundversorgung wurden auf die amtsfreien Gemeinden und Ämter übertragen. Auf dieser Grundlage werden für die Planung des ÖPNV verkehrsrelevante Orte (VRO) definiert und in die Fest-

¹⁵ einschließlich Stadt Lebus, diese ist wegen der Nähe zu Frankfurt (Oder) nicht als VRO definiert

¹⁶ einschließlich Stadt Buckow (Märkische Schweiz)



legung von Mindestbedienungsvorgaben einbezogen (vgl. Abschnitt 4.4.3). Hierbei ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den amtsfreien Städten und Gemeinden im berlinnahen Raum,¹⁷ in denen die inner- und nachbarörtliche Erschließung stärkeres Gewicht gegenüber der zentralörtlichen Rolle hat, und den im ländlichen Raum definierten VRO, deren Anforderungen an die ÖPNV-Erschließung sich hauptsächlich aus ihrer zentralörtlichen Funktion ergibt.

Im ländlichen Raum werden die amtsfreien Städte/Gemeinden Müncheberg, Wriezen und Letschin sowie die amtsangehörigen Städte/Gemeinden Buckow und Neuhardenberg als VRO definiert (vgl. Karte 2). Es sind also die Zentralen Orte nach Tabelle 2-2 für den Landkreis relevant.

Tabelle 2-2 Übersicht der Zentralen Orte¹⁸

Oberzentren (OZ)	Mittelzentren (MZ)	Verkehrsrelevante Orte (VRO) (der Nahbereichsebene)
Stadt Berlin (Metropole) Stadt Eberswalde Stadt Frankfurt (Oder)	Stadt Bad Freienwalde (Oder) Stadt Seelow Stadt Strausberg Gemeinde Neuenhagen bei Berlin (TFMZ) Gemeinde Hoppegarten (TFMZ)	Stadt Altlandsberg Stadt Müncheberg, Stadt Stadt Wriezen Stadt Buckow Ortsteil Letschin Ortslugel Neuhardenberg Ortslugel Rüdersdorf bei Berlin Gemeinde Fredersdorf-Vogelsdorf Gemeinde Petershagen/Eggersdorf

Durch zahlreiche Eingemeindungen sind die Städte und Gemeinden meist keine für die Planung und Bewertung der ÖPNV-Erschließung ausreichenden räumlichen Einheiten mehr, da außerhalb des Verwaltungssitzes der Gemeinde bzw. des geschlossenen Stadtgebiets (Kernstadt) vielfach Siedlungseinheiten mit einem eigenen ÖPNV-Erschließungsbedarf bestehen. Daher werden zur Erarbeitung von ÖPNV-Erschließungsvorgaben zur Erreichbarkeit Zentraler Orte nach Abschnitt 4.4.3 als ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten 152 räumlich abgegrenzte Einheiten zusammenhängender Wohnbebauung mit wenigstens 100 Einwohnern gebildet. Dazu gehören die Kernstädte bzw. zusammenhängenden Wohngebiete der MZ und VRO (zusammen 14), die Stadt Lebus und 7 nicht in Ortsteile untergliederte Gemeinden sowie 116 Ortsteile. Zusätzlich ist die Einbeziehung von 15 Gemeindeteilen mit wenigstens 100 Einwohnern erforderlich. Tabelle 2-1 zeigt die Zuordnung der Siedlungseinheiten zu den Verwaltungseinheiten und differenziert die Siedlungseinheiten nach den Größenklassen gemäß Abschnitt 4.3.3.

Die verkehrlichen Hauptachsen des Landkreises Märkisch-Oderland werden eisenbahnseitig durch folgende Eisenbahn-Kursbuchstrecken (KBS) gebildet:

- ⇒ Eisenbahn-Regionalverkehr
 - KBS 209.26 Berlin-Lichtenberg - Küstrin-Kietz - [Kostrzyn nad Odrą, Republik Polen], im Kreisgebiet ca. 66 km mit 12 Zugangsstellen
 - KBS 209.60 Eberswalde - Wriezen - Frankfurt (Oder) (ca. 71 km im Kreisgebiet mit 9 Zugangsstellen¹⁹)

¹⁷ außer der Gemeinde Neuenhagen bei Berlin (Mittelzentrum)

¹⁸ Quelle: „Integriertes Verkehrskonzept Region Oderland-Spree“ der Regionalen Planungsgemeinschaft Oderland-Spree



⇒ S-Bahn Berlin

KBS 200.5 S Strausberg Nord - S+U Berlin Hbf - S Bahnhof Berlin Westkreuz (Länge im Kreisgebiet ca. 22 km mit 9 Zugangsstellen²⁰)

⇒ U-Bahn Berlin

U-Bahnlinie 5 der BVG Hönow - Alexanderplatz,

hier nur sachlich zuzuordnen, da rechtlich kein SPNV und räumlich außerhalb des Kreisgebiets.

Das Straßennetz (bezogen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, ohne Gemeindestraßen) hat im Landkreis Märkisch-Oderland eine Länge von ca. 900 km, das entspricht einer Netzdichte von 43,5 km pro 100 km², die etwa dem Landesdurchschnitt entspricht.²¹ Hauptachse in Ost-West-Richtung sind die Bundesstraße 1 zwischen Hoppegarten und Küstrin-Kietz (ca. 75 km) über Müncheberg - Seelow und der von dieser abzweigende Teil der Bundesstraße 5 Müncheberg - Frankfurt (Oder). Eine ähnliche Achsenfunktion haben die Landesstraße 33 Hönow [Gem. Hoppegarten] - Altlandsberg - Strausberg - Wriezen - Letschin - Golzow - Gorgast [Küstriner Vorland] mit einer Länge von 99 km und die Landesstraße 34 Strausberg - Altfriedland [Neuhardenberg] - Neulewin.²²

Hauptachsen in Richtung Nordwest - Südost (Oder-Radiale) sind die Bundesstraßen 167 Lebus - Seelow - Wriezen - Bad Freienwalde - (Eberswalde) und 168 (Fürstenwalde) - Müncheberg - Prötzel - Heckelberg - (Eberswalde). In Richtung Südwest - Nordost stellt die Bundesstraße 158 (Werneuchen) - Leuenberg Bad Freienwalde - (Angermünde) eine wichtige Verbindung dar.

Im VBU haben sich radial zu Berlin verlaufende Achsen mit der L 30 Rüdersdorf - Fredersdorf-Vogelsdorf - Altlandsberg sowie der BAB 10 herausgebildet.

Nach dem Straßennetzkonzept des Landes Brandenburg 2008 kommt vor allem der Bundesstraße 167 als Bestandteil des vom Land Brandenburg geplanten Leistungsnetzes (Blaues Netz) überregionale Bedeutung zu.

2.2 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Auf den unter 2.1 dargestellten KBS verkehren nach dem seit 10.12.2017 gültigen Fahrplanstand die in **Tabelle 2-3** dargestellten Linien. Zusätzlich weist **Tabelle 2-3** die Betreiber und die Fahrplankarte der Linien sowie die Bedienungshäufigkeit (Zughalte) der Zugangsstellen²³ im Kreisgebiet aus.

Nach dem Abschluss der Ausbaumaßnahmen im Bahnhof Strausberg und im Streckenteil Strausberg - Strausberg Nord weist der Fahrplan der Linie S 5 einen durchgehenden 20-min-Takt in der Haupt- und Normalverkehrszeit aus. Dieser wird an den Wochentagen Montag bis Freitag durch Verstärkerzüge zwischen den Bahnhöfen S Hoppegarten und S Westkreuz (Berlin) ergänzt, so dass von/nach S Hoppegarten ein Fahrtenangebot im 10-min-Takt besteht. Dieses Fahrplanangebot besteht von Montag bis Freitag über 16 Stunden des Tages, nach etwa 20:00 Uhr gilt zwischen den Bahnhöfen S Strausberg Bf und S Strausberg Nord ein 40-min-Takt. Am Samstag gilt dieser Fahrplankontakt früh bis ca. 9:00 Uhr, am Sonntag und an Wochenfeiertagen bis ca. 11:00 Uhr, danach besteht ein durchgehender 20-min-Takt bis

¹⁹ einschließlich des nur saisonal bedienten Haltepunktes Schönfließ Dorf und des Haltepunktes Werbig [oberer Bahnsteig], der getrennt vom Bahnhof Werbig an der KBS 209.26 erfasst wird

²⁰ einschließlich des auch dem Regionalverkehr dienenden Bahnhofs Strausberg

²¹ vgl. Landesamt für Bauen und Verkehr, Kreisprofil Märkisch-Oderland 2013

²² Verlauf ist abschnittsweise deckungsgleich mit L 33

²³ Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte) nach der Kursbuchbezeichnung



gegen 23:30 Uhr. In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag besteht bis zum Beginn des o.g. Tagesangebotes ein Nachtverkehr im Stundentakt.

Im Land Berlin wurde die Führung der Linie S 5 vom Bahnhof S Berlin-Spandau auf den S-Bahnhof Westkreuz verkürzt. Einer Verdichtung des Fahrplankontaktes zwischen Strausberg und Hoppegarten steht gegenwärtig - unabhängig vom bestehenden Beförderungsbedarf - der eingleisige Streckenausbau mit nur einer Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Fredersdorf entgegen.

Auf der Regionalbahnlinie RB 26 wurde ein neuer Halt in Berlin-Mahlsdorf eingerichtet, nach dem aktuellen Fahrplanstand sind alle Züge zum/vom Bahnhof Kostrzyn Osob [Personenbahnhof] durchgebunden. Die Züge verkehren an allen Wochentagen im Stundentakt mit 18 Fahrtenpaaren, allerdings mit nur zweistündlichen Halten an den in **Tabelle 2-3** gekennzeichneten 6 Zugangsstellen. Ein zusätzlicher Zug verkehrt an allen Wochentagen früh von Gorzow Wlkp. und Berlin-Lichtenberg. Die korrespondierende Verbindung in der Gegenrichtung ist in den Fahrplankontakt integriert.

Auf der Regionalbahnlinie RB 60 verkehren an allen Wochentagen 8 Zugpaare zwischen Eberswalde und Frankfurt (Oder) mit allen Unterwegshalten (eine Ausnahme bildet der nur saisonal bediente Haltepunkt Schönfließ Dorf.²⁴ Dazwischen verkehren an den Wochentagen Montag bis Freitag 9 bzw. 7 Züge auf dem Streckenteil Eberswalde - Wriezen, gleichfalls mit allen Unterwegshalten. Somit ergibt sich auf diesem Streckenteil ein Stundentakt.

Das SPNV-Angebot dient für die Linien S 5, U 5²⁵ und RB 26 überwiegend der Verbindung aus dem Kreisgebiet zur Metropole Berlin und über diese auch zur Landeshauptstadt Potsdam, für die Linie RB 60 zum Oberzentrum Frankfurt (Oder) und nach Eberswalde. Anders als in den vielen anderen Landkreisen im Land Brandenburg übt der SPNV durch die Netzstruktur mit einem Eisenbahnkreuz statt nur einer Radialverbindung in begrenztem Umfang aber auch Erschließungsfunktionen im Kreisgebiet MOL aus.

Außerhalb der in **Tabelle 2-3** dargestellten Linien haben folgende SPNV-Zugangsstellen und Linien in Berlin und in den Landkreisen Barnim und Oder-Spree verkehrliche Bedeutung für den Landkreis MOL:

- Bahnhof Erkner (Regionalexpress-Linie 1, S-Bahnlinie 3)
- S-Bahnhof [Berlin-] Friedrichshagen (S-Bahnlinie 3)
- Bahnhof Werneuchen (Regionalbahnlinie 25)
- Hauptbahnhof Eberswalde (RE 3, RB 24, RB 60).

Die **Karten 3 und 4** stellen das Eisenbahnnetz - gemeinsam mit dem Netz des kommunalen ÖPNV - im Landkreis MOL insgesamt bzw. im berlinnahen Raum dar.

Im Landkreis MOL verkehren keine RegionalExpress-Züge und keine Züge des Fernverkehrs. Die nächstgelegenen Zugangsstellen zu diesen Zugprodukten sind die Bahnhöfe Berlin Ostbahnhof. bzw. Berlin Hbf, Frankfurt (Oder) und Eberswalde Hbf. Am Bahnhof Berlin-Lichtenberg verkehren Fernverkehrszüge ausländischer Gesellschaften, vorwiegend im Nachtverkehr.

Zusätzlich zum Zugangebot nach **Tabelle 2-3** verkehrt während der Sommersaison die Museumsbahn Buckower Kleinbahn (BKB) an arbeitsfreien Tagen mit jeweils 7 Zügen pro Richtung zwischen Münchenberg und Buckow mit Zwischenhalt in Waldsiedersdorf. Wegen der vom Betreiber bekannt gegebenen Einschränkungen in der Betriebspflicht und im Beförderungsanspruch sowie der Nichtanerkennung des VBB-Tarifs ist dieses Angebot kein ÖPNV im Sinne des ÖPNVG BB, es ist aber ein Beitrag zur touristischen Erschließung des Naturparks Märkische Schweiz zu bewerten.

²⁴ Der Bedienungszeitraum wird jährlich festgelegt

²⁵ Rechtlich wird die U-Bahn durch den Betrieb nach BOStrab nicht im SPNV, sondern im KÖPNV eingeordnet.



Tabelle 2-3 SPNV-Angebot im Landkreis MOL

KBS 200.5 S5 Strausberg Nord - Strausberg - Hoppegarten - Berlin Hbf - S Berlin Westkreuz Betreiber: S-Bahn Berlin GmbH							
Fahrplankontakt in MOL	Halte an Zugangsstellen in MOL ²⁶	Richtung Berlin			Richtg. Strausbg. N		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
20-Minuten-Takt in der Haupt- und Normalverkehrszeit zwischen Strausberg Nord und Hoppegarten, ab/bis Hoppegarten nach/von Berlin Verdichtung zum 10-Minuten-Takt in der Hauptverkehrszeit. Zwischen Strausberg Nord und Strausberg 40-Minuten-Takt abends, früh an arbeitsfreien Tagen	Strausberg Nord Strausberg Stadt Strausberg Hegermühle	54	45	43	52	56	54
	Strausberg Petershagen Nord Fredersdorf (b. Berlin) Neuenhagen (b. Berlin)	60	57	51	58	56	61
	Hoppegarten (Mark) Birkenstein [Berlin-Mahlsdorf]	92	57	51	90	43	42
	Nachtverkehr Fr/Sa (bis ca. 4:00 Uhr und Sa/So (bis ca. 6:00 Uhr) im Stundentakt						
KBS 209.26 RB26 Berlin-Lichtenberg - Müncheberg (Mark) - Seelow-Gusow - Küstrin-Kietz - Kostrzyn [PL] Betreiber: NEB Betriebsgesellschaft mbH							
Fahrplankontakt in MOL	Halte an Zugangsstellen in MOL	Richtg. Küstrin-Kietz			Richtg. Berlin		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
Täglich: Stundentakt, 16 Züge pro Richtg., differenzierte Halte	Strausberg Herrensee Rehfelde Müncheberg (Mark)	18	18	18	19	19	19
Mo-Fr (früh) zusätzliche Züge: Richtg. Küstrin-Kietz: 1 Zug, Halt an allen Zugangsstellen	Obersdorf Trebritz (Mark) Alt Rosenthal	9	9	9	9	9	9
	Seelow-Gusow	18	18	18	19	19	19
	Werbig Golzow (Oderbruch) Gorgast	9	9	9	9	9	9
	Küstrin-Kietz	18	18	18	19	19	19
KBS 209.60 RB60 Berlin-Lichtenberg - Eberswalde Hbf - Wriezen - Frankfurt (Oder) Betreiber: NEB Betriebsgesellschaft mbH							
Fahrplankontakt in MOL	Halte an Zugangsstellen in MOL	Richtg. Frankfurt (O)			Richtg. Eberswalde		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
Täglich: Zweistundentakt Eberswalde - Frankfurt (Oder) 8 Züge pro Richtung	Falkenberg (Mark) Bad Freienwalde (Oder) Altranft Wriezen	17	8	8	15	8	8
Mo-Fr zusätzlich: Verdichtung Eberswalde - Wriezen Stundentakt, 16 Züge pro Richtg.	Neutrebbin Letschin Werbig	8	8	8	8	8	8
	Seelow (Mark)	Halte nur saisonal					
	Schönfließ Dorf						

Verkehrstage: Mo-Fr - Montag bis Freitage, ohne Wochenfeiertage

Sa - Samstag

So - Sonntag, Feiertag

²⁶ ohne Nachtverkehr



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

Im Landkreis MOL besteht - gemeinsam mit dem Landkreis Oder-Spree - eine Besonderheit des kÖPNV-Angebots im Betrieb von **Landstraßenbahnen**.

Die Strausberger Eisenbahn GmbH (STE) betreibt unter der VBB-Liniennummer 89 die regelspurige Straßenbahnlinie **Strausberg, Lustgarten - S Strausberg Bahnhof** mit einer Länge von 6,6 km und 9 Haltestellen. Abweichend von ihrem traditionellen Namen ist die STE seit 2006 vollständig nach der BOStrab konzessioniert.²⁷ Aufgabenträger für die STE gemäß § 3 Absatz 3 ÖPNVG BB ist der Landkreis Märkisch-Oderland.

Der Fahrplan der STE verkehrt an den Wochentagen Montag bis Freitag in beiden Richtungen in der Zeit von 4:41 Uhr bis 22:16 Uhr²⁸ mit jeweils 50 Fahrten pro Richtung; bis ca. 20:30 Uhr im 20-Minuten-Takt, danach mit 2 weiteren Fahrten pro Richtung im Abstand von 40 Minuten. An arbeitsfreien Tagen verkehrt die STE im 40-Minuten-Takt ab etwa 7:00 Uhr mit 23 Fahrten pro Richtung.

Die STE betreibt weiterhin die Straussee-Fähre (VBB-Fährlinie 39) im Halbstundentakt mit einer planmäßigen Betriebsdauer von März bis Oktober.

Die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) mit Sitz in Schöneiche betreibt die meterspurige Straßenbahnlinie **Alt Rüdersdorf - Schöneiche - S Friedrichshagen (Berlin)** mit der VBB-Liniennummer 88 über eine Länge von etwa 14,1 km mit 20 Haltestellen, davon liegen annähernd 5,0 km mit 8 Haltestellen in der Gemeinde Rüdersdorf.

Anteilseigner der SRS sind zu 70 % die Niederbarnimer Eisenbahn AG und zu jeweils 15 % die Gemeinden Rüdersdorf und Schöneiche (LOS). Aufgabenträger der SRS ist der Landkreis Oder-Spree. Der Landkreis Märkisch-Oderland ist durch einen Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag mit dem Unternehmen verbunden.

Das Fahrplanangebot der SRS entspricht an den Wochentagen Montag bis Freitag in der Zeit von ca. 4:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr einem 20-Minuten-Takt, anschließend bis nach Mitternacht einem Halbstundentakt. Samstags besteht der 20-Minuten-Takt von ca. 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr, der Abendverkehr entspricht den Wochentagen Montag bis Freitag. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die SRS etwa zwischen 9:00 und 21:00 Uhr im 30-Minuten-Takt, davor und danach (bis ca. 23:30 Uhr im Stundentakt. Zusammenfassend geht das Fahrtenangebot aus der folgenden Übersicht hervor:

Fahrtenangebot SRS	Richtung S Friedrichshagen			Richtung Rüdersdorf		
	Mo - Fr	Sa	So, Ft	Mo - Fr	Sa	So, Ft
Verkehrstag	Mo - Fr	Sa	So, Ft	Mo - Fr	Sa	So, Ft
Erste/letzte Abfahrt ²⁹	3:43/1:03	4:23/1:03	4:23/23:03	4:14/0:34	3:54/0:34	3:54/23:34
Fahrtenzahl	61	44	34	59	50	34

²⁷ BOStrab - Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die wegen des früheren Güterverkehrs notwendige Bindung an die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wurde gegenstandslos

²⁸ Erste Abfahrt/letzte Ankunft in Strausberg, Lustgarten

²⁹ Fahrten über die Gesamtstrecke



Verbindungen im kÖPNV zur Metropole Berlin bestehen für den Landkreis MOL weiterhin durch die Linie **U5 U Hönow - S+U Alexanderplatz [Berlin]**, da der U-Bahnhof Hönow direkt an der Grenze zwischen dem Berliner Bezirk Marzahn-Hellersdorf und dem Ortsteil Hönow der Gemeinde Hoppegarten liegt, sowie durch die Woltersdorfer Straßenbahn (VBB-Liniennummer 87) mit der Führung **Woltersdorf, Schleuse [LOS] - S Rahnsdorf [Berlin]**. Vom Endpunkt in Woltersdorf, Schleuse wird über die Buslinie 418 ein Anschluss an die Wohnplätze Seebad und Franz-Künstler-Siedlung der Gemeinde Rüdersdorf hergestellt.

Das **Busliniennetz** (Liniennetz nach § 42 PBefG) umfasst die in **Anlage 1** aufgelisteten 49 Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL sowie weitere 8 Linien fremder Aufgabenträger (Land Berlin für 2 Linien, Landkreise Barnim und Oder-Spree für jeweils 3 Linien), die Leistungen im Landkreis MOL erbringen (Stand vom 13.12.2017). Zusammenfassende Angaben zu den angebotenen Nutzfahrleistungen im Busliniennetz gehen aus **Tabelle 2-4** hervor.

Inhaber der Liniengenehmigungen sind für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL:

- a) für die Stadtlinie Bad Freienwalde (VBB-Liniennummer 877) und 13 Regionalbuslinien (Liniennummern 873 bis 876, 878 bis 887) die **Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG)** mit Sitz in Eberswalde, diese Linien bilden das Linienbündel „Bus-MOL/2“. Gesellschafter der BBG sind die Landkreise Barnim und Märkisch-Oderland. Die BBG erbringt auf diesen Linien mit einer jährlichen Leistung von ca. 1,20 Mio. Fahrplan-km 20,8 % der im Kreisgebiet insgesamt angebotenen Nutzfahrleistungen, außerdem ca. 0,11 Mio. Fahrplan-km außerhalb des Landkreises MOL.
- b) für 15 Stadt- und Ortsbuslinien (Liniennummern 932, 940 bis 951, R 931, R 933 und 15 Regionalbuslinien³⁰ die **Märkisch-Oderland Bus GmbH (mobus)** - Tochterunternehmen der Rhenus Veniro SE & Co. KG - mit Sitz Strausberg. Diese Linien bilden das Linienbündel „Bus-MOL/1“. Ihr Leistungsanteil am Angebot im Kreisgebiet liegt bei ca. 4,30 Mio. Fahrplan-km (entsprechend 74,5 %), dazu kommen ca. 0,33 Mio. Fahrplan-km außerhalb des Kreisgebietes.³¹

Inhaber der Liniengenehmigungen für die Linien in fremder Aufgabenträgerschaft sind:

- die Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. (BVG)
- die Busverkehr Oder-Spree GmbH, Sitz Fürstenwalde
- die Barnimer Busgesellschaft mbH, Sitz Eberswalde.

Der Anteil dieser Linien am Bus-Leistungsangebot im Landkreis MOL beträgt ca. 0,27 Mio. Fahrplan-km (entsprechend 4,6 %).

- Gemäß **Anlage 1** sind 16 Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL entsprechend ihrer vorrangigen Funktion der innerstädtischen bzw. innerörtlichen Erschließung, teilweise auch benachbarter Städte/Gemeinden, als Stadt- bzw. Ortsbuslinien charakterisiert, darunter befinden sich die als Rufbuslinien eingerichteten Linien R931 und R933. Sie verlaufen mit Ausnahme der Stadtlinie Bad Freienwalde im berlinnahen Raum. 33 Linien sind als Regionalbuslinien zu charakterisieren. Insgesamt 10 Regionalbuslinien überschreiten die Grenze zu den benachbarten Landkreisen Barnim und Oder-Spree bzw. zur Stadt Frankfurt (Oder), sie erbringen dort zusammen ca. 0,33 Mio. Fahrplan-km

³⁰ VBB-Liniennummern im Bereich zwischen 926 und 970 (mit Lücken), siehe Anlage 1

³¹ Leistungsanteile außerhalb Ldkr. MOL beziehen sich nur auf die Linien in dessen Aufgabenträgerschaft



Eine Besonderheit der nach ihrer wesentlichen Funktion als Ortsbus eingeordneten Linien 941 und 950 besteht darin, dass sie gleichfalls die Kreis- bzw. Landesgrenze überschreiten:

- Linie 941 verläuft über etwa 1,1 km Länge im Bezirk Marzahn-Hellersdorf von Berlin und bedient dort 2 Haltestellen
- Linie 950 verläuft ca. 4,3 km im Landkreis Oder-Spree (8 Haltestellen) und im Zuge der Landesstraße 30 zwischen Woltersdorf und Erkner auf einer Länge von ca. 650 m im Land Berlin.

Tabelle 2-4 Nutzfahrleistungen im Busliniennetz (Stand: Fahrplan 2017/18)

Leistungsposition Angaben in: 1.000 Fahrplan-km für Leistungen in festen Fahrplänen 1.000 Nutz-km für Rufbusangebote	Fahrleistungen im Ldkr. MOL			Anteile der Leistungsträger an den Leistungen in MOL	Fahrlstg. außerhalb Ldkr. MOL		Fahrleistungen gesamt	
	gesamt	davon in fester Fahrplanlage	davon Rufbusangebot (Fpl-km)		nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk. MOL	darunter Rufbusangebot (Fpl-km)	nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk. MOL	darunter Rufbusangebot (Fpl-km)
Aufteilung nach leistungserbringenden Unternehmen (alle Leistungen)								
Barnimer Busgesellschaft	1.203,4	1.189,3	14,1	20,8%	173,2	0,0	1.376,6	14,1
mobus	4.304,8	3.992,7	312,1	74,5%	281,9	8,4	4.586,7	320,5
Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL	5.508,3	5.182,0	326,6	95,4%	455,1	8,4	5.081,2	334,6
Linien fremder AT	267,9	267,9	0,0	4,6%				
Alle Leistungen in MOL	5.776,1	5.449,9	326,2	100%				
<i>Leistungsanteile</i>	<i>100%</i>	<i>94,4%</i>	<i>5,6%</i>					
Aufteilung nach Linienarten (Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL)								
Stadt- und Ortsbuslinien	1.565,2	1.473,3	91,9		123,5	0,5	1.688,8	92,5
Regionalbuslinien	3.943,1	3.758,7	234,4		331,6	7,9	4.274,7	242,3
Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL	5.508,3	5.232,0	326,3		455,1	8,4	5.963,5	334,6

Das insgesamt im Landkreis MOL zur Verfügung stehende Leistungsangebot aller Verkehrsträger im KÖPNV (unabhängig von der Rechtsträgerschaft der Unternehmen) von 6,157 Mio. Nutz-km pro Jahr liegt um 923.000 Nutz-km oder 17,6 % höher als 2013 und ergibt sich wie folgt:

Verkehrsträger	Nutzfahrleistung (1.000 Fahrplan-km)
Buslinien (Tabelle 2-4)	5.776
Strausberger Eisenbahn	188
Schöneicher Rüdersdorfer Straßenbahn	193
Zusammen	6.157



Dieses Angebot im kÖPNV entspricht spezifischen Werten von 32,1 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.852 Fahrplan-km pro km² Fläche und Jahr, die mit anderen an Berlin grenzenden Landkreisen unter Berücksichtigung ihrer S-Bahnanbindung vergleichbar sind.

Aus Anlage 1 gehen weiterhin das mittlere tägliche Fahrtenangebot und Fahrplanleistungsangebot im Busliniennetz einschließlich der angebotenen Rufbusfahrten hervor. Zusammenfassend ergibt sich dieses nach Tagesarten³² wie folgt:

• pro Schultag	1.792 Fahrten	23.392 Fahrplan-km
• pro Ferientag	1.356 Fahrten	15.612 Fahrplan-km
• pro Samstag	414 Fahrten	4.288 Fahrplan-km
• pro Sonntag, Feiertag	365 Fahrten	3.343 Fahrplan-km

Demnach liegt das Fahrtenangebot, bezogen auf den Schultag (100 %) an einem Ferientag bei 76 %, an einem Samstag bei 34 % und an einem Sonn- oder Feiertag bei 20 %.

Bezogen auf das Leistungsangebot werden an einem Ferientag 67 %, an einem Samstag 18 % und an einem Sonn- und Feiertag bei 14 % des Leistungsvolumens an einem Schultag angeboten.

Alle Fahrtenanteile an Ferien- und Wochenendtagen liegen mindestens im guten Durchschnitt strukturell vergleichbarer Landkreise (Referenzwerte). Allerdings ist bei der Bewertung der außerhalb von Schultagen höhere Anteil von Rufbusfahrten zu berücksichtigen. Die Angebote an arbeitsfreien Tagen verteilen sich auf 26 Linien (Samstag) bzw. 21 Linien (Sonntag, Feiertag).

Die Karten 5 bis 8 zeigen die räumliche Verteilung des ÖPNV-Angebots (einschließlich des SPNV) nach den o. g. Tagesarten, jeweils nach dem Fahrplanstand Dezember 2017.

Detaillierte kartografische Darstellungen unter Einbeziehung der Stadt-/Ortslinien und der sie überlagernden Regionallinien (einschließlich der Einzugsbereiche der Haltestellen erfolgen für das Mittelzentrum Bad Freienwalde (Oder) in den Karten 9 bis 12 das Mittelzentrum Strausberg (Karten 13 bis 20) das Mittelzentrum Neuenhagen und die Gemeinde Hoppegarten (Karten 21 bis 24) sowie die Gemeinden Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen/Eggersdorf (Karten 25 bis 28).³³

Anlage 2 analysiert für die nach Abschnitt 2.1 gebildeten Siedlungseinheiten die Einhaltung der Vorgaben für die Erreichbarkeit des jeweils nächstgelegenen zentralen Ortes (unabhängig von der verwaltungsseitigen Zuordnung) mit dem SPNV und/oder kÖPNV an den Wochentagen Montag bis Freitag nach dem aktuellen Fahrplanangebot (zu den erhöhten Vorgaben siehe Abschnitt 4.4.3).³⁴ Hierbei wird die Stadt Eberswalde abweichend von ihrer Einstufung im LEP wie ein Oberzentrum bewertet.

Zusammenfassend sind die für diese Verbindungen ermittelten Nichteinhaltungen vorzusehender Vorgaben in Tabelle 2-5 dargestellt. Danach sind die ÖPNV-relevanten Siedlungseinheiten an Schultagen sowohl mit mindestens einem Verkehrsrelevanten Ort als auch mit einem Mittel- und Oberzentrum verbunden. Allerdings ist das nutzbare Fahrtenangebot (Fahrtenpaare unter Einhaltung der Mindestaufenthaltszeit am Zentralen Ort) zum VRO für 2 Siedlungseinheiten, zum Mittel- und Oberzentrum für 3 bzw. 2 Siedlungseinheiten, zu gering. In weiteren Fällen (bis zu 19) werden die Richtwerte für die Reisezeit überschritten. An Ferientagen fehlen nutzbare Verbindungen für 17 Siedlungseinheiten zum VRO, Mittel- und Oberzentrum. Entsprechend höher ist der Anteil zu geringer Fahrtenangebote und von Über-

³² vgl. Erläuterungen zu den Verkehrstagen in Anlage 1

³³ Die Karten 21 bis 28 zeigen auch das kÖPNV-Angebot der Stadt Altlandsberg

³⁴ Vorgabewerte siehe Abschnitt 4.4.3 und Tabelle 4-3, die Angaben Montag bis Freitag verstehen sich ohne Wochenfeiertage



schreitungen der Reisezeitvorgaben. Tabelle 2-5 zeigt weiterhin, dass sich die Anbindungsmängel auf Siedlungseinheiten mit weniger als 500 Einwohnern konzentrieren.

Tabelle 2-5 Mängel in der Anbindung von Siedlungseinheiten an Zentrale Orte

Siedlungseinheiten (Größengruppe)	Art des Mangels	Verbindung VRO		Verbindung MZ		Verbindung OZ	
		Schul- tag	Ferien- tag	Schul- tag	Ferien- tag	Schul- tag	Ferien- tag
alle	kein Fahrtenangebot	0	16	0	16	0	16
	Fahrtenangebot zu gering	2	12	3	10	2	11
	Reisezeitüberschreitung	15	13	4	6	20	18
davon ≥100 bis <200 Ew.	kein Fahrtenangebot	0	6	0	6	0	6
	Fahrtenangebot zu gering	0	1	0	1	0	1
	Reisezeitüberschreitung	3	5	1	2	6	9
davon ≥200 bis <500 Ew.	kein Fahrtenangebot	0	8	0	8	0	8
	Fahrtenangebot zu gering	1	10	3	8	2	9
	Reisezeitüberschreitung	10	7	3	4	12	7
davon ≥500 bis <1.000 Ew.	kein Fahrtenangebot	0	2	0	2	0	2
	Fahrtenangebot zu gering	1	1	0	1	0	1
	Reisezeitüberschreitung	2	1	0	0	1	1

Die geografische Verteilung der Anbindung von Siedlungseinheiten an Zentrale Orte geht hinsichtlich der VRO für einen mittleren Schultag/Ferientag aus den Karten 29 bzw. 30 hervor, hinsichtlich der Mittelzentren aus den Karten 31 und 32, hinsichtlich der Metropole Berlin, dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) und dem als Oberzentrum gewerteten Eberswalde aus den Karten 33 und 34. Die Karten zeigen, dass sich Verbindungsmängel auf Siedlungseinheiten im ländlichen Raum konzentrieren und nahezu ausschließlich im Linienbündel „Bus-MOL/2“ vorkommen.

Da die Vorgaben zur Mindesterschließung nicht die speziellen Anforderungen des Berufsverkehrs im VBU berücksichtigen können, sind für die in diesem Raum liegenden Gemeinden und die Stadt Strausberg ergänzende Bewertungen erforderlich, die sich vor allem auf die Bedienung der S-Bahnhöfe durch die Ortsbuslinien im VBU beziehen.

2.2.3 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Zur Analyse der Verknüpfung zwischen den Verkehrssystemen werden an Knotenpunkten in den Netzen des SPNV und des kÖPNV sowie innerhalb des Busliniennetzes 15 Verknüpfungspunkte im Gebiet des Landkreises MOL und weitere 3 außerhalb gelegene Verknüpfungspunkte festgelegt (vgl. Tabelle 4-8 in Abschnitt 4.4.8). Deren Lage geht für das Kreisgebiet insgesamt aus Karte 46 und als Ausschnitt für den berlinnahen Raum aus Karte 47 hervor.

Als Verknüpfung wird die Möglichkeit des Übergangs zwischen den Verkehrssystemen innerhalb folgender Verknüpfungszeiten bewertet:

- Bus zu Bahn: 5 bis 20 Minuten
- Bahn zu Bus: 1 bis 15 Minuten
- Bus zu Bus: 1 bis 15 Minuten



Zur Berücksichtigung der konkreten Vor-Ort-Situation, insbesondere der Wegesituation, wurden die Vorgaben laut Tabelle 4-9 in Abschnitt 4.4.8 je Verknüpfungspunkt spezifiziert.

Insgesamt ist die gegenwärtige Verknüpfungssituation im Landkreis fahrplangemäß als gut und insbesondere im Ergebnis der Leistungsausschreibung im Bündel Bus-MOL/1 (Verknüpfung war Bewertungskriterium) auch als verbessert einzuschätzen. Die fahrplangemäße Verknüpfung beruht aber auf der Einhaltung der Fahrpläne. Hier sind ständig Prüfungen und Verbesserungen angesagt.

2.3 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot aller Verkehrsträger im Landkreis wird (Stand 2017) von ca. 12,0 Mio. Fahrgästen genutzt (Unternehmensbeförderungsfälle/UBF).³⁵ Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des ÖPNV von 62 Fahrten pro Einwohner und Jahr.

Der SPNV ist daran mit 6,1 Mio. Fahrgästen beteiligt (51 %), was ein vergleichsweise hoher Anteil ist. Die S-Bahn hat an der SPNV-Nachfrage einen Anteil von etwa 87 %, der Eisenbahn-Regionalverkehr von 13 %.

Vom Fahrgastaufkommen des kÖPNV (5,9 Mio. Beförderungsfälle) entfallen 79 % auf die Buslinien und 21 % auf die Landstraßenbahnen.

Tabelle 2-6 zeigt die Entwicklung der Fahrgastzahlen von 2012 bis 2017.

Tabelle 2-6 Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Verkehrsträgern und Linienbündeln 2012/2013 bis 2017
[1000 Beff]

Jahr Verkehrsträger	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Δ 2012/13 - 2017	
							Beff	%
SPNV	5.489	5.640	5.750	5.740	5.888	6.078	+589	+10,7 %
<i>Anteil</i>	<i>51,0 %</i>	<i>51,1 %</i>	<i>51,5 %</i>	<i>50,4 %</i>	<i>50,3 %</i>	<i>50,7 %</i>		
Tram	1.312	1.357	1.311	1.312	1.240	1.218	-94	-7,2 %
STE		1.035	990	990	917	894	-141	-13,6 %
SRS in MOL		322	321	321	323	324	+2	+0,6 %
Bus	3.951	3.958	4.037	4.255	4.502	4.690	+739	+18,7 %
Bus-MOL/1		3.123	3.170	3.371	3.490	(3.640)	+517	+16,6 %
Bus-MOL/2		835	867	884	1.012	1.050	+215	+25,7 %
kÖPNV	5.263	5.315	5.348	5.566	5.742	5.908	+645	+12,3 %
<i>Anteil</i>	<i>48,9 %</i>	<i>48,5 %</i>	<i>48,2 %</i>	<i>49,2 %</i>	<i>49,4 %</i>	<i>49,3 %</i>		
Summe	10.752	10.955	11.098	11.306	11.630	11.986	+1.234	+11,5 %

³⁵ Datenquellen: VBB-Verbundstatistik und Angaben aus der RES-Statistik;
Wert 2017 für Linienbündel Bus-MOL/1 ist Hochrechnung PROZIV aus 2016, nach Betreiberwechsel noch nicht vorliegend



Die Fahrgastnachfrage insgesamt ist seit 2012 um weitere +11,5 % angestiegen, davon im KÖPNV mit +12,3 % sogar geringfügig stärker als im SPNV, was sehr erfreulich ist. Im Nahverkehrsplan 2015 bis 2019 war nicht von einem Anstieg ausgegangen worden. Die Nachfrage auf der S-Bahnlinie 5 ist mit +11 % auch nur geringfügig stärker angestiegen als auf den beiden Regionalbahnen in Summe.

Den stärksten relativen Anstieg und auch einen deutlich gegenüber vorherigen Zeiträumen beschleunigten Anstieg verzeichnete der Busverkehr mit +18,7 % bzw. +739.000 Fahrgästen (UBF) pro Jahr. Ursächlich sind die Potenzialentwicklung im VBU und die Angebotsentwicklung (u. a. im Ergebnis der Leistungsausschreibung Bus-MOL/1). Es trifft allerdings nicht mehr die Aussage zu, dass der gesamte Zuwachs auf den VBU entfällt, während die Nachfrage in den übrigen Teilen stagniert bis leicht zurückgeht. Zumindest im Zeitraum 2013 - 2017 ist das Gegenteil der Fall, was insbesondere auf Zuwächse im Schülerverkehr zurückzuführen ist.

Ein Rückgang um -7,2 % ist bei der Tram zu verzeichnen. Dabei sind die Fahrgastzahlen der SRS stabil. Der gesamte Verlust entfällt auf die STE (-12,3 % gegenüber 2013). Dies ist den Umstellungen im Zusammenhang mit der Einrichtung des 20-min-Taktes bis Strausberg Nord geschuldet und war auch in diesem Umfang erwartet worden. Ein leichter tendenzieller Nachfragerückgang war bei der STE aber auch schon in Vorjahren festzustellen, damals auch in Angebotseinschränkungen begründet.

Die S-Bahnhöfe Strausberg und Hoppegarten haben mit jeweils mehr als 6.000 Ein- und Aussteigern pro Tag das stärkste SPNV-Aufkommen. Aber auch die anderen S-Bahnhöfe im Verflechtungsraum weisen hohe Fahrgastzahlen auf. Die am stärksten frequentierte Zugangsstelle im Eisenbahn-Regionalverkehr ist wiederum der Bahnhof Strausberg mit etwa 2.000 Ein- und Aussteigern täglich, die Zugangsstellen Müncheberg, Rehfelde und Bad Freienwalde haben mehr als 500 Ein- und Aussteiger.³⁶

Die Umlegung des Fahrgastaufkommens auf das Liniennetz geht differenziert nach den Tagesarten Schultag, Samstag und Sonntag/Feiertag aus den Karten 35 bis 37 hervor.³⁷ Die Darstellung erfolgte maßstäblich.

Neben der Belegung der Straßenbahnen heben sich Mo-Fr durch besonders hohe Werte die Relationen

- Strausberg - Rüdersdorf - Erkner
- Altlandsberg - Hoppegarten
- Müncheberg, Stadt - Müncheberg, Bf (- Buckow)
- Hoppegarten - Hönow
- Wriezen - Bad Freienwalde

ab.

An Samstagen kommt hierzu noch die Relation

- Fredersdorf - Vogelsdorf - Rüdersdorf.

Ansonsten treten die Nachfragewerte im Hauptnetz des Verkehrsangebotes hervor.

³⁶ Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben.

³⁷ Eine gesonderte Darstellung für Ferientage ist aus den dazu verwendeten Daten der Zählung und Befragung des VBB nicht möglich.



Die mittlere Besetzung der Fahrten im KÖPNV wurde anhand der Kenngröße Statistischer Besetzungsgrad (Personenkilometer je Nutzkilometer) als die Anzahl Personen ermittelt, die sich bei einer Fahrt durchschnittlich im Fahrzeug befinden. Dies erfolgte in Summe, nach Linien und nach Netzabschnitten. Das Gesamtergebnis zeigt folgende Werte nach Tagesarten:

Schultag: 7,0

Samstag: 6,2

Sonn-/Feiertag: 4,2

Personen. Die Werte sind insgesamt angestiegen, insbesondere am Samstag.

Im Regionalverkehr mit Standardlinienbussen wird annähernde Kostendeckung durch Fahrausweiserlöse und gesetzliche Ausgleichzahlungen und Erstattungen ab einem statistischen Besetzungsgrad von etwa 15 ... 18 Personen erreicht, aufgrund des Einnahmeverfahrens im VBB allerdings auch nur außerhalb der Tarifzone C. Bei lediglich drei Linien (950, 944, 886) werden solche Werte an Schultagen erreicht. An Wochenendtagen weist keine Linie solche Werte auf, da die Wochenendangebote überwiegend schlecht ausgelastet sind.

Eine kostendeckende Besetzung von Stadt- und Ortsverkehren müsste im Analogieschluss aufgrund der höheren spezifischen Aufwendungen und der geringen Einnahmen aus der Einnahmeverteilung des VBB deutlich über 25 Personen liegen, was prinzipiell kaum zu erreichen, aber bei der Planung der Angebotsgestaltung und -verteilung betriebswirtschaftlich zu beachten ist. Nur die Achse Strausberg - Rüdersdorf (Linie 950) erreicht an Schultagen solche Werte, die Verbindung zwischen Hoppegarten und Altlandsberg (Ortslinie 944) an Schultagen annähernd. Ansonsten sind die Fahrten auf Stadt- und Ortslinien spezifisch eher schlechter ausgelastet als die Regionallinien.

2.4 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf

Zunächst ist die Bedeutung des SPNV-Angebotes festzustellen, welches im Landkreis Märkisch-Oderland durch Bedienung der Verkehrsachsen in Ost-West- und Nord-Süd-Richtung erheblich zur Erfüllung von Verbindungsfunktionen und in beschränktem Umfang auch zur Erfüllung von Erschließungsfunktionen beiträgt.

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

- a. Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- b. Das Gesamtvolumen des Angebots im KÖPNV erreicht nach einer erfolgten Aufstockung seit 2013 um +17,6 % je Einwohner und im Flächenvergleich durchschnittliche Referenzwerte, unter Berücksichtigung des S-Bahnangebots deutlich mehr als den Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise.
- c. Die Angebotsverteilung im Kreisgebiet entwickelt sich parallel zur Einwohnerverteilung, was einerseits angemessen ist, andererseits aber Attraktivitätsverlusten im mittleren und östlichen Teil des Kreisgebietes nur ungenügend entgegenwirken kann. Im berlinnahen Raum wird ein verbessertes ÖPNV-Angebot zunehmend zum Faktor standörtlicher Attraktivität.
- d. Die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen ist im vergleichsweise normalen Rahmen, was allerdings vorwiegend auf den berlinnahen Raum zutrifft. Generell als Mangel einzuschätzen sind die geringen KÖPNV-Angebote an Wochenend- und Feiertagen, was allerdings inzwischen auch vergleichsweise „normal“ ist.



- e. Das Kreisgrenzen überschreitende Angebot im kÖPNV ist - anders als in den meisten Landkreisen Brandenburgs - weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit den Oberzentren Frankfurt (Oder) und Berlin sowie den Landkreisen Barnim und Oder-Spree.
- f. Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger, auch durch Angebotsergänzung, vorgefunden.
- g. Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfungen zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht, allerdings bestehen zumindest an einigen Verknüpfungspunkten, insbesondere in Münchenberg Bf, Wriezen, Bf und Bad Freienwalde, Bf noch Reserven.
- h. Der vorgesehene quantitative Mindestbedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird an Schultagen weitgehend, d. h. mit Ausnahme von Einzelfällen, eingehalten. An Ferientagen treten insbesondere im vorherigen Rufbusgebiet Oderbruch-Nord, wieder vermehrt Defizite mit Handlungsbedarf auf.
- i. Die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Bedienung sind in den letzten Jahren Schritt für Schritt mehr genutzt worden, zwischenzeitlich sogar durch vollflexible Flächenrufbusse im südlichen und im nördlichen Oderbruch, die gegenwärtig aber nicht genehmigungsfähig sind. Hier liegen weitere und erneute Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven. Schließlich ist in dünnbesiedelten Räumen die Sicherung der Grundversorgung an Nichtschultagen nur durch bedarfsabhängige Verkehre, ggf. unterstützt durch Formen der alternativen Mobilität, dauerhaft möglich.
- j. Der Umfang der Fahrgastnachfrage ist nicht nur im SPNV, sondern im Kreisgebiet Märkisch-Oderland gegenüber dem Stand 2012/2013 auch im kÖPNV nicht nur weiter stabilisiert, sondern ist sogar kräftig angestiegen. Dabei stützt sich diese Tendenz nicht nur auf eine deutliche Nachfragesteigerung im berlinnahen Raum, sondern auf die Nachfrage auch im übrigen Kreisgebiet. Zumindest gilt das durchgängig für den Schülerverkehr. Im VBU sind Schülerverkehr und Jedermannverkehr gleichermaßen beteiligt. Diese Entwicklung - Zuwachs im VBU, mindestens Stabilisierung im weiteren Gebiet - ist durch die weitere Angebotsgestaltung zu stützen. Aus dem Nachfrageverlust bei der STE ergibt sich Handlungsbedarf, wenn dieser zumindest teilweise oder ganz wieder ausgeglichen werden soll.
- k. Die Qualität der Leistungsdurchführung ist insgesamt als gut einzuschätzen. Künftiger Handlungsbedarf ergibt sich nicht aus Mängeln, sondern aus zunehmenden Ansprüchen an vertaktete Angebote, Barrierefreiheit und Fahrgastinformation sowie Angebote mit längerer täglicher Betriebszeit.



3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

3.1 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

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

Als Hauptstrukturdaten wurden verwendet:

- | | |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Einwohner und Altersstruktur | <input type="checkbox"/> Pendler |
| <input type="checkbox"/> Beschäftigte am Wohnort | <input type="checkbox"/> Schüler |
| <input type="checkbox"/> Beschäftigte am Arbeitsort
(besetzte Arbeitsplätze) | <input type="checkbox"/> Motorisierungsgrad. |

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

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

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

Die **Einwohnerzahlen** des Landkreises insgesamt sind bis 2008 angestiegen, getragen durch die positive Entwicklung im berlinnahen Raum. Danach sind die Gesamtwerte leicht rückläufig geworden, steigen jetzt aber wieder an. Von 2000 bis 2016 sind +3.400 Einwohner (+1,8 %) hinzugekommen, von 2011 bis 2016 (auch zensusbedingt) sogar +7.600 Personen (+4,1 %). Im Jahr 2017 erfolgte ein weiterer Anstieg um 1.236 auf 192.921 Personen. Dieser Trend ist mittelfristig stabil, schwächt sich ab 2021 aber ab. Von Bevölkerungsrückgängen sind wie bisher weiter besonders die Mittelbereiche³⁸ Bad Freienwalde und Seelow, nicht mehr der Mittelbereich Strausberg, betroffen, während im berlinnahen Raum weiterhin differenzierte Bevölkerungszuwächse zu erwarten sind (vgl. **Tabelle 3-1**). Die Prognosewerte der als Quelle angegebenen Bevölkerungsvorausschätzung des Landes vom Jahresende 2015 sind allerdings durch die reale Entwicklung durch Zuwanderung, vor allem aber auch durch die verstärkte Geburtenentwicklung überholt und wurden durch den Gutachter in den Gesamtwerte der **Tabelle 3-1** korrigiert.

³⁸ Mittelbereiche sind die definierten Begriffe zur räumlichen Darstellung und Funktionszuweisungen im Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B). Zukünftig wird diese Zuordnung im Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) nicht mehr erfolgen. Zur Vergleichbarkeit der Entwicklung wird der Begriff "Mittelbereich" im NVP noch verwendet.



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

Bei der **räumlichen Verteilung** ist kritisch, dass sich die Schere zwischen Zuwächsen im westlichen Teil des Kreisgebietes (Verflechtungsraum Berliner Umland - VBU) und Einwohnerverlusten im mittleren und östlichen Teil des Kreisgebietes weiter auftut, was entsprechende Auswirkungen auf die Dichtewerte und die Konzentration der ÖPNV-Potenziale hat (siehe auch **Karte 1** und **Karte 1a**).

Tabelle 3-1 Analyse und Prognose der Einwohnerzahlen gesamt und nach Mittelbereichen³⁹

Kreis, Mittelbereich	2010	2017	2020	2024	24/17
Landkreis MOL	190.502	192.921	193.832	194.400	+0,8 %
MB Bad Freienwalde	32.050	30.614	29.596	28.269	-7,7 %
MB Seelow	32.236	30.737	29.924	29.120	-5,3 %
MB Strausberg	59.429	60.723	61.575	62.400	+2,8 %
MB Neuenhagen	60.389	64.762	66.805	68.828	+6,3 %
MB Frankfurt (Oder)	6.398	6.085	5.932	5.783	-5,0 %

Wie die Darstellung nach Mittelbereichen zeigt, schwächt sich der bisherige Trend auch kaum ab, allenfalls gebremst durch mangelnde Wohnbauflächen im Einzugsbereich der S 5. Das Vorzeichen der Einwohnerentwicklung wechselt nach wie vor an einer Linie Altlandsberg - Strausberg - Müncheberg.

Die bisherige Darstellung der prognostizierten **Altersstrukturentwicklung** nach den Mittelbereichen und insgesamt im Kreis kann nicht mehr aus der Landesprognose übernommen werden, da diese noch deutlicher als bei den Gesamtwerten in den Ausgangswerten zu aktualisieren ist.

Feststellbar ist die bereits in Gang gekommene anteilige Verschiebung zugunsten der Bevölkerung im Nacherwerbsalter. Das heißt, die Zahl der Senioren wird nicht nur anteilig, sondern auch in absoluten Werten zunehmen. Dieser Prozess beschleunigt sich infolge der aktuellen demografischen Entwicklung aber weniger stark, als bisher angenommen, wird in der Planungsperiode bis 2024 aber durchaus spürbar. Die Anzahl derjenigen im Vorerwerbsalter ist mittelfristig angestiegen. Dieser Anstieg wird etwa ab 2022 stark auslaufen, weil die nächste Stufe der Folgen des Geburteneinbruchs in der ersten Hälfte der 1990er Jahre und nachfolgender Abwanderung wirkt. Die Zahl der Einwohner im Erwerbsalter wird im Planungszeitraum nicht mehr ansteigen, was sehr ungünstig für den Arbeitsmarkt ist.

Eine wesentliche Auswirkung der demografischen Entwicklung zeigt sich in den **Schülerzahlen**. Diese waren bis 2012 gesunken, steigen seither aber an, nach **Tabelle 3-2** seit 2014 um 13 %. Hauptauslöser sind die Geburtenraten, aktuell unterstützt durch Zuwanderungen. Dieser Trend hält bis 2021 an, wird danach aber im Kreismaßstab voraussichtlich auslaufen und stagnieren. Im VBU ist auch nach 2021 mit einem Anstieg der Schülerzahlen zu rechnen.

³⁹ Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030/2040 des LBV Brandenburg, 2015; Projektion aktualisiert durch PROZIV



Das **Schulstandortnetz** (vgl. Karte 38) ist verkehrsgeografisch durch große Entfernungen zwischen den Standorten im ländlichen Raum gekennzeichnet, wird im Planungszeitraum aber voraussichtlich mindestens stabil bleiben. Im VBU planen die Gemeinde Fredersdorf-Vogelsdorf die Verlegung der Oberschule, Hoppegarten die Errichtung einer weiteren Grundschule in Hönow, die Stadt Müncheberg einen Schulcampus. Weiterhin kann es durch differenzierte Angebote von Schulen und Ganztagsbeschulung zu Veränderungen in der Nachfragestruktur kommen.

Tabelle 3-2 Schüler und Schulstandorte

Schultyp	Anzahl Schulen	dar. Freie Träger	Anzahl Schüler	
			2014	2018
Berufsschule	1	1	259	213
Förderschule	7	1	724	766
Gesamtschule mit GOST	1	1	358	502
Grundschule	34	3	7.063	8.146
Gymnasium	7	2	3.209	3.488
Oberschule	9	1	2.241	2.412
Oberschule mit integrierter Grundschule	4	0	1.865	2.332
OSZ mit beruflichem Gymnasium	1	0	248	326
Gesamt	64	9	16.119	18.185

Die Wirtschaftskraft des Landkreises hat in den zurückliegenden Jahren zu einer steigenden Zahl von **sozialversicherungspflichtig (svp) Beschäftigten** am Wohnort und noch mehr derer am Arbeitsort (als Synonym für besetzte Arbeitsplätze) geführt.

Auch zukünftig wird sich dieser Trend im Grundsatz fortsetzen, so dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weiter steigend oder zumindest stabil bleiben wird. In der nachfolgenden Planungsperiode ist jedoch mit leicht rückläufigen Werten zu rechnen, weil die Zahl der erwerbsfähigen Personen abnimmt und Stellen zunehmend weniger besetzt werden können

Tabelle 3-3 Arbeitsmarkt- und Pendlerdaten

Strukturgröße [Pers.]	2008	2012	2017	17/12
Svp Beschäftigte am Wohnort	66.488	68.641	74.881	+9,1 %
Svp Beschäftigte am Arbeitsort	43.031	44.927	49.965	+11,2 %
Pendleraufkommen	69.411	73.133	83.930	+14,8 %
dav. Einpendler der Gemeinden	31.000	32.943	33.930	+3,0 %
dav. Auspendler der Gemeinden	54.457	56.657	65.248	+15,2 %
Pendlersaldo	-23.457	-23.714	-31.341	



Aus der Differenz zwischen den Beschäftigten am Arbeitsort und am Wohnort bzw. Einpendlern und Auspendlern je Gemeinde ergibt sich der **Pendlersaldo der Gemeinden**. Lange Zeit gab es im Landkreis mit der Kreisstadt Seelow nur eine Gemeinde mit einem Einpendlerüberschuss. 2017 hat sich das geändert. Nunmehr weisen auch Hoppegarten und Buckow Einpendlerüberschüsse auf. Dargestellt wird das Ergebnis in Karte 39a.

Aus dem sich immer weiter ausprägenden räumlichen Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten ergeben sich die zunehmenden **Pendlerverflechtungen**. Dabei sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, deren Wohn- und/oder Arbeitsort im Landkreis liegt, als Pendler erfasst. Bestimmend - zumindest im westlichen Kreisgebiet - sind die Verflechtungen mit Berlin. Diese werden in der Exposte-Entwicklung in Tabelle 3-4 dargestellt. Darüber hinaus sind weitere Hauptverflechtungen nach Tabelle 3-4 von besonderer Bedeutung.

Tabelle 3-4 Berlinpendlungen 2008 - 2017 [Pers.]

Gemeinde	Pendler nach Berlin			Pendler aus Berlin			Pendler mit Berlin	
	2008	2012	2017	2008	2012	2017	2012	2017
Altlandsberg	1.627	1.660	1.820	440	431	504	2.091	2.324
Fredersdorf-Vogelsdorf	2.794	2.852	3.220	684	515	563	3.367	3.783
Hoppegarten	4.747	4.947	5.275	2.702	3.075	3.803	8.022	9.078
Neuenhagen bei Berlin	3.789	4.154	4.469	932	1.265	1.236	5.419	5.705
Petershagen/Eggersdorf	2.640	2.822	3.124	147	207	268	3.029	3.392
Rüdersdorf bei Berlin	1.500	1.646	1.948	725	841	886	2.487	2.834
Strausberg	2.366	2.552	3.047	681	784	823	3.336	3.870
weitere Gemeinden	2.663	2.847	3.243	319	344	474	3.191	3.717
Gesamt	22.126	23.480	26.146	6.630	7.462	8.557	30.942	34.703

Im Jahr 2017 pendelten 34.703 Personen nach Berlin aus oder aus Berlin in den Landkreis ein. 2012 waren es noch 30.942 Personen (Zuwachs um +12,1 %) und 2008 waren es 28.756 Personen (+20,7 % in 2017). Der Anstieg hat sich also noch beschleunigt.

Dabei sind 2012 bis 2017 die Einpendlungen mit +14,7 % stärker angestiegen als die Auspendlungen mit +11,3 %. Entscheidend ist dabei besonders die Anziehungskraft der Gewerbestandorte in Hoppegarten und Neuenhagen. Bei den Auspendlungen sind es vor allem die wieder verstärkten Zuzüge aus Berlin.

Auch im gesamten Kreisgebiet kam es seit 2012 zu einem weiteren Anstieg des Pendleraufkommens um +14,8 %. Die Anzahl der Auspendler der Gemeinden ist dabei fast doppelt so hoch, wie die der Einpendler der Gemeinden.



Tabelle 3-5 Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2008 - 2017 [Pers.]

Wohnort	Arbeitsort	2008	2012	2017
Lebus	Frankfurt (Oder)	649	692	668
Petershagen/Eggersdorf	Strausberg	442	454	476
Bad Freienwalde (Oder)	Eberswalde	352	447	438
Strausberg	Rüdersdorf bei Berlin	324	387	431
Wriezen	Bad Freienwalde (Oder)	306	348	449
Seelow	Frankfurt (Oder)	322	326	295
Neuenhagen bei Berlin	Hoppegarten	285	310	421
Altlandsberg	Strausberg	317	264	309

Unterschieden nach kreisexternen Pendlungen (über die Kreisgrenze), darunter den Berlinpendlungen, und den Pendlerverflechtungen zwischen den Gemeinden innerhalb des Kreisgebietes wurden die Verflechtungen in den **Karten 39 bis 41** dargestellt. Daraus geht folgendes hervor:

- Bei den kreisinternen Pendlungen sind die Pendlerströme stark auf bzw. zwischen den Mittelzentren Strausberg, Bad Freienwalde und Seelow ausgerichtet und ausgeprägt. Außerdem bestehen starke Verflechtungen zwischen Bad Freienwalde und Wriezen sowie im Verflechtungsraum Berliner Umland.
- Die kreisexternen Verflechtungen werden überwiegend durch die Berlinpendlungen bestimmt. Als weitere Ziele und auch als Quelle heben sich besonders Frankfurt (Oder) sowie als Auspendlerziel Eberswalde (aus Bad Freienwalde und Falkenberg) ab. Zunehmend treten Einpendlungen aus Polen auf, insbesondere nach Hoppegarten. Nach Fürstenwalde bestehen die größten Pendlerströme aus Müncheberg, Strausberg und Rüdersdorf. Mit weiteren Orten außerhalb des Landkreises treten geringere Pendlerverflechtungen auf.
- Bei den Berlinverflechtungen ist zwar deutlich abzulesen, dass die besonders intensiven Verflechtungen in den berlinnahen Raum bis etwa Strausberg reichen, weiterhin aber auch nennenswerte Auspendlungen nach Berlin von Bad Freienwalde und Müncheberg ausgehen.
- Es wird deutlich, dass in allen Berlinverflechtungen deutlich mehr Pendler zum Arbeiten nach Berlin einpendeln als umgekehrt, insbesondere bei Hoppegarten tritt jedoch zunehmend Paa- rigkeit ein.

In den **Karten 42 bis 44** wird veranschaulicht, wie sich die Einzelströme im Zeitraum 2012 bis 2017 entwickelt haben. Es ergibt sich ein sehr differenziertes Verhältnis aus Zu- und Abnahmen. Hauptfeststellungen dabei sind:

- Bei den kreisinternen Pendlerströmen sind die stärksten Zunahmen zwischen Neuenhagen und Hoppegarten sowie zwischen Wriezen und Bad Freienwalde sowie generell im Verflechtungsraum Berliner Umland zu beobachten. Nennenswert Abnahmen werden nur festgestellt von Strausberg und Bad Freienwalde nach Seelow. Die weiteren Pendlerrelationen weisen - mit Ausnahme des Verflechtungsraumes - überwiegend geringe Veränderungen auf.
- Für die externen Pendler (ohne Berlin) ist eine differenzierte Entwicklung ablesbar, wobei sich überwiegend eine Abnahme der Ströme nach Frankfurt (Oder) zeigt, insbesondere aus Strausberg, Bad Freienwalde und Wriezen. Zunahmen betreffen vor allem Einpendlungen aus Polen



nach Hoppegarten, Rüdersdorf und Bad Freienwalde sowie Auspendlungen von Seelow nach Fürstenwalde und zwischen Rüdersdorf und Erkner.

- Bei den Berlinpendlungen mit dem berlinnahen Umland ist in allen Relationen sowohl bei Ein- als auch bei Auspendlern eine Steigerung zu verzeichnen. Besondere Zunahmen sind von Strausberg, Rüdersdorf, Hoppegarten, Neuenhagen und Fredersdorf-Vogelsdorf nachzuvollziehen. Aber auch von Falkenberg, Neuhardenberg und Letschin sowie von und nach Bad Freienwalde, Wriezen und Müncheberg lassen sich leichte Steigerungen feststellen.

Die Prognose für den Planungszeitraum geht davon aus, dass das Pendleraufkommen mindestens um weitere 6 ... 8 % ansteigt. Dabei ist allerdings die zunehmende Begrenzung der Anzahl der Einwohner im Erwerbsalter zu beachten.

Der **Motorisierungsgrad** ist eine wesentliche, für die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen mitbestimmende Rahmenbedingung. In der Betrachtung über einen Zeitraum von 10 Jahren zeigt sich folgende Entwicklung der Pkw-Bestände und Motorisierungsgrade (Pkw je 1000 Einwohner) im Landkreis Märkisch-Oderland im Vergleich zu den Durchschnittswerten des Landes Brandenburg:

Tabelle 3-6 Motorisierungsgrad⁴⁰

jew. zum 01.01. d. J.	Landkreis Märkisch-Oderland		Land Brandenburg	
	Pkw-Bestand	MotGrd	Pkw-Bestand	MotGrd
2008	100.528	524	1.293.427	510
2011	104.279	550	1.321.092	528
2013	105.841	566	1.337.091	546
2016	109.524	574	1.369.736	551
2018	113.570	591	1.407.031	562

Die Werte in Tabelle 3-6 zeigen, dass

- der Motorisierungsgrad im Landkreis Märkisch-Oderland etwa 5,2 % und damit zunehmend höher ist als im Landesdurchschnitt, was allerdings nur darin begründet ist, dass die Landeswerte auch die kreisfreien Städte mit unterdurchschnittlichen Motorisierungsgraden enthalten
- die Pkw-Bestände im Landkreis kontinuierlich zunehmen, von 2011 bis 2016 mit leicht abnehmender Tendenz, jetzt aber wieder beschleunigt; daraus resultiert, dass die spezifischen Bestände (Motorisierungsgrad) jährlich im Durchschnitt um +1,2 ... +1,4 % seit 2008 angestiegen sind. Im Zeitraum 2013 bis 2018 betrug der durchschnittliche Anstieg +0,8 ... +1,0 % pro Jahr.

Es gibt mit Strausberg (491 Pkw/1000 Einw.) und Bliesdorf (495 Pkw/1000 Einw.) nur noch zwei Gemeinden im Landkreis mit einem Motorisierungsgrad von unter 500 Pkw/1000 Einw.. Zwischen 500 und 550 Pkw/1000 Einw. weisen Lietzen, Wriezen, Bad Freienwalde und Seelow auf⁴¹. Danach folgen die S-Bahngemeinden und Müncheberg mit Motorisierungsgrad zwischen 550 und 580 Pkw/1000 Einw.

⁴⁰ Statistik des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg (KBA-Statistik)

⁴¹ Bei Bliesdorf und Lietzen auf eine Besonderheit in der Einwohnerstruktur zurückzuführen.



Die höchsten Motorisierungsgrade zeigen Waldsiefersdorf, Falkenhagen, Oderaue, Heckelberg-Brunow, Märkische Höhe, Treplin, und Zeschdorf, alle mit über 660 Pkw/1000 Einw. Dabei ist bedingt ein System erkennbar. Es sind darunter natürlich Gemeinden im ländlichen Raum mit schlechter ÖPNV-Versorgung, ebenso wie alle Gemeinden in Randlage zu Frankfurt (Oder) (vgl. Karte 45).

In der Prognose für den Planungszeitraum ist davon auszugehen, dass der Motorisierungsgrad weiter \emptyset um +0,85 %/a ansteigen wird. Dabei stabilisiert sich die Zahl der Pkw-Bestände, ebenso in moderater Weise die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit der Pkw. Der durchschnittliche Besetzungsgrad der Pkw steigt dagegen leicht an, weil sich die Nutzer stärker organisieren. Die Gesamtwirkung für die ÖPNV-Nachfrage bleibt negativ gerichtet.

3.2 Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten

Die weiteren Rahmenbedingungen wirken durch gegenläufige Tendenzen relativ neutral für die Fahrgastnachfrage im ÖPNV.

Behinderungen des MIV infolge zunehmender Straßenverkehrsdichte treten im ländlichen Raum nicht auf, allerdings zunehmend im VBU und insbesondere in den Pendlerachsen an der B1 und L 33 und ebenso als Parkraumverknappung an den Bahnhöfen im VBU, letztlich auch als Parkraumverteuerung innerhalb von Berlin.

Die zunehmende Fahrradnutzung wirkt sowohl gegenüber dem MIV *und* auch gegenüber dem ÖPNV als Konkurrenz. Dabei gewinnt auch die Kombination aus Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung eine höhere Bedeutung. Diese Kombination wirkt aber weitaus stärker zugunsten des SPNV, nur sehr wenig zugunsten des KÖPNV. Hier spielen allerdings saisonale Unterschiede und die Häufigkeit und Betriebszeit des ÖPNV-Angebotes eine wesentliche Rolle.

Andererseits beeinflussen die jetzt wieder zunehmenden Nutzerkosten im MIV, die Nutzervorteile für den ÖPNV durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Gemeinschaftstarif und integriertes Angebot) und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote.

Ein Trend, der zunächst nur in Metropolen und Großstädten mit Stadtbahn- oder Straßenbahnsystemen beobachtet worden war und durch Befragungen belegt ist, dass zumindest die Altersgruppe der unter 30-Jährigen auf einen eigenen Pkw verzichtet und dafür den ÖPNV oder Pkw-Leih- bzw. Sharing-Angebote nutzt, hat sich durchaus weiter ausgebreitet, betrifft jetzt auch Stadt-Umland-Räume, allerdings nur, wenn dort ein hinreichendes ÖPNV-Angebot besteht. Der Ostbahnkorridor in MOL gehört zu diesen Räumen.



4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

4.1 Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots

Im Ergebnis der Untersuchungen zur Potenzialentwicklung und zur strukturellen Entwicklung der Rahmenbedingungen der ÖPNV-Nachfrage sowie einer vergleichenden Bewertung der Bedienungsstandards und deren Übereinstimmung mit Dimensionierung und Strukturierung des ÖPNV-Angebotes hat sich erwiesen, dass

einerseits

- die bisher geltenden Vorgaben weitgehend eingehalten werden, allerdings in einzelnen Bereichen und insbesondere durch die rechtliche Behandlung von Flächenruffbussen im Land Brandenburg Nachsteuerungsbedarf besteht,
- die Mindestbedienungsvorgaben für das Hauptnetz und in der Flächenerschließung im mittleren bis unteren Niveau vergleichbarer Landkreise einzuordnen sind,
- eine grundsätzliche Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes und Angebotes daher nicht erforderlich ist, aber Anpassungsbedarf besteht,

andererseits

- die strukturelle Entwicklung nach Teilräumen zu einer weiteren Differenzierung der Nachfrage geführt hat und weiter führt, was sich in der Angebotsgestaltung ausprägen muss,
- in dem Bestreben, die Lebensbedingungen und den Modal Split in den Teilräumen nicht unangemessen zu differenzieren, Angebotsverbesserungen in allen Teilräumen vorgesehen werden müssen.

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

4.2 Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Märkisch-Oderland besteht auch künftig in der Unterstützung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Es ist unter den jeweiligen finanziellen Rahmenbedingungen vorausschauend das bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Dafür werden folgende [Leitlinien](#) beschlossen:

- (1) Das ÖPNV-Angebot ist als **ganzheitliches, integriertes System** aus 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** 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 gleichermaßen Rechnung zu tragen. Der Aufgabenträger bemüht sich um eine flächendeckende, aber angemessene flexible **Erhöhung der ÖPNV-Bedienungsstandards**.
- (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 die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein. Der Landkreis Märkisch-Oderland setzt sich im Regionalbahnverkehr für die Erhaltung und Verbesserung der Attraktivität der RB60 (durchgehender 60-min-Takt) sowie für eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit - sowohl der Strecken- als auch der Platzkapazität der Fahrzeuge sowie der Reisegeschwindigkeit - auf der RB26 ein. Dabei soll Werbig stündlich bedient werden, um vermehrte Umstiegsmöglichkeiten zur RB60 zu schaffen. Hinsichtlich der S 5 soll der 10-min-Takt bis Fredersdorf erweitert werden. Durch diese Maßnahmen soll die Erreichbarkeit des Berliner Zentrums und des Flughafens BER aus dem gesamten Kreisgebiet weiter gestärkt bzw. gesichert werden.
- (4) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die **Schülerbeförderung** auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung folgend soll künftig aber wieder stärker auf eine attraktivere Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen hingewirkt werden.
- (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**.
- (6) 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 Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann. Soweit adäquate Fördermöglichkeiten durch Bund oder Land geschaffen werden, wird der Landkreis eine schrittweise **Umstellung der Busflotten auf emissionsfreie Antriebe** unterstützen.
- (7) Die **Angebotsgestaltung** soll grundsätzlich **nachfrageorientiert** erfolgen. Das heißt, dass vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber durchaus auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. **Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung** sind eher im Stadtverkehr, den Ortsverkehren im VBU sowie in Hauptverkehrsachsen vorzusehen.
- (8) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die Einbeziehung **bedarfsgesteuerter Angebote** zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Verkehrsachsen. Zur Sicherung einer verbesserten Grundversorgung der Wirtschaftlichkeit soll unter Nutzung des geltenden Rechtsrahmens in dünn besiedelten, ländlichen Teilräumen für Nichtschultage das ÖPNV-Angebot außerhalb der Hauptverkehrsachsen zunehmend bedarfsgesteuert gestaltet werden.



- (9) Der Landkreis ist offen für die Einführung von **Initiativen im Bereich alternativer Mobilität** unter Einbindung der Gemeinden und wird diese nach rechtlicher und fachlicher Prüfung im Interesse der Gesamtsicherung der Mobilität **unterstützen**.
- (10) Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der **barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung** generell zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen der Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 nach § 8 Abs. 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können. Mit diesem NVP werden die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG festgelegt.
- (11) 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.
- (12) Der Aufgabenträger wirkt 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 Malus-Regelungen für Qualitätsmängel.
- (13) Der Aufgabenträger setzt sich für **anforderungsgerechte ÖPNV-Verbindungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften** Stadt Frankfurt (Oder), Landkreise Oder-Spree und Barnim sowie Land Berlin ein und wird bei Bedarf zwecks Unterstützung den VBB einbeziehen.
- (14) Der Aufgabenträger setzt sich für eine anforderungsgerechte **grenzüberschreitende Verkehrsverbindung** zwischen dem Landkreis MOL und der Republik Polen ein. Diese ist auch zukünftig durch die Schienenverkehrsverbindung der Ostbahn und nicht durch grenzüberschreitende Busverkehre zu gewährleisten. Die Gestaltung der Angebote im kÖPNV soll die Bedeutung dieser Verbindung jedoch berücksichtigen und weiter stärken.

4.3 Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen

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

- (1) Der Landkreis Märkisch-Oderland nimmt seine Funktion gemäß § 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg als **Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV** in seinem Zuständigkeitsgebiet wahr.
- (2) Dem Landkreis kommt danach sowohl die volle **Aufgabenverantwortung** als auch die volle **Ausgabenverantwortung** für die Verwendung eigener Mittel sowie nach der Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg auch für die Verwendung der Landesmittel für die ÖPNV-Förderung zu. Hierzu gehören auch die Mittel für die investive Landesförderung von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der pauschalierten Zuführung und der Objektförderung nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Landes.
- (3) Gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB als **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe** der kommunalen Aufgabenträger festgelegt ist der kÖPNV vom Landkreis Märkisch-Oderland als **Teil der Daseinsvorsor-**



ge definiert. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit und Kostendeckung durch Erlöse angestrebt.

- (4) In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und **Mitverantwortung in der Finanzierung** das an den verkehrspolitischen Zielstellungen ausgerichtete ÖPNV-Angebot sicher.
- (5) Der Aufgabenträger sichert die **ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA)** für gebündelte Leistungen (im Busverkehr) und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Kreishaushalt der Haushalt des Landkreises diese Aufgabe sicherstellen kann.

4.4 Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards

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

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr⁴² beinhaltet

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

Der Bedienungsstandard für Stadt- und Ortsverkehre⁴³ beinhaltet

- a) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre,
- b) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU)
- c) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für weitere Orts- und Kurortverkehre.

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

⁴² Verkehre, die nicht auf Stadtlinien oder Linien der Ortsverkehre stattfinden.

⁴³ Stadtverkehre sind Verkehre, die weit überwiegend innerhalb eines städtischen Siedlungsgebietes stattfinden. In größeren Gemeinden und Städten ohne ausgeprägte städtische Siedlungsstruktur (in der Regel unter 10.000 Einwohner) können Ortsverkehre angeboten werden. Ortsverkehre (eigentlich auch Nachbarortverkehre) sind hier auch Verkehre zwischen zwei oder mehreren benachbarten Gemeinden innerhalb eines eng definierten Raumes (hier: VBU).



Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Regional- sowie Stadt- und Ortsverkehr ist grundsätzlich einzuhalten. Lediglich die Reisezeitvorgabe an Ferientagen (bei der Mindesterschließungsvorgabe für Siedlungseinheiten) kann aufgrund verminderter Verknüpfungsmöglichkeiten an Ferientagen und teilweise großer Entfernungen weiterhin nur orientierenden Charakter haben. Im Planungszeitraum sind Maßnahmen zu konzipieren und umzusetzen, die - mit vorgenannter Einschränkung - die vollständige Einhaltung der Vorgaben Schritt für Schritt gewährleisten. Bei nachfragebedingten Unterschreitungen sollen mindestens adäquate flexible oder alternative Angebote geschaffen werden.

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

4.4.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

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

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

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

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



Tabelle 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen und -räume

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

Das **Regionale Hauptnetz** dient der Verbindung zwischen Zentralen Orten und anderen Siedlungsschwerpunkten im Kreisgebiet, zwischen den Hauptverknüpfungspunkten von Bahn und Bus sowie der Kreisgrenzen überschreitenden Verbindung des Landkreises mit benachbarten Zentralen Orten.

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelation SPNV:
 - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
 - durchgehender Taktverkehr
 - 60-min-Takt (Mo - So, am Wochenende ggf. eingeschränkt)
- Hauptverbindungsrelation kÖPNV PlusBus:
 - Regionale Verbindung zur Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren (im Tarifbereich Berlin C Verbindung von Mittelzentren) und zur Verknüpfung mit dem SPNV
 - Kein Parallelverkehr zum SPNV, Ausnahmen bei zusätzlicher Erschließung von Zentralen Orten oder Tourismusschwerpunkten
 - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch mindestens 60-min-Takt ohne Abweichungen mit mindestens 15 Fahrten je Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), im Zeitraum erste Abfahrt 5:30 - 6:30 Uhr, letzte Abfahrt 19:30 - 20:30 Uhr an beiden Enden
 - am Wochenende mindestens 12 Fahrtenpaare, dar. Sa mind. 6 Fp, So, Ft mind. 5 Fp
 - Schnellbus-Charakter, keine Streckenführungsabweichungen, keine Stiche oder Schleifen
 - Einsatz barrierefreier Fahrzeuge



- Hauptverbindungsrelation kÖPNV:
 - großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
 - Verbindungen zu Zentralen Orten in benachbarten Landkreisen
 - ansatzweise angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder zumindest regelmäßiges Angebot mit mindestens 10 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung (Eine vertaktete Bedienung liegt auch vor, wenn auf Grund des Schülerverkehrs eine geringfügige Abweichung erforderlich ist oder einmalig am Tag ein Lastrichtungswechsel erfolgt)
 - am Wochenende Mindestangebot von 3 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Sa und 2 Fahrtenpaaren So
 - Schnellbus-Charakter ist anzustreben (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Minimierung von Stichfahrten)
- Verbindungsrelation SPNV:
 - durchgehender Taktverkehr
 - 120-min-Takt (Mo - So)
- Verbindungsrelation kÖPNV:
 - Verbindung von und zu Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
 - den Hauptverbindungsrelationen nachgeordnete kÖPNV-Verbindungen zwischen den Nahbereichs- und Mittelzentren des Landkreises sowie funktional und netzbedingt aufgeteilte Hauptverbindungsrelationen
 - Verbindungen zu Zentralen Orten in benachbarten Landkreisen, sofern nicht wegen ihrer Bedeutung als Hauptverbindungsrelationen zu bewerten
 - mindestens 7 als Fahrtenpaare nutzbare Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung
 - am Samstag Mindestangebot von 2 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung.

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

Charakteristik: laut Tabellen 4-5 und 4-6

Die **Stadt- und Ortsverkehrsnetze und -relationen außerhalb des VBU** dienen der Verbindung und Erschließung in den Städten mit in der Regel mehr als 10.000 Einwohnern (Strausberg, Bad Freienwalde) sowie der örtlichen oder nachbarörtlichen Verbindung und Erschließung von Städten und Gemeinden sowie Kurorten außerhalb des Verflechtungsraumes Berliner Umland (VBU).



Charakteristik:

- Erschließung des Stadt- oder Ortsgebietes
- Anbindung der Stadtgebiete an SPNV-Zugangsstellen
- Anbindung und Erschließung größerer Gewerbestandorte
- Nachbarörtliche Verbindung
- Taktverkehr oder taktororientierte Angebotsgestaltung
- Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung sinnvoll.

Das **Ergänzungsnetz** dient der Flächenerschließung, als Zubringer zum regionalen Hauptnetz und sowie dem Schüler- und Freizeitverkehr (soweit nicht auch im Hauptnetz abgewickelt).

Gliederung und Charakteristik:

- Flächenerschließungs- und Zubringerrelation:
 - Erfüllung nähräumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, ggf. saisonale Angebote, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
 - Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
 - Aufspaltung von Zubringerrelationen einwohnerstarker Gemeinden/Ortsteile zu Zentralen Orten im Interesse der Flächenerschließung
 - Fahrtenangebot nachfrageabhängig, an Ferientagen mindestens entsprechend der Mindesterschließungsvorgaben, i.d.R. kein Wochenendangebot (außer bei touristischen Angeboten)
 - Ersatz des konventionellen Linienverkehrs in Relationen mit schwachem Verkehrsaufkommen an Ferientagen durch bedarfsgesteuerte Angebote vorzusehen
- Schülerverkehrsrelation:
 - netzergänzende Relation zur Absicherung des Schülerverkehrs als integrierter Linienverkehr außerhalb der vorstehend beschriebenen Relationen
 - Bedienungshäufigkeit entsprechend den Erfordernissen des Schülerverkehrs
 - damit in der Regel kein Angebot an Ferientagen.
- Rufbus-Korridore/Rufbus-Räume:
 - geeignete Räume und Relationen für RufBus-Bedienung.

Die für den Planungszeitraum gültige Kategorisierung wird in den **Karten 46 und 47** dargestellt.

Die Regionale Planungsgemeinschaft wird regionale Verkehrsverbindungen festlegen, die eine Versorgungsfunktion zum nächstgelegenen Mittelzentrum erfüllen, für Verbindungen mit fehlendem ÖPNV, sollten diese im NVP neu konzipiert werden.

Die gegenwärtigen Angebotsumfänge in den Relationen des kategorisierten Netzes sind den **Karten 5 und 6** für Schul- und Ferientage zu entnehmen. Die notwendige Anzahl von Bedienungen je Richtung kann im Einzelfall auch durch Addition von Linienwegen in der gleichen Relation entstehen.

4.4.2 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz

Das regionale Hauptnetz - auch bezeichnet als regionale Verkehrsachsen - wird im kÖPNV durch die PlusBus-Relationen (HVR+), Hauptverbindungsrelationen (HVR) und Verbindungsrelationen (VR) gebildet. Der Mindestbedienungsstandard wird für jede Achse entsprechend ihrer Einordnung in diese Kate-



goren festgelegt. Die Definition der Relationen im Hauptnetz sowie die entsprechenden Mindestbedienungshäufigkeiten sind in **Tabelle 4-2** aufgeführt.

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

Relation	Mindestbedienung (Fahrten pro Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)			
S Strausberg Bahnhof - Rüdersdorf - S Erkner Bahnhof/ZOB	15	6	6
Bad Freienwalde, Bf/ZOB - Wriezen, Bf - Reichenow - SRB, Lustgarten	15	6	6
Hauptverbindungsrelationen (HVR)			
Bad Freienwalde, ZOB - Werneuchen, Bf	10	3	2
Seelow, ZOB - Manschnow - Lebus - Frankfurt (Oder), Bf	10	3	2
Verbindungsrelationen (VR)			
Müncheberg, Stadt - Seelow, ZOB	7	2	0
Bad Freienwalde, ZOB - Oderberg, Stadtmitte	7	2	0
Bad Freienwalde, ZOB - Hohenwutzen, Dorf	7	2	0
Wriezen, Bf - Neuhardenberg, ZOB - Seelow-Gusow, Bf - Seelow, ZOB	7	2	0
Seelow, ZOB - Friedersdorf - Lebus (- Frankfurt (Oder))	7	2	0
Seelow, ZOB - Letschin, ZOB	7	2	0
Müncheberg, Stadt - Fürstenwalde, Bf	7	2	0
Bad Freienwalde - Falkenberg - Eberswalde	7	2	0
Küstrin-Kietz - Manschnow (- Seelow)	7	2	0

Die bisherige besondere Festlegung, in der Relation Wriezen <> S Strausberg Nord eine zusätzliche Verdichtung in der Hauptverkehrszeit Montag - Freitag auf einen 60-min-Takt einzuhalten, wird damit gegenstandslos.

Die Kategorie der PlusBus-Relationen ist neu und stellt eine erhebliche Aufwertung dieser Relationen dar. Bei den weiteren Hauptnetzkategorien wurden die Vorgaben moderat erhöht.

Die Relationen stellen im Wesentlichen Verbindungen zwischen zentralen Orten und Verknüpfungspunkten im ÖPNV-System her. HVR Bad Freienwalde - Werneuchen hat darüber hinaus eine Bedeutung als Verlängerung der Bahnstrecke Berlin - Werneuchen in Richtung Nordosten und somit für die Erreichbarkeit der Metropole Berlin.

Die Bedienung der aufgeführten Relationen hat mindestens in der aufgeführten Fahrtenhäufigkeit, möglichst durch vertaktete oder regelmäßige Verkehre zu erfolgen. Dabei sollen die zeitlichen Abstände zwischen den Fahrten, insbesondere bei Überlagerung von Linien, möglichst einheitlich sein. Bei den PlusBus-Relationen sind die Anforderungen linienrein und ausnahmslos zu erfüllen.



4.4.3 Festlegung von Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten

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

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

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern zu erschließen. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist entsprechend der geltenden Schülerbeförderungssatzung gesondert geregelt (vgl. Abschnitt 4.4.4).

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

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

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

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



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

Richtung VRO = 30 min; MZ = 60 min; OZ = 90 min.

(Reisezeitvorgabe an Ferientagen und Samstagen als unverbindlicher Orientierungs- und Zielwert)

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

Für die Erreichbarkeit der Oberzentren wird neben Berlin und Frankfurt (Oder) auch Eberswalde als Zentraler Ort mit der Funktionalität eines Oberzentrums bewertet.

Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.⁴⁴

4.4.4 Besondere Festlegungen für die Schülerbeförderung

Es besteht satzungsgemäß⁴⁵ ein Beförderungsanspruch, ab bestimmten Mindestentfernungen für den Schulweg zur/von der zuständigen bzw. nächsterreichbaren Schule innerhalb des Landkreises, der nach Altersstufen differenziert ist (2 km Primar; 4 km Sek I; 8 km Sek II).

Die Wartezeit soll laut Satzung im Allgemeinen für alle Schüler 45 min vor Beginn des allgemeinen Unterrichts und 60 min nach Ende des Unterrichts/des Ganztags nicht überschreiten. In Ausnahmefällen kann auch eine Wartezeit nach Unterrichtsende von 100 min zugemutet werden, für Schüler ab der Sekundarstufe II eine um 50 % erhöhte Wartezeit.

In Ergänzung zu den Satzungsvorgaben sind ebenso differenzierte Schulwegzeiten nach Altersstufen in der Summe aus Reisezeiten (Fahr- und Umsteigezeiten) und Wartezeiten einzuhalten. Die Fahrzeit in der Primarstufe soll 60 min nicht überschreiten.

Die Schulwegzeit (Summe aus Reisezeit und Wartezeit bzw. Summe aus Fahrzeit, Umstiegszeit und Wartezeit) in der Sekundarstufe I und II wird auf 115 min begrenzt.

Für alle Altersstufen sind eine Fahrt zum allgemeinen Unterrichtsbeginn und zwei definierte Fahrten nach Unterrichtsende unter Einhaltung der vorstehenden Qualitätsmerkmale an der jeweiligen Schule bzw. an einem Schulstandort zu sichern. Für eine Beförderung zum und vom Hort besteht kein Beförderungsanspruch.

Schulwegzeiten von 90 min sollen in der Primarstufe die Ausnahme sein, für die Mehrheit der Schüler werden max. 60 min angestrebt. Um dies zu erreichen, sollen die Schulen ihre Unterrichtszeiten mit den Busfahrplänen abstimmen.

Die Festlegung der beiden Rückfahrten, für die die Vorgaben verbindlich einzuhalten sind, hat in Abstimmung mit den Schulen bzw. Schulstandorten ohne Sonderregelung an einzelnen Tagen, also als täglich gültige Festlegung, zu erfolgen. Weitere Rückfahrten nach anderen Unterrichtsstunden können und sollen je nach Bedarf angeboten werden. Für diese zusätzlichen Schülerfahrten sind die genannten Vorgaben dann jedoch lediglich ein unverbindlicher Richtwert.

⁴⁴ Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.

⁴⁵ Satzung des Landkreises Märkisch-Oderland zur Schülerbeförderung (Schülerbeförderungssatzung) vom 17.05.2017.



Beförderungsanspruch besteht nur beim Besuch der nach dem Lehr- und Stundenplan vorgesehenen Unterrichtsveranstaltungen. Die vorstehenden Qualitätsvorgaben gelten nicht für Schulen in freier Trägerschaft und nur für die nächsterreichbare staatliche Schule bzw. Schulstandort des jeweiligen Schultyps.

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

4.4.5 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre

Stadtverkehr soll weiterhin Strausberg angeboten werden. Dagegen wird der bisherige Stadtverkehr Bad Freienwalde aufgrund der geringen Einwohnerzahl künftig den Orts- und Kurortverkehren zugeordnet. Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehr nach **Tabelle 4-4** beinhaltet:

- zunächst die jetzt bis Strausberg Nord in HVZ und NVZ durchgängig im 20-min-Takt verkehrende S-Bahn.
- dazu bietet die Straßenbahn Mo - Fr einen 20-min-Grundtakt sowie am Wochenende einen 40-min-Grundtakt,
- ergänzt durch Busangebote im nördlichen Stadtbereich mit einem 60-min-Grundtakt Mo-Fr und einem 120-min-Grundtakt am Wochenende.
- Die Betriebszeiten der Straßenbahn und der Stadtbusse werden am Abend erweitert und aufgefüllt.

Tabelle 4-4 Vorgaben für Stadtverkehre

Stadt-bereich	Montag-Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Takt [min]	Bedienungs-zeitraum	Takt [min]	Bedienungs-zeitraum	Takt [min]	Bedienungs-zeitraum
Strausberg						
Kernstadt Süd (Tram)	20	05:00 - 22:00	40	06:00 - 22:00	40	07:00 - 22:00
Kernstadt Nord (Bus)	60	06:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00
Außen-bereich	Bedarfsgerechte Bedienung unter Berücksichtigung der Erschließung durch die S-Bahn		Bedarfsgerechte Bedienung unter Berücksichtigung der Erschließung durch die S-Bahn		Bedarfsgerechte Bedienung unter Berücksichtigung der Erschließung durch die S-Bahn	

Die Bedienungszeiträume sind aus vorstehender Tabelle ablesbar. Eine Unterscheidung der Vorgaben zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit wird nicht vorgenommen.

Die Abgrenzung der Stadtbereiche geht aus **Karte 48** hervor.



4.4.6 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland

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

- die Bestimmung eines zu gewährleistenden Grundversorgungsvolumens
- die Definition von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen innerhalb des Verflechtungsraumes
- eine Liniennetzgestaltung, die einen hohen Grad der Flächenerschließung gewährleistet
- die Sicherung der Zubringerfunktion zu den SPNV-Achsen mit attraktiven Umsteigezeiten.

Dabei werden die Relationen innerhalb des VBU in Abhängigkeit ihrer Bedeutung für die Verbindung von Aufkommensschwerpunkten, die Erschließung der Siedlungsflächen und deren Anbindung an das SPNV-Netz und eine sinnvolle Taktsynchronisierung sowie unter Berücksichtigung des Nachfragepotentials in vier Kategorien eingeteilt.

Die Zuordnung der einzelnen Relationen zu den Kategorien ist aus **Tabelle 4-5** und **Karte 47** ersichtlich. Da in Kategorie D kein quantitativer Mindestbedienungsstandard festgelegt ist, gelten dafür mindestens die allgemeinen Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten nach **Tabelle 4-3**.

Tabelle 4-5 Übersicht der Relationen/Bereiche im Verflechtungsraum Berliner Umland

Kategorie	Relation/Bereich
Kategorie A	Relation S Birkenstein - Dahwitz-Hoppegarten, Digitalstr.
	Relation S Birkenstein - U Hönow
	Relation S Hoppegarten - Hönow Nord
	Relation S Hoppegarten - Dahwitz-Hoppegarten, Sonniges Eck
	Bereich Neuenhagen
	Relation S Fredersdorf - Vogelsdorf - Rüdersdorf
	Relation Fredersdorf Süd - Petershagen Süd - Neuenhagen
	Bereich Fredersdorf Nord
	Bereich Bruchmühle/Petershagen Nord
Kategorie B	Bereich Waldesruh/Münchehofe
	Relation S Hoppegarten - Altlandsberg Nord
	Relation S Strausberg - Herzfelde - Rüdersdorf (-Erkner) [PlusBus]
Kategorie C	Bereich Eggersdorf
	Relation Altlandsberg - U Hönow [neu]
Kategorie D	Relation S Petershagen Nord - Bruchmühle - Altlandsberg
	Relation Altlandsberg - Buchholz - Wegendorf - Wesendahl (- Werneuchen)
	Relation Wesendahl - Gielsdorf - Wilkendorf - Strausberg-Nord

Die Relation Altlandsberg - Hönow wird neu in das Liniennetz aufgenommen und in die Kategorie C eingestuft. Sollte sich eine Nachfrage von durchschnittlich mehr als 10 Fahrgästen/Fahrt im Jahr 2021 einstellen, ist zu prüfen, ob eine Hochstufung in Kategorie B gerechtfertigt ist.



Die funktionelle Bedeutung und der generelle Mindestbedienstungsstandard der einzelnen Kategorien sind in **Tabelle 4-6** aufgeführt. Als Hauptverkehrszeit (HVZ) werden auf Grundlage der Nachfragespitzen Mo - Fr die Zeiträume 05:30 - 08:00 Uhr und 15:00 bis 18:30 Uhr definiert.⁴⁶

Die einzigen Ausnahmen stellen die Relationen S Birkenstein - Dahlwitz-Hoppegarten, Digitalstr. und S Birkenstein - U Hönow dar, für die kein Wochenendangebot vorgesehen ist, da in Dahlwitz-Hoppegarten die Anbindung des Gewerbegebiets an Werktagen im Vordergrund steht und die Verbindung zwischen der S-Bahn-Achse und Hönow an Wochenenden durch die Relation S Hoppegarten - Hönow Nord gewährleistet wird.

Tabelle 4-6 Definition und Vorgaben der Kategorien im Verflechtungsraum Berliner Umland

Kategorisierung	Funktion	Mindestbedienstungsstandard
Kategorie A (Hauptverflechtungsraum- relation)	Vorwiegend Verbindungs-, aber auch Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	60-min-Grundtakt Mo-Fr, in der HVZ auf einen 20-min-Takt verdichtet
		nachfragegerechtes Angebot Samstag und Sonntag
Kategorie B (Verflechtungsraum- relation)	Verbindungs-, Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion mit geringerer Nachfrage als Kategorie A	60-min-Grundtakt Mo-Fr, in der HVZ auf eine 30-min-Fahrtenfolge verdichtet
		nachfragegerechtes Angebot Samstag und Sonntag
Kategorie C (Verflechtungsraum- erschließung)	vorwiegend Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	60-min-Grundtakt Mo-Fr
		kein Angebot am Wochenende oder nur Einzelfahrten
Kategorie D (Netzergänzung)	Zusätzliche Erschließungs- funktionen	ergänzende konventionelle oder be- darfsgesteuerte Verkehre ohne quanti- tative Vorgabe

Der grundsätzliche Bedienstungszeitraum beginnt je nach Nachfragepotential im Frühverkehr um 4:30 Uhr oder 5:30 Uhr und endet bei den Kategorien A und B um 22:00 Uhr, bei Kategorie C um 20:00 Uhr. Dabei dürfen Linien, die ausschließlich oder in ihrer Hauptfunktion Gewerbegebiete anbinden und erschließen auch nachfragegerecht früher enden. Nach dem Ende der HVZ nach 18:00 Uhr wird der 60-min-Grundtakt bis zum Ende der Betriebszeit vorgegeben. Für die Relationen der Kategorie D werden keine Betriebszeitvorgaben gemacht.

Damit ist das landkreisfinanzierte Busverkehrsangebot im VBU definiert.

Ergänzend zu den vorstehend definierten Verflechtungsraum-Relationen soll das landkreisfinanzierte grenzüberschreitende Verkehrsangebot der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (Tram 88) hinsichtlich Bedienstungshäufigkeit und Takt sowie Betriebszeiten erhalten bleiben.

⁴⁶ Eine geringfügige richtungsbezogene Verschiebung der HVZ-Zeiträume unter Beibehaltung der Dauer der HVZ ist zulässig.



4.4.7 Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung für weitere Ortsverkehre und Kurortverkehre

Weitere Relationen mit ortsverkehrsähnlichen Aufgaben werden in Seelow, Müncheberg und Buckow bzw. zwischen Müncheberg und Buckow vorgesehen. Dabei werden in der Hauptsache die Kernstädte erschlossen und mit den abseits gelegenen Bahnhöfen der Ostbahn verbunden sowie der Kneippkurort Buckow als das Zentrum des Naturparks Märkische Schweiz verstärkt angebunden. Diese Ortsverkehre dienen also im Wesentlichen als Bahnzubringer mit Ausrichtung auf eine gute Bus-Bahn-Verknüpfung, vorwiegend in und aus Richtung Berlin.

Als Bedienstungsstandard werden für diese Verkehre Vorgaben für eine Fahrtenfolge, also mit zulässiger Taktabweichung zur Gewährleistung von Anschlüssen, und Bedienungszeiträume gemäß **Tabelle 4-7** definiert. In den Randzeiten kann die Bedienung auch durch bedarfsgesteuerte Verkehre sichergestellt werden. In der Hauptverkehrszeit (umfasst die Zeiträume 05:30-08:00 Uhr und 15:00-18:00 Uhr) ist in Müncheberg eine Verdichtung anzustreben, um Anschlüsse an die Züge beider Richtungen herzustellen.

Tabelle 4-7 Vorgaben für weitere Orts- und Kurortverkehre

Stadt- bereich	Montag-Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Takt [min]	Bedienungs- zeitraum	Takt [min]	Bedienungs- zeitraum	Takt [min]	Bedienungs- zeitraum
Bad Freienwalde						
Kernstadt	120 (HVZ 60)	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00	-	-
Außen- bereich	Bedarfsgerechte, regelmäßige Bedienung (Orientierung auf 120 min-Fahrtenfolge)		-	-	-	-
Ortsverkehr	Relation		Betriebstag		Fahrtenfolge [min]	Bedienungs- zeitraum
Seelow	Busbahnhof - Gusow, Bahnhof		Montag-Freitag		60	05:30 - 20:30
			Samstag, Sonntag		120	08:00 - 18:30
Müncheberg	Stadt - Bahnhof		Montag-Freitag		60 (HVZ 30)	05:30 - 20:30
Buckow	Stadt - Müncheberg, Bf		Montag-Freitag		120 (HVZ 60)	05:00 - 20:00
			Samstag		120	08:00 - 20:00

- Die Vorgaben unterscheiden sich insofern, dass für Bad Freienwalde eine Verbindungs- und Erschließungsvorgabe gemacht wird, für Seelow, Müncheberg und Buckow nur eine Verbindungsvorgabe bezogen auf eine bestimmte Relation.
- In Bad Freienwalde in der Kernstadt 120-min-Grundtakt Montag - Freitag sowie Samstag, für den Mo - Fr in der Hauptverkehrszeit (HVZ) die Verdichtung auf einen 60-min-Takt erfolgt; in



Randbereichen ein durchgehender 120-min-Grundtakt Mo - Fr. Eine Angebotsverstärkung wird aufgrund der vergleichsweise geringen Einwohnerzahlen als nicht angemessen eingeschätzt, aber auch keine Angebotsreduzierung.

- Als Hauptverkehrszeit (HVZ) gelten für die Stadt Bad Freienwalde die Zeiträume 05:00 - 09:00 Uhr und 14:00 - 20:00 Uhr.
- Die Abgrenzung der Stadtbereiche in Bad Freienwalde geht aus den Karte 49 hervor.
- Für Seelow, Müncheberg und Buckow gehen die vorgegebenen Takte bzw. Fahrtenfolgen mit Zuordnung der Betriebszeiten aus dem unteren Teil von Tabelle 4-7 hervor.

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

Die Verknüpfung zwischen SPNV und kÖPNV sowie zwischen den Buslinien und Straßenbahnlinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum. An den wichtigsten Verknüpfungspunkten soll außerdem eine Verknüpfung mit dem Individualverkehr (Park+Ride, Bike+Ride) stattfinden. In jedem Fall sind die technischen Möglichkeiten der Kommunikation zwischen den Verkehrsunternehmen über die VBB-Datendrehscheibe zu nutzen, um die Fahrgäste zu informieren und die Anschlusssicherheit zu verbessern.

Verkehrliche Gestaltung

Maßstab für eine Kategorisierung als Verknüpfungspunkt ist die regionale Bedeutung in Verbindung mit einer hohen Fahrtenzahl und einem hohen Umsteigeraufkommen. Dabei werden Verknüpfungspunkte im Regionalverkehr, unterschieden nach Verknüpfungen zwischen den Verkehrssystemen Bus/Tram und Bahn/S-Bahn sowie zwischen Buslinien und mit der U-Bahn, allgemein und im Verflechtungsraum Berliner Umland (ohne Strausberg) definiert.

Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei für den ÖPNV maßgebend (vgl. Karten 46 und 47):

Tabelle 4-8 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (Vp)

Bahn-Bus-Verknüpfungspunkte	Bus-Bus-Verknüpfungspunkte	Verknüpfungspunkte VBU
S Strausberg Bf	S Strausberg Bf	S Birkenstein
S Strausberg Nord	S Strausberg Nord	S Hoppegarten
Bad Freienwalde, Bf/ZOB	Bad Freienwalde, ZOB	S Neuenhagen
Wriezen, Bf	Wriezen, Bf	S Fredersdorf
Müncheberg, Bf	Müncheberg, Bf	S Petershagen Nord
Seelow-Gusow, Bf	Müncheberg, Stadt	S Erkner Bf/ZOB [extern]
Frankfurt (Oder), Bf [extern]	Seelow, ZOB	U Hönow
Werneuchen, Bf [extern]	Altlandsberg, Markt	



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

Die Umsteigezeiten sollen sich an der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen, einer Zeitreserve für Fahrplanabweichungen und einer zusätzlichen zumutbaren Wartezeit orientieren. Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen, der aufgrund unterschiedlicher Übergangszeiten an den Verknüpfungspunkten variiert. Die Festlegungen zu den Umsteigezeiten an den einzelnen Verknüpfungspunkten sind in **Tabelle 4-9** zusammengefasst.

Tabelle 4-9 Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten

Verknüpfungspunkt	Umsteigebeziehung	Umsteigezeit [min]	
		Minimal	Maximal
S Strausberg Bf	Bus - Bahn	5	20
	Bahn - Bus	2	15
	Bus - Bus	1	15
S Strausberg Nord	Bus - Bahn	5	20
	Bahn - Bus	2	15
	Bus - Bus	1	15
Bad Freienwalde, Bf/ZOB	Bus - Bahn	8	20
	Bahn - Bus	5	15
	Bus - Bus	1	15
Wriezen, Bf	Bus - Bahn	5	20
	Bahn - Bus	2	15
	Bus - Bus	1	15
Müncheberg, Bf	Bus - Bahn	5	20
	Bahn - Bus	2	15
	Bus - Bus	1	15
Seelow-Gusow, Bf	Bus - Bahn	5	20
	Bahn - Bus	2	15
Frankfurt (Oder), Bf	Bus - Bahn	10	20
	Bahn - Bus	5	15
Müncheberg, Stadt	Bus - Bus	1	15
Seelow, ZOB	Bus - Bus	1	15
Altlandsberg, Markt	Bus - Bus	1	15
S Birkenstein	Bus - S-Bahn	7	20
	S-Bahn - Bus	5	15
	Bus - Bus	1	15
S Hoppegarten	Bus - S-Bahn	7	20
	S-Bahn - Bus	5	15
	Bus - Bus	1	15



Verknüpfungspunkt	Umsteigebeziehung	Umsteigezeit [min]	
		Minimal	Maximal
S Neuenhagen	Bus - S-Bahn	5	20
	S-Bahn - Bus	2	15
	Bus - Bus	1	15
S Fredersdorf	Bus - S-Bahn	7	20
	S-Bahn - Bus	5	15
	Bus - Bus	5	15
S Petershagen Nord	Bus - S-Bahn	5	20
	S-Bahn - Bus	2	15
	Bus - Bus	1	15
S Erkner Bf/ZOB	Bus - Bahn	7	15
	Bus - S-Bahn	7	15
Werneuchen, Bf	Bus - Bahn	5	15
U Hönow	Bus - U-Bahn	1	15

Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen wurden vom VBB „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ (Leitfaden) als Richtwerte entsprechend **Tabelle 4-10** erarbeitet. Daraus sind auch die Kriterien für die weitere Untergliederung der Haltestellen nach der Kategorie C ablesbar.

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

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

- A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte und Busbahnhöfe) mit
 - im Regionalverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
 - im Stadt- und Ortsverkehr mehr als 500 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
- B - Umstiegshaltestellen mit regionaler/städtischer Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte und kleinere Busbahnhöfe/zentrale Haltestellen) mit
 - im Regionalverkehr mehr als 125 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)
 - im Stadt- und Ortsverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr)



C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).

- C1 - Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen (Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarorts- und Regionalverkehrs mit mind. 60 Min. Taktintervall oder mind. 100 Ein- und Aussteigern pro Tag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien oder Bus/Tram, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindestens 500 Einw., in der Regel auch alle Schulhaltestellen)
- C2 - Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 25 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- C3 - Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 25 Ein- und Aussteiger pro Tag).

Die vorgegebene Grundausrüstung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Abs. 2 StVO (Zeichen 224), das Betreiber-Logo bzw. die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft und § 31 BOStrab, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Außerdem soll das VBB-Logo angebracht werden. Der Linienbetreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Tabelle 4-10** den Maßstab.

Den Bedürfnissen älterer Fahrgäste Rechnung tragend sind zunehmend Haltestellen auch der Kategorie C2 mit Sitzgelegenheit auszustatten.

Es besteht die Aufgabe, eine Kategorisierung der insgesamt 658 Haltestellenbereiche im Kreisgebiet, darunter 31 Straßenbahnhaltestellen, nach Richtungshaltestellen (Masten) zu erfassen und in Form eines Haltestellenkatasters nach den Ausstattungsmerkmalen gemäß **Tab. 4-10** zu kategorisieren. Als zusätzliche Ausstattungsmerkmale sind die Barrierefreiheit schaffenden Merkmale (siehe nachstehend in **Tabelle 4-11**) zu erfassen.

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

Diese Gestaltungsmöglichkeit nutzt der Landkreis als Aufgabenträger wie folgt:

- Auf Grund der relativ geringen Nachfrage an den Haltestellen der Kategorie C2 und C3 werden diese von der gesetzlichen Verpflichtung zum barrierefreien Ausbau bis 2022



vorerst freigestellt. Der Termin für die Umsetzung der gesetzlichen Verpflichtung ist im folgenden Nahverkehrsplan festzuschreiben.

- Damit gilt für alle Haltestellen der Kategorie A, B und C1 die gesetzliche Frist zum 01.01.2022 (siehe Tabelle 8-2).

Tabelle 4-10 Richtwerte für die Ausstattung von Haltestellen

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

VU - Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen

() - bei Bedarf

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



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

Tabelle 4-11 Parameter für barrierefreie Haltestellen

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

4.5 Entwicklung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

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.

Während der Gültigkeit des vorangegangenen Nahverkehrsplans wurden folgende Projekte umgesetzt:

- 2-gleisiger Streckenausbau zwischen Strausberg (Vorstadt) und S Hegermühle zur Realisierung eines 20-min-Taktes auf der S 5 zwischen S Strausberg (Vorstadt) und S Strausberg Nord,
- Bau eines zusätzlichen Regionalbahngleises im Bahnhof Strausberg zur Entflechtung der S-Bahn- und Regionalbahnverkehre, Inbetriebnahme geplant vor Dezember 2015, inzwischen umgesetzt (zur Ermöglichung des 20-min-Taktes bis Strausberg Nord)
- Realisierung des 20-min-Taktes bis Strausberg Nord
- Wegfall der Durchbindung Frankfurt (Oder) - Wriezen - Eberswalde - Berlin-Lichtenberg in Eberswalde, so dass die RB 60 nur noch zwischen Frankfurt (Oder) und Eberswalde verkehrt und die Verbindung nach Berlin durch einen Umstieg in Eberswalde gewährleistet wird.
- Im Zuge dessen erfolgt nach Investitionen in die SPNV-Infrastruktur eine Verschiebung des Begegnungsknotens zur vollen Stunde (Nullknoten) der RB 60 von Bad Freienwalde nach Wriezen.
- Zweigleisiger Ausbau der Ostbahn zwischen S Strausberg (Vorstadt) und Bahnhof Rehfelde als Begegnungsabschnitt zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und Beschleunigung der RB 26 zwecks Ermöglichung der Linienverlängerung bis Berlin-Ostkreuz.



Noch in Umsetzung befindet sich folgendes Projekt:

- Führung der RB 26 bis Bahnhof Ostkreuz mit dessen Fertigstellung bzw. Herstellung des erforderlichen Bahnsteigs.

Diese Maßnahme wird voraussichtlich bis Dezember 2018 verwirklicht und ist für diesen Nahverkehrsplan als Bestand anzusehen.

Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist die nunmehr vorliegende Endfassung nach Anhörung des Landesnahverkehrsplans 2018 vom 28.08.2018. Darin sind die geplanten Infrastruktur- und Bedienungsangebote nach Zielnetzen mit differenzierten Umsetzungshorizonten 2018 (Ist), 2022 (Dez) und Ausblick 2025 und 2030 festgelegt.

Während der Gültigkeit dieses kommunalen Nahverkehrsplans 2020 - 2024 wird das Angebot im SPNV voraussichtlich in folgender Weise verbessert:

- Die Linie RB 60 wird ab voraussichtlich Dezember 2022 auf der gesamten Länge im Stundentakt verkehren und für den Abschnitt Wriezen - Seelow (Mark) eine Fahrzeit von weniger als 30 min benötigen. Dafür sind ein Ausbau des Streckenabschnitts Wriezen - Seelow auf 80 km/h und die Errichtung einer 2. Bahnsteigkante in Seelow (Mark) notwendig.
- Die beschleunigten Fahrten der Linie RB 26 sollen zudem zukünftig ebenfalls in Werbig halten, so dass hier auf der Ostbahn ebenfalls ein Stundentakt entsteht. Es ist hier ein stündlicher Anschluss von Eberswalde in Richtung Berlin und in Gegenrichtung anzustreben.
- Eingang in die Planung hat auch die Taktverdichtung Mo-Fr auf der RB 26 bis Müncheberg (Prüfung und baldmöglichen Umsetzung) gefunden.

Aus der Perspektivplanung des LNVP 2018 (i2030) wird folgende Absicht entnommen:

- Taktverdichtung auf einen 10-min-Takt der S 5 bis Fredersdorf oder sogar bis Strausberg nach Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen.

Aus weiteren Quellen, wie Korridoruntersuchung des VBB, VBB-Regionaldialog, werden folgende Empfehlungen und Anregungen entnommen:

- Ein ständiger (nicht nur saisonaler) Halt der RB 60 am Bahnhof Schönfließ wird angeregt. Die Umsetzung obliegt aber dem LNVP.
- Gewährleistung der Pünktlichkeit der RB 26 und die Sicherung der vereinbarten Platzkapazität.
- Lösungsfindung für erhöhte Schrankenschließzeiten bei 10-min-Takt in Birkenstein und Neuenhagen.

Da es sich bei den geplanten und angedachten Veränderungen im SPNV durchweg um Verbesserungen und vor allem um Taktverdichtungen handelt, ergeben sich dadurch sinnvolle Möglichkeiten zur Taktverdichtung im kÖPNV. Daher sollte bei allen Zubringerlinien zum SPNV überprüft werden, ob eine Taktanpassung an den SPNV sinnvoll und möglich ist.

Weiterhin tritt der Landkreis dafür ein, die Barrierefreiheit an den Zugangsstationen zum SPNV weiter zu verbessern, um auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste die Nutzung des ÖPNV attraktiver zu gestalten. Die S-Bahnstationen sind bereits vollständig barrierefrei.



Hinsichtlich der Ostbahn setzt sich der Landkreis für die geplante Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Trasse und Reisegeschwindigkeit durch Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und auch für den Anschluss an das elektrifizierte Bahnnetz und weiterhin auch für eine Stärkung der Verkehre mit der Republik Polen durch gute Anschlussbeziehungen zu weiterführenden SPNV-Verkehren in Kostrzyn (PL) ein. Außerdem soll die Beförderungsqualität - bspw. durch WLAN in den Zügen - zukünftig weiter verbessert werden.

Mit einer Direktanbindung des Mittelzentrums Bad Freienwalde an Berlin über die RB 60 würde sich der Bahnkomfort erhöhen und damit die Abwicklung der Pendlerströme entlasten.

4.6 Angebots- und Maßnahmenplan für den kommunalen ÖPNV im regionalen Netz

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

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

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

(2) Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre

PlusBus-Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland

PlusBusse sind ein Premiumprodukt mit besonderer Vermarktung durch den VBB und mit einer besonderen Landesförderung unterstützt.

Die Förderung ist beschränkt auf genau 15 bzw. 6 Fahrten je Richtung, aber nicht beschränkt auf eine ggf. erforderliche Mehrleistung. Antragsteller ist der Aufgabenträger. Die PlusBus-Leistung muss im ÖDA mit dem Betreiberunternehmen vereinbart sein. VBB, Aufgabenträger und Unternehmen schließen eine entsprechende Markenvereinbarung ab.

Verkehrliche Parameter

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

PlusBus-Auswahl

Alle infrage kommenden Relationen mit den in diesen bedienenden Linien wurden untersucht. Zunächst sollen folgende Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Märkisch-Oderland PlusBus-Linien werden:

I. 950 S Strausberg Bf <> Rüdersdorf <> S Erkner Bf/ZOB

Erforderliche Nachsteuerung: keine Mehrleistungen erforderlich (bereits 60-min-Takt vorhanden, in HVZ 30-min-Takt), ggf. Linienwegbereinigung und Anschlussprüfung

II. 886 Bad Freienwalde ZOB <> Altranft <> Wriezen Bf

Erforderliche Nachsteuerung: sehr gering, Fahrtenhäufigkeit schon gewährleistet, keine Mehrleistungen, Taktbereinigung und Betriebszeitanpassung

In Kombination mit der bisherigen Linie 927 (endend aber S SRB-Nord oder Lustgarten, in Abhängigkeit mit der Fahrplanlage der Stadtlinie 946/947)

927 Wriezen Bf <> Reichenow <> Prötzel <> Strausberg, Nord/Lustgarten

Erforderliche Nachsteuerung: Mehrleistungen Mo-Fr 8/7 Fahrten je Richtung und 3 Streckenvervollständigungen, Mehrleistungen am WE je 3 Richtungsfahrten, Streckenföhrung über Marienberg - Reichenow - Herzhorn (kein Stich, keine Schleife, zulässiger Umweg) und endend in SRB-Lustgarten, Mehr-km pro Jahr ca. 127.096 Fahrplan-km;

Weitere Relationen mit absehbarem Potenzial wurden untersucht, werden zunächst aber nicht zur Umsetzung empfohlen, insbesondere:

III. 887 Bad Freienwalde ZOB <> Werneuchen Bf



Erforderliche Nachsteuerung: Mehrleistungen Mo-Fr je 8/7 Fahrten je Richtung und Linienwegbereinigung bei 4 Fahrten, am Wochenende je ein Fahrtenpaar, Mehr-km pro Jahr ca. 140.100 Fahrplan-km;
die Erfüllung der der Vorgaben schließt Linienwegabweichungen aus, was zu zusätzlichen Erschließungsaufwendungen führt;
außerdem gibt es langjährige Straßensperrungen auf der B 158, die Umleitungsfahrten erfordern.

Perspektivisch kommen ggf. weitere Linien in Betracht. Konkrete Planungen wurden dafür noch nicht erstellt. Für eine mögliche Relation

Neuenhagen - Fredersdorf-Vogelsdorf - Erkner

wird eine entsprechende Prüfung vorgesehen.

Die jeweilige Kategorisierung als PluBus steht immer unter dem Vorbehalt der Möglichkeit des Abschlusses einer Markenvereinbarung mit dem VBB.

Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen

Die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit auf den weiteren Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen ist laut **Abschnitt 4.4.2** moderat erhöht und an das Niveau vergleichbarer Regionen angeglichen worden.

Folgende Maßnahmen ergeben sich (ohne die im PlusBus-Konzept genannten Relationen):

Auch bei Erhöhung der Bedienungsvorgaben sind auf zwei HVR Mo-Fr keine oder nur je eine Richtungsfahrt mehr anzubieten:

- HVR Bad Freienwalde - Werneuchen
Mehrleistungsbedarf: 17.287 Fahrplan-km/a, darunter 7.784 Fahrplan-km in BAR

Es wurden eine neue HVR und zwei neue VR festgelegt:

- HVR Seelow - Manschnow - Lebus - Frankfurt (Oder),
ohne Mehrleistungsbedarf
- VR Bad Freienwalde - Falkenberg - Eberswalde
Mehrleistungsbedarf: 25.788 Fahrplan-km/a, darunter 15.188 Fahrplan-km in BAR
- VR Seelow - Letschin
Mehrleistungsbedarf: 4.317 Fahrplan-km/a

Es wurden andererseits unter Betrachtung der Fahrgastnachfrage drei Relationen zumindest abschnittsweise in der Bewertung heruntergestuft.

- HVR Müncheberg - Seelow wird wegen teilweise konkurrierendem Parallelverkehr zum SPNV zur Verbindungsrelation heruntergestuft,
ohne Leistungsveränderung
- HVR Seelow - Friedersdorf - Lebus - Frankfurt (Oder) wird zur VR herabgestuft, Verknüpfung mit Linie 969 in Lebus, überlagerte und arbeitsteilige Bedienung mit HVR Seelow - Manschnow - Lebus - FFO,
keine Leistungsveränderung auf dem bedienten Abschnitt Seelow - Lebus, Minderleistung



Lebus - Frankfurt (Oder) voraussichtlich nur am Wochenende: -9.568 Fahrplan-km/a, darunter -6.562 Fahrplan-km in FFO

- (Seelow -) Manschnow - Küstrin-Kietz, ohne Leistungsveränderung

Die erhöhten Vorgaben werden auf allen anderen Relationen mindestens erfüllt, mit einer Ausnahme

- VR Müncheberg - Fürstenwalde, Mehrleistungsbedarf insbesondere an Ferientagen und Samstagen: 23.664 Fahrplan-km/a, darunter 16.505 Fahrplan-km in LOS

Für kreisübergreifende Mehrleistungen ist immer eine Abstimmung mit dem jeweiligen Aufgabenträger erforderlich, für Mehrleistungen in Aufgabenträgerschaft eines anderen Aufgabenträgers ist Einvernehmen mit diesem herzustellen.

Für die Einhaltung der erhöhten Mindestbedienstungsstandards auf den Relationen des regionalen Hauptnetzes ist (einschließlich für die Umsetzung des PlusBus-Konzepts) eine saldierte Mehrleistung von 163.416 Fahrplan-km/a notwendig.

Die Regionale Planungsgemeinschaft wird regionale Verkehrsverbindungen festlegen, die eine Versorgungsfunktion zum nächstgelegenen Mittelzentrum erfüllen, für Verbindungen mit fehlendem ÖPNV, sollten diese im NVP neu konzipiert werden.

(3) Maßnahmen zur Einhaltung des Mindestbedienstungsstandards für das allgemeine Angebot

Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der Nichteinhaltung der neuen Standardvorgaben, vorrangig in den Ferien, gemäß Anlage 2 und der Visualisierung in den Karten 29 - 34 haben die Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung nach Möglichkeiten zu suchen, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt abzubauen. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotsselemente, zu wählen.

Die Auswertung der gegenwärtigen Situation zeigt, dass die Hauptprobleme

- räumlich: im Raum Strausberg-Müncheberg (insb. südlich der Bahnachse), nördliches Oderbruch und Bad Freienwalde-Werneuchen (nördlich der HVR),
- zeitlich: überwiegend an Ferientagen

liegen. An Schultagen überwiegen beim aktuellen Angebot die Überschreitungen der Reisezeitvorgabe. An Ferientagen werden häufig auch die vorgegebenen Fahrtanzahlen nicht erreicht.

Die Situation war nach Umsetzungsmaßnahmen des Nahverkehrsplanes 2014 bis 2019 und insbesondere den durchgeführten Vergaben im Busverkehr schon verbessert, ist jetzt nach Interpretation der Nichtgenehmigungsfähigkeit von Flächenruffbussen zunächst schwieriger geworden.

Eine Absenkung der Vorgaben war nicht in Erwägung zu ziehen, da diese dann die bereits niedrig angesetzten Referenzwerte der Vergleichsregionen unterschreiten würden. Im Gegenteil sind als Bestandteil des teilträumlichen Ausgleichs zu den geplanten Angebotsverdichtungen bei den Ortsverkehren im VBU und im Stadtverkehr Strausberg die Häufigkeitsvorgaben erhöht worden. Die



Lösung kann im Wesentlichen nur in erweiterten Bedarfsverkehren und ggf. zusätzlichen alternativen Mobilitätsangeboten liegen (siehe Abschnitt 4.7).

(4) **Wochenend- und Freizeitverkehre**

Das gegenwärtige Wochenendangebot im kommunalen ÖPNV ist vergleichsweise schwach ausgeprägt, im Wesentlichen auf Stadtverkehre, regionale Hauptachsen und die Verkehre auf Linien im VBU beschränkt. Daran wird aber aus Mangel an potenzieller Nachfrage nichts Grundsätzliches geändert. Im Hauptnetz treten Verbesserungen bei Umsetzung des PlusBus-Konzeptes und durch zusätzliche Verbindungsrelationen ein.

Das Angebot im Freizeitverkehr trägt schon jetzt der Tatsache Rechnung, dass die Ziele des Freizeitverkehrs überwiegend in der Nähe der Bahnachsen gelegen sind und daher mit relativ geringem Aufwand durch den kÖPNV erschlossen werden können, aber auch müssen. Eine besondere Erreichbarkeit wird für den Naturpark Märkische Schweiz von Müncheberg und über den Bahnhof Müncheberg an allen Tagen hergestellt.

Zu den Angeboten im Freizeitverkehr gehören auch die nach BOStrab verkehrende Buckower Kleinbahn (Museumsbetrieb) zwischen Müncheberg/Mark und Buckow (Märkische Schweiz) im Saisonverkehr an arbeitsfreien Tagen und die Fähre über den Straussee in Strausberg.

Weitere touristische Angebote können (probeweise) eingeführt werden, wenn touristische Leistungsträger zielgruppenorientierte Angebote entlang der Buslinie entwickeln und eine regelmäßige und angemessene Nachfrage plausibel dargestellt werden kann.

(5) **Zunehmende Berücksichtigung der Angebotsinteressen besonderer Personengruppen**

Zur verstärkten Gewinnung der Gruppe mobilitätseingeschränkter Personen sowie insbesondere der Senioren als ÖPNV-Nutzer und deren Mobilitätssicherung dient die zielgerichtete Gestaltung zunehmend barrierefreier Verkehrsangebote hinsichtlich der Entwicklung des Fuhrparks, der Haltestelleninfrastruktur und auf den konkreten Bedarf ausgerichteter Angebote auf der Grundlage einer Analyse der vorrangigen Quellen und Ziele. Dabei besteht das Ziel darin, nachgefragte Reiseketten zu gestalten und zu kommunizieren (siehe besonders auch bei „Fahrgastinformation“). Neben der schrittweisen Anpassung der technischen und baulichen Voraussetzungen für Barrierefreiheit ist zu berücksichtigen, dass insbesondere für Senioren ein mangelndes verfügbares Angebot eine mindestens ebenso wichtige Nutzungsbarriere darstellt. Dem entgegenzuwirken dienen alle vorstehend erläuterten angebotsverbessernden Maßnahmen und Anhebungen der Mindestbedingungsvorgaben. Zur Umsetzung dienen im Besonderen auch die Inhalte nach Abschnitt 4.7.

(6) **Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten zum Schülerverkehr**

Im Planungszeitraum sind die Möglichkeiten zu untersuchen und ggf. Maßnahmen umzusetzen, die durch eine zeitliche und/oder räumliche Staffelung der Unterrichtszeiten in den Schulen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und der Qualität der Schülerbeförderung beitragen können. Als konkrete Prüfung sollen zunächst die Rationalisierungspotenziale ermittelt werden.

Generell sind Veränderungen in der Schulstruktur oder den Fahrschülerströmen - bspw. die Schließung bzw. die Erweiterung oder Verlagerung von Schulstandorten

(konkret diesbezüglich: Verlegung Oberschule Fredersdorf-Vogelsdorf, Bildung Schulcampus in Müncheberg, geplante neue Grundschulen in Hönow, möglicher Neubau



eines Gymnasiums im VBU, Erweiterung des Schulstandorts Neuenhagen und Rüdersdorf-Brückenstraße),

zunehmende Ganztagsbeschulung - bei der Planung des Schülerverkehrs, insb. unter Kapazitätsgesichtspunkten, zu berücksichtigen.

Die Qualität des Schülerverkehrs ist fortlaufend zu prüfen und - unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit - zu optimieren.

(7) Weitere Verbesserung der Angebotsverknüpfungen und Digitalisierung

Die Verknüpfung von Verkehrsangeboten schafft eine verbesserte Nutzbarkeit des Systems für den Kunden und ist deshalb nachfragewirksam. Intelligente Verknüpfungen können aber auch sonst notwendige umfangreichere Einzelangebote reduzieren helfen. Deshalb ist die Verknüpfungsqualität, insb. zwischen Bus und Bahn, fortlaufend zu prüfen und bei Bedarf anzupassen.

- Durch die Umsetzung des PlusBus-Konzeptes erfolgt ein nachhaltiger Beitrag zur Verbesserung der Verknüpfung Bahn-Bus
- Im VBU erfolgt durch die Taktverdichtung auf einen 20-min-Takt eine unmittelbare und vollständige Verknüpfungsmöglichkeit mit der S-Bahn im gleichen Takt.
- Verknüpfung am Bahnhof Müncheberg zwischen Buslinien 928 (Buckow), 939 (Stadt) und RB 26. Nicht zuverlässige Anschlüsse führen zur unvollständigen Nutzbarkeit einer großen Anzahl nominal vorhandener Fahrtmöglichkeiten.

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

4.7 Flexible und alternative Mobilitätsangebote

Definitive Erläuterungen zu den Betriebsformen

- Leistungen im konventionellen Linienverkehr:
Alle angebotenen Leistungen nach Fahrplan, ohne dass Fahrgäste eine Bedarfsanmeldung abgegeben müssen, weder für eine ganze Fahrt, einen Teil einer Fahrt oder eine Abweichung vom Regellinienweg. Die Durchführung kann mit Straßenbahnen, Bussen, Kleinbussen oder Pkw erfolgen. Die Verkehre sind nach PBefG genehmigungsfähig.
- Leistungen in flexibler Bedienung:
Alle angebotenen Leistungen in bedarfsabhängiger Bedienung.
- Leistungen in bedarfsabhängiger Bedienung:
Alle angebotenen Leistungen, die nur nach Bedarfsanmeldung durchgeführt werden. Dabei kann es sich um ganze Linien, Fahrten, Teile von Fahrten, Abweichungen von einem Regellinienweg sowie Angebote im Korridor- oder Flächenbetrieb handeln. Die Durchführung kann (theoretisch auch mit Straßenbahnen), mit Bussen, Kleinbussen oder Pkw erfolgen.

Leistungen in flexibler und bedarfsabhängiger (auch bedarfsgesteuerter) Bedienung sind begrifflich gleichbedeutend. Inwieweit diese Verkehre nach PBefG genehmigungsfähig sind, ist gegen-



wärtig infrage gestellt. Der Landkreis MOL geht davon aus, dass bei Linienweg- und Haltestellenbindung generell Genehmigungsfähigkeit erreicht werden kann. Bei flächenhaften Angeboten ist dies fraglich - soweit „... öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen“ (§ 2 Abs. 6 und 7 PBefG). Im Land Brandenburg werden flächenhafte Angebote gegenwärtig nicht genehmigt.

➤ **Bürgerbusse:**

Nichtgewerbliche Durchführungsform einer genehmigungsfähigen ÖPNV-Leistung. Träger sind in der Regel gemeinnützige Vereine. Die Fahrer sind ehrenamtlich tätig. Die Leistung selbst wird meist im konventionellen Linienverkehr mit Kleinbussen durchgeführt, seltener oder teilweise auch mit Bedarfsanmeldung.

➤ **Leistungen in alternativer Bedienung:**

Alle angebotenen Leistungen in Angebotsformen außerhalb des ÖPNV oder Mischformen des ÖPNV, wie Kombibus, Mitnahmesysteme, Leih- und Sharingmodelle. Mit Ausnahme des Kombibusses sind diese Verkehre zurzeit nicht nach dem PBefG genehmigungsfähig.

Flexible Angebote

Zur Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind auch bisher schon bedarfsgesteuerte Angebote in allen Teilgebieten des Landkreises eingesetzt worden. Die ausgeprägteste Form waren die Flächenrufbusse Oderbruch-Süd (später auch noch erweitert) und Oderbruch-Nord.

Infolge der Interpretation einer bundesgerichtlichen Entscheidung sind flächenhaft gestaltete Bedarfsverkehre nicht dem Linienverkehr zuzurechnen und somit nicht nach § 42 PBefG genehmigungsfähig. In der Folge musste die Bedienung in diesen Teilräumen auf ein System von liniengebundenen Rufbussen umgestellt werden, was deren Attraktivität für die Nutzer gemindert hat.

Deshalb wurden 2017 mit Auslaufen der Konzession für den Rufbus Oderbruch-Süd Anfang 2017 die Rufbusbedienung den Achsen der Linien 956, 957, 959 und 967 zugeordnet. Die aktuelle Auslegung des PBefG im Land Brandenburg ermöglicht es, nur den nachgefragten Teil auf einem erkennbaren Linienweg zu bedienen. Damit können nicht nur Linienkilometer vor dem Einstieg des ersten Fahrgastes und nach dem Ausstieg des letzten Fahrgastes sondern auch Linienkilometer für nicht nachgefragte (nicht angemeldete) Stichfahrten entfallen. Der Fahrplan gilt dann für die Abfahrt des ersten Fahrgastes. Auf Grund von Fahrzeitgewinnen kann bei weiteren Fahrgästen eine frühere Abfahrtszeit entstehen. Mit dieser Bewertung wird eine Rufbusfahrt etwas effektiver und für den Fahrgast die Fahrtzeit verkürzt. Dennoch bleibt die Wirtschaftlichkeit in jeder Ausgestaltungsform für flexible Angebote gering.

Im Landesnahverkehrsplan ist fixiert, dass sich das Land Brandenburg dafür einsetzen wird, "zusätzliche Möglichkeiten für die Gestaltung von alternativen Bedienformen zu schaffen."

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten und
- der Bedienung an Ferientagen,
- auf Teilgebieten, die im konventionellen Linienverkehr nicht angebunden sind oder aufgrund der Straßen- und Verkehrsverhältnisse nicht angebunden werden können,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.



Es ist anzustreben, bei den Bedarfsverkehren einen Anteil von bis zu 10 % an den gesamten angebotenen Verkehrsleistungen im KÖPNV zu erreichen.

Für bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen nahezu alle Achsenzwischenräume und Randgebiete des Kreisgebietes vorrangig in Frage. Mit der größten Eignung erweisen sich die in Karte 46 auch im bisher geltenden Nahverkehrsplan bereits dargestellten Teilräume unverändert:

- | | |
|----------------------------------|---------------------------------------|
| 1 Raum Oderbruch-Nord um Wriezen | 4 Korridor Bad Freienwalde-Werneuchen |
| 2 Raum Oderbruch-Süd um Seelow | 5 Raum östlich Strausberg |
| 3 Raum Müncheberg | |

Effiziente Lösungen für das Oderbruch, mit vielen Streusiedlungen und weitgehender Einwohnerdichte unter 25 Personen je km² können nur flächenhaft angelegten Korridorbetrieben etabliert werden. Anders sind die nunmehr noch erhöhten Mindestbedienungsvorgaben nicht zu erfüllen. Es steht der Aspekt der Daseinsvorsorge im Vordergrund.

Generell sind für konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen zur erneuten, erweiterten oder neuen Gestaltung zu ermitteln:

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

Der Aufgabenträger empfiehlt und unterstützt die frühzeitige Bildung von Interessengemeinschaften z. B. aus Gemeinden, potenziellen Nutzergruppen, Verkehrsunternehmen zur Vorbereitung dieser konzeptionellen Planungen.

Die resultierende zusätzliche Fahrplanleistung bedarfsabhängiger Verkehre ist nur abzuschätzen, da noch keine konkreten Lösungen zugrunde liegen und eine Saldierung mit zu ersetzenden Leistungen erfolgt. Es kann von einer Größenordnung der angebotenen Mehr-Nutzfahrleistung um etwa 100.000 Nutz-km ausgegangen werden, mit einer Abrufquote von 30 %.

Bürgerbusse

Bürgerbusse gehören zu den ÖPNV-Betriebsformen, werden aber nichtgewerblich betrieben. Im Land Brandenburg ist diese Angebotsform in Gransee und Umland (Landkreis Oberhavel) im Hohen Fläming (Potsdam-Mittelmark) in Brieselang und Dallgow-Döberitz (Landkreis Havelland) und im Amt Lieberose/Oberspreewald (Landkreis Dahme-Spreewald) etabliert. Damit ist die Verbreitung bislang weit geringer als in anderen Bundesländern, wie insbesondere Niedersachsen (50 Bürgerbusse) und Nordrhein-Westfalen (über 120 Bürgerbusse).

Aufgrund nicht anfallender Personalkosten durch ehrenamtliche Fahrer („Bürger fahren für Bürger“) können Bürgerbusse auch bei sehr geringer Fahrgastnachfrage betrieben werden (bei den Lösungen im Land Brandenburg in der Regel <0,5 FG/Fahrplan-km). Prinzipiell kann der Bürgerbus auch bedarfsabhängig verkehren.

Inzwischen hat ein Umdenken stattgefunden, weg von „der ÖPNV gibt ein Teil seines Klientels auf“ zu „bei so wenig ÖPNV-Angebot ist jede Verbesserung hilfreich“. Deshalb ist unter dem Aspekt der Ange-



botsergänzung im ganz dünn besiedelten Raum die Etablierung von Bürgerbussen positiv zu bewerten und zu unterstützen. Allerdings ist im Land Brandenburg nach 2010 kein Bürgerbus mehr neu eingerichtet worden.

Zur Planung und Umsetzung von Bürgerbuslösungen hat der VBB ein Handbuch herausgegeben⁴⁷. Die Hauptschwierigkeit besteht darin, dass ein Bürgerbusverein und ehrenamtliche Fahrer in hinreichender Anzahl verfügbar sein müssen. In der Regel sind mindestens 10 Fahrer erforderlich, um die Betriebspflicht gewährleisten zu können.

Der Aufgabenträger des KÖPNV kann derartige Lösungen nicht „verordnen“, sondern lediglich anregen.

Alternative Mobilitätsangebote

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

- **Kombibus:**
kombinierte Beförderung von Personen und Gütern - im Land Brandenburg aktuell nur aus der Uckermark bekannt, das Land fördert Konzepte über eine Richtlinie Kombibus.
- **Mitnahmesysteme:**
Im Grundsatz geht es um die Verabredung von Fahrgästen mit Privatpersonen zwecks Mitnahme im Fahrzeug gegen ein Entgelt, vorrangig zur Abdeckung der so genannten „letzten Meile“. Die Organisation erfolgt meist über Internetportale, bei denen sich Nachfrager und Anbieter der Leistungen einwählen und verknüpft werden. Für die kurzfristige Organisation sind Lösungen über Smartphones vorgesehen (Mitnahme-App).
Denkbar ist auch die nichtgewerbliche Organisation unentgeltlicher Mitnahme oder die Mitnahme von so genannten „Mitnahmebänken“ oder aus „Mitnahme-Wartebereichen“.
- **Autonome Beförderung:**
Bislang nur als Versuchslösungen denkbar ist der fahrerlose Betrieb einzelner Kleinbusse für kurze Netzabschnitte als Pilotstrecken, z. B. für Stichstrecken zu kleinen Siedlungseinheiten. Als aktuelle Beispiele sind Bad Birnbach (Bayern), Berlin (Charite-Campus), Rheinufer Mainz (ab 07.08.2018) und Hamburg-Hafencity bekannt.
- **Leih- und Sharingsysteme:**
Hier geht es darum, erweiterte Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem ÖPNV herzustellen, in dem zusätzlich zu schon etablierten P+R/B+R-Lösungen Fahrräder, Pedelecs oder Pkw im Leih- oder Sharingbetrieb bereitgestellt werden, um die ÖPNV-Beförderungskette zu ergänzen.

Bewertung

- Kombibusse greifen nicht in die ÖPNV-Abwicklung ein und können zu verbesserter Wirtschaftlichkeit durch zusätzliche Einnahmen beitragen. Allerdings erfolgt dies nur marginal, weshalb sich die Lösung Uckermark bislang auch nicht als beispielgebend erwiesen hat.

⁴⁷ Handbuch Bürgerbus, VBB 2012



- Mitnahmesysteme in der beschriebenen Form sind nach derzeitigem PBefG nicht genehmigungsfähig, weil dafür der Fahrer eine Berechtigung zur gewerblichen Personenbeförderung besitzen müsste. Ohne diese Berechtigung ist die Mitnahme gegen Entgelt verboten, abgesehen noch von versicherungstechnischen Fragen.
- Dennoch wird von solchen Lösungen berichtet. Dafür kommt die „Experimentierklausel“ nach § 2 Abs. 7 PBefG zur Anwendung, die für einen Pilotzeitraum von maximal 4 Jahren eine „experimentierfreudige Auslegung“ genehmigungsrechtlicher Bestimmungen zulässt. Das PBefG soll modernisiert werden, um in dieser Hinsicht mehr Spielräume zu schaffen.
- Dem Gutachter ist jedoch keine Lösung bekannt, die nachhaltig Bestand hatte und eine nennenswerte Anzahl von Nutzern vorweisen konnte. Im ländlichen Raum wird für solche Lösungen vorrangig die „letzte Meile“, also zwischen einem regelmäßig mit dem ÖPNV bedienten Punkt (größere Siedlungseinheit, Bahnhof, Verknüpfungspunkt) und den kleinsten Siedlungseinheiten oder Einzelzielen ins Visier genommen. Das ÖPNV-Angebot könnte damit rationeller gestaltet werden. Allerdings ist auszuschließen, dass so die Betriebspflicht für die Anbindung der kleinen Siedlungseinheiten gewährleistet werden könnte.
- Systeme mit unentgeltlicher Mitnahme sind zwar öffentlich zugänglich, letztlich aber rein privat organisiert. Es besteht die Gefahr, dass diese dem ÖPNV die letzten Fahrgäste entziehen und diesen damit kannibalisieren. Eine Betriebspflicht besteht auch hier nicht, wodurch die Verlässlichkeit nicht gewährleistet ist.
- Autonome Fahrzeuge können in mittel- bis längerfristigen Zeiträumen zur Problemlösung erheblich beitragen. Im Planungszeitraum sind nur Versuche denkbar.
- Sharingsysteme sind in dichter besiedelten Gebieten möglicherweise sinnvolle Ergänzungen. In ländlichen Räumen fehlt dafür ein wirtschaftliches Mindestpotenzial. Leihfahrräder und Pedelecs sind zumindest saisonal sinnvoll. Allerdings ist dabei immer zu bedenken, dass bestimmte Nutzergruppen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen diese nicht nutzen können und damit von der Überwindung der letzten Meile - und damit von der gesamten Beförderungskette - ausgeschlossen werden, wenn nicht noch ein zusätzlich abrufbares Angebot vorgehalten wird.

Positionierung

Der Landkreis kann als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV unmittelbar nur auf ÖPNV-Angebote, also nach PBefG genehmigte Verkehre, Einfluss nehmen. Der Landkreis verhält sich darüber hinaus offen für Initiativen im Bereich alternativer Mobilität, Kombi- und Mitnahmeverkehre, Leih- und Sharing-Systeme.

4.8 Gestaltung der Stadtverkehre und der Ortsverkehre im VBU

4.8.1 Stadtverkehre

Im Mittelzentrum Strausberg soll auch weiterhin ein Stadtverkehr betrieben und auch weiter aufgewertet werden, während der bisherige Stadtverkehr Bad Freienwalde ohne Angebotseinschränkung den Orts- und Kurortverkehren zugeordnet wird (siehe **Abschnitt 4.8.3**).



Im Stadtverkehr Strausberg sind in den zurückliegenden Jahren zwei maßgebende Veränderungen eingetreten:

- Die grundlegende Modernisierung des Systems mit Beschaffung neuer Flexity-Straßenbahnfahrzeuge hat verbunden mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen und weiteren Investitionen in Anlagen zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität geführt.
- Die Einrichtung eines durchgehenden 20-min-Taktes der S-Bahnlinie S 5 bis Strausberg Nord hat einerseits die Konkurrenzsituation für die Straßenbahn verschärft, andererseits zu einer gegenseitigen Stärkung der schienengebundenen ÖPNV-Systeme und damit zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet insgesamt beigetragen.

Es ist das Dilemma entstanden, dass zum einen dennoch die Fahrgastnachfrage der STE - entsprechend gestellter Prognosen - zurückgegangen, zum anderen die getätigten Modernisierungsinvestitionen durch ein entsprechend gutes Angebot amortisiert werden müssen.

Zu diesem Zweck wird vorgesehen, für die Kernstadt (Tram) den 20-min-Takt während der gesamten, auch jetzt schon bestehenden Betriebszeit Mo-Fr bis 22:00 Uhr anzubieten und nicht - wie gegenwärtig gehandhabt - nach 20:00 Uhr auf einen 40-min-Takt auszudünnen. Am Samstag wird die Betriebszeit von 06:00 - 22:00 Uhr festgelegt und am Sonntag von 07:00 - 22:00 Uhr.

Es entstehen 3 zusätzliche Zugpaare Mo-Fr und 1 Zugpaar am Samstag mit insgesamt 10.712 Zug-km/a.

Die Betriebszeit des Stadtbusses 946 in der Kernstadt Nord wird im bisherigen Takt an allen Tagen auf 20:00 Uhr erweitert.

Es entstehen 2 zusätzliche Fahrtenpaare an allen Tagesarten mit insgesamt 6.118 Fahrplan-km/a.

4.8.2 Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland

Innerhalb des Verflechtungsraumes sind in den letzten Jahren durch die Umsetzung mehrerer ÖPNV-Konzepte die Angebote schrittweise optimiert und ausgebaut und die Nachfrage sogar über die Angebotserweiterung hinaus gesteigert worden. Wichtiges Kriterium war dabei auch eine verbesserte Erschließung der Siedlungsflächen.

Grundlage der weiteren Angebotsoptimierung ist das im Auftrag des Kommunalen Nachbarschaftsforums der AG Ost unter Einbeziehung der Vorschläge der betroffenen Kommunen erstellte Verkehrskonzept für den Korridor entlang der S 5 zwischen Stadtgrenze Berlin und Strausberg⁴⁸. Beim weiteren Ausbau des Angebots steht nunmehr verstärkt die Ausrichtung der Verknüpfungen auf die S-Bahn in Richtung der Metropole Berlin, insbesondere durch

1. eine Angebotsverdichtung der Linien 940 (Neuenhagen - Hoppegarten), 941 (Hoppegarten - Birkenstein - Hönow/ohne Siedlung), 942 (Hoppegarten), 943 Hoppegarten - Hönow/mit Siedlung), 948 (Fredersdorf - Petershagen im nördlichen Bereich), 949 (Neuenhagen - Fredersdorf - Petershagen) und 951 (Fredersdorf - Vogelsdorf - Rüdersdorf) auf einen 20-min-Takt bzw.

⁴⁸ Langtitel: Untersuchung zur Angebotsverdichtung und -optimierung der Zubringerverkehre in den besiedelten Räumen entlang der S-Bahnlinie S 5 zwischen Biesdorf und Strausberg und deren Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung im berlinnahen Raum. PROZIV Berlin 2017 im Auftrag des KNF der AG Ost



Linie 945 (Bereich Münchehofe/Waldesruh) auf einen 30-min-Takt jeweils in der HVZ von 05:30 - 08:00 Uhr und 15:00 - 18:30 Uhr im Vordergrund.

2. Die bereits umgesetzte Änderung der Linienführung der Linie 949 im Bereich Fredersdorf Süd durch einen Verlauf ab S Fredersdorf über Fredersdorf Süd und Bollensdorf nach Neuenhagen, unter Berücksichtigung der betrieblichen Verknüpfung mit der Linie 948 in Petershagen Nord und einer Optimierung der Übergangszeiten am S-Bf Fredersdorf (hier war eine ausreichende Wegezeit aufgrund des schwierigen Zugangs zum Bahnhof vorzusehen).
3. Für den Bereich Eggersdorf reicht das Nachfragepotenzial für eine so weitgehende Angebotsverdichtung nicht aus. Es bleibt deshalb bei der stündlichen Bedienung (gegenwärtig mit Kleinbussen).
4. In geringem Umfang werden nach Abstimmung mit den Kommunen im Detail Linienführungen angepasst.
5. Zusätzlich werden auf den Relationen, die den Kategorien A und B zugeordnet sind (außer Linie 941), nach der HVZ Fahrten im 60-min-Takt bis 22:00 Uhr und bei Relationen der Kategorie C bis 20:00 Uhr angeboten, soweit dies nicht bereits gewährleistet ist.

Die Maßnahmen erfüllen die Mindestbedienungsangaben für die Relationen im VBU nach **Abschnitt 4.4.6** und **Tabelle 4-6**.

Eine weitere Maßnahme, die nicht Bestandteil des vorstehenden Konzeptes war, aber zum Teilraum VBU zuzuordnen ist, ist die Wiederherstellung einer Linienverbindung zwischen Altlandsberg, Markt (mit Anschluss von/nach Altlandsberg Nord) und U Hönow. In dieser Relation wird inzwischen eine deutlich höhere latente Nachfrage als zum Zeitpunkt ihrer Einstellung erwartet. Die Relation wird zunächst in die Kategorie VBU C eingeordnet, also mit einer Bedienungsangabe Mo-Fr im 60-min-Grundtakt 05:30 - 20:00 Uhr. Nach Bedarfsprüfung wird über eine Heraufstufung in die Kategorie VBU B entschieden, ebenso über ein Fahrtenangebot am Wochenende. Die Streckenführung soll nach Möglichkeit den Ortsteil Seeberg-Dorf und das Logistik-Zentrum einschließen.

Eine weitere Maßnahme über das AG-Ost-Konzept hinaus ist eine Verstärkung der Verbindung zwischen Wegendorf und dem Bahnhof Werneuchen durch zwei tägliche Rufbus-Fahrtenpaare auf der Linie R931.

Die zusätzliche Fahrplanleistung für diese Maßnahmen der Ortsverkehre im Verflechtungsraum liegt bei

etwa 271.050 Fahrplan-km/a für die Taktverdichtung
83.900 Fahrplan-km/a für die Verlängerung der abendlichen Betriebszeit,
davon 66.100 in Kategorie A und 17.800 Fahrplan-km/a in Kategorie B
54.600 Fahrplan-km für die neue Linie Altlandsberg - U Hönow
5.200 Fahrplan-km für die Rufbus-Leistung Wegendorf - Werneuchen

In Summe also

ca. 414.750 Fahrplan-km/a.



4.8.3 Weitere Orts- und Kurortverkehre

Im Ortsverkehr Bad Freienwalde stellen sich sowohl das Angebotsvolumen als auch die Erschließungsfunktion, auch unter Berücksichtigung der einstrahlenden Regionalverkehre, bedarfsgerecht dar. Angebotsanpassungen sind daher nicht notwendig.

Weitere Orts- und Kurortverkehre bilden die vertakteten Busangebote Müncheberg, Stadt - Müncheberg, Bf (Linie 939 bzw. 928) - Buckow und Seelow, Busbahnhof - Seelow-Gusow, Bf (Linie 958).

Beide Angebote sind in der zurückliegenden Planungsperiode verstärkt und mit der Vergabe der Leistungen im Linienbündel Bus-MOL/1 umgesetzt worden.

Das Angebot im Korridor Buckow - Müncheberg Bf - Müncheberg Stadt ist gemessen an der Nachfrage keinesfalls unterdimensioniert. Allerdings funktionieren die Verknüpfungen der Linien und mit der RB 26 nicht immer zuverlässig, was vorrangig an Verspätungen der Bahn in Berlin liegt.

Maßnahmen

Zuallererst ist der Betreiber der RB 26 über den VBB aufzufordern, das Verspätungsrisiko zu reduzieren. Gleichzeitig wird angeregt, die Anschlüsse durch erweiterte Anschlusszeiten sicherer zu machen. Das ist durch Umlaufspreizungen im Minutenbereich möglich.

Eine Folge ist zwar ein gewisser Attraktivitätsverlust für umsteigende Fahrgäste, der aber durch erhöhte Anschlusssicherheit mehr als kompensiert wird.

Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2018 ist zu beobachten, welche Veränderungen sich aus der Durchbindung der RB 26 bis Ostkreuz ergeben.

Anhand der Verteilung der Fahrgastnachfrage wird geprüft, inwieweit eine Betriebszeiterweiterung der Linie 939 bis zur Ankunft der RB 26 gegenwärtig 21:13 Uhr aus Berlin sinnvoll ist.

4.9 Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan

Zur Sicherung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems, das sowohl die Bedeutung der Verbindung Zentraler Orte, auch als Premium-Produkte, als gestiegenen Nachfrage im Verflechtungsraum Berliner Umland und auch die Belange der Daseinsvorsorge durch Mobilitätssicherung im ländlichen Raum und des Freizeitverkehrs berücksichtigt, sind Veränderungen im Leistungsvolumen durch die in den Abschnitten 4.6 bis 4.8 dargestellten Maßnahmen vorgesehen.

In den nachfolgenden Tabellen werden die Leistungsbilanz bei Umsetzung aller Maßnahmen und das geplante Leistungsvolumen und die Leistungsverteilung dargestellt.

Darüber hinaus sind in Anlage 6 die dem Aufgabenträger des kÖPNV erteilten und in den vorstehenden Sachkapiteln des Abschnitts 4 beschriebenen Prüfaufträge aufgelistet, die je nach Ergebnis zu weiteren Angebotsveränderungen führen können.



Tabelle 4-12 Leistungsbilanz aus der Angebotsplanung ab Fahrplanjahr 2020

		Mehr-km dar. außerh. MOL	in MOL
HVR+	Strausberg - Erkner	0	0
HVR+	Bad Freienw. - Wriezen - Reich. - SRB-Nord/LG	127.096	0 127.096
HVR	Bad Freienwalde - Werneuchen	17.287	7.784 9.503
HVR	Seelow - Manschnow - Lebus - FFO	0	0
VR	Bad Freienwalde - Falkenberg - Ebersw.	33.287	19.605 13.682
VR	Seelow - Friedersdorf - Lebus	-9.568	-6.560 -3.008
VR	Seelow - Letschin	4.317	0 4.317
VR	Müncheberg - Fürstenwalde	23.664	16.505 7.159
VR	Müncheberg - Seelow	0	0
VR	Seelow - Manschnow - Küstrin	0	0
Regionales Hauptnetz		196.083	37.334 158.749
Taktverdichtung HVZ		271.049	0
Verlängerung Betriebszeit abends		83.900	0
davon A		66.100	0
davon B		17.800	0
neue Linie Hönow		54.600	0
Werneuchen		5.200	3.016 2.184
Ortsbus VBU		414.749	3.016 2.184
Sonstige Ortsbusse		0	0
Stadtverkehr		16.830	0
Strausberg		16.830	0 10.712 Tram, 6.118 Bus
Bad Freienwalde		0	0
Flächenerschließung		100.000	0 Rufbus angeboten
Gesamt		727.662	43.666
davon VBU		414.749	57,0%
davon nicht VBU		312.913	43,0%



Tabelle 4-13 Geplante Nutzfahrleistungen im Busliniennetz auf Basis des Nahverkehrsplans ab 12/2019

Leistungsposition Angaben in: 1.000 Fahrplan-km für Leistungen in festen Fahrplänen 1.000 Nutz-km für Rufbusangebote	Fahrleistungen im Ldkr. MOL			Anteile der Leistungsträger an den Leistungen in MOL	Fahrstg. außerhalb Ldkr. MOL		Fahrleistungen gesamt	
	gesamt	davon in fester Fahrplananlage	davon Rufbusangebot (Fpl-km)		nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk. MOL	darunter Rufbusangebot (Fpl-km)	nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk. MOL	darunter Rufbusangebot (Fpl-km)
Aufteilung nach Linienbündeln (alle Leistungen)								
Bündel Bus-MOL/1	4.878,2	4.543,9	334,3	75,6%	302,6	11,4	5.180,9	345,7
Bündel Bus-MOL/2	1.306,6	1.212,5	94,1	20,2%	192,8	0,0	1.499,4	94,1
Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL	6.184,8	5.756,4	428,4	95,8%	495,5	11,4	6.680,3	439,8
Linien fremder AT	267,9	267,9	0,0	4,2%				
Alle Leistungen in MOL	6.452,7	6.024,3	428,4	100%				
<i>Leistungsanteile</i>	<i>100%</i>	<i>93,4%</i>	<i>6,6%</i>					
Aufteilung nach Linienarten (Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL)								
Stadt- und Ortsbuslinien	1.983,1	1.889,0	94,1		124,5	1,5	2.109,6	97,6
Regionalbuslinien	4.251,8	3.917,4	334,4		362,2	7,9	4.620,8	342,3
Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL	6.234,9	5.806,4	428,5		486,7	9,4	6.730,4	439,9

Verkehrsträger	Nutzfahrleistung (1.000 Fahrplan-km)
Buslinien (laut Tabelle 4-13)	6.453
Strausberger Eisenbahn	199
Schöneicher Rüdersdorfer Straßenbahn	193
Zusammen	6.845

Der Leistungsumfang im Gebiet des Landkreises MOL steigt - vorbehaltlich der konkreten Umsetzung - in Summe aller Maßnahmen um etwa 572.000 Fahrplan-km/a im konventionellen Buslinienverkehr und 105.000 Nutz-km/a bei angebotenen bedarfsgesteuerten Verkehren, in Summe also um 677.000 Fahrplan-km, an.

Das Angebot im Straßenbahnverkehr erhöht sich um 10.712 Zug-km.

Damit steigt innerhalb des Kreisgebiets das aufgabenträgerfinanzierte Leistungsangebot im KÖPNV um weitere +11,2 % gegenüber dem Fahrplanstand 2017/2018 an.



Bezieht man die Mehrleistungen auch außerhalb des Kreisgebietes in Aufgabenträgerschaft und Finanzierung des Landkreises MOL ein, beträgt der Anstieg sogar +12,9 %.

Die Fahrplanleistung im Busverkehr liegt somit zukünftig bei den in **Tabelle 4-13** aufgeführten Werten. Gemeinsam mit den Vorgaben zu den quantitativen Bedienungsstandards und den qualitativen Bedienungsstandards (siehe nachfolgend in **Abschnitt 5**) definieren die Werte zum Angebotsumfang laut **Tabelle 4-13** die numerischen Vorgaben zum Umfang des öffentlichen Verkehrsinteresses und der Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 PBefG im Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Märkisch-Oderland.

Die Laufzeit des Nahverkehrsplans umfasst den Zeitraum 2020 bis 2024. Die Umsetzung der Maßnahmen und Gewährleistung der beschriebenen Bedienungsstandards erfolgt ab dem Fahrplanjahr 2020. Kommunen im VBU werden eine vorgezogene und können ggf. auch eine erweiterte oder modifizierte Umsetzung anregen. Wenn dies durch den Aufgabenträger in Bewertung des öffentlichen Verkehrsinteresses mitgetragen wird, geschieht dies, indem die Kommunen einen dadurch entstehenden erhöhten Ausgleichsbedarf tragen.



5 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

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

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote (Orientierung: <1,5 % nach Auslaufen der bestehenden Verkehrsverträge) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote (Orientierung: <3,0 %) bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindestens 5 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Fahrtankünfte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang - auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen, VBB-Info-Punkte

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet sind nach ihrer Bedeutung zu kategorisieren und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen zu versehen. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequentierung und Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der Fahrgäste) zu betrachten.

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft - im Stadt-, Orts- und Nachbarortslinienverkehr zusätzlich die Haltestellenbezeichnung (der Landkreis Märkisch-Oderland gibt die Bezeichnung zusätzlich auch für Haltestellen von Regionallinien vor) - sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Für Straßenbahnhaltestellen ist § 31 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) einschlägig. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Tabelle 4-10** den Maßstab.

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

Die Ausbauparameter für barrierefreie Haltestellen sind in **Tabelle 4-11** festgelegt.



Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung

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

- bis zum 01.01.2022 alle Haltestellen der Kategorien A und B und C1 in vorstehendem Sinne barrierefrei sind.
- In den Jahren 2022 bis 2024 (Ablauf der Planungsperiode) sollen die Haltestellen der Kategorie C2 mit mindestens 70 Ein- und Aussteigern pro Schultag barrierefrei gestaltet werden. Das sind laut Anlage 8 gegenwärtig 27 Haltestellen (14 % aller Haltestellen der Kategorie C2), von denen zurzeit nur 1 Haltestelle (Rüdersdorf, Rathaus) vollständig und nur einige wenige teilweise barrierefrei sind.
- Für die Ausbaumaßnahmen soll die Richtlinie zur investiven Förderung der Verkehrsinfrastruktur des Landkreises eine Vorrangförderung für Bau- und Ausbaumaßnahmen, die der Herstellung von Barrierefreiheit dienen, einräumen und die Fördermöglichkeiten insgesamt erweitern.
- Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist nur über sehr lange Zeiträume möglich. Mittelfristig, d. h. bis zu einem Planungshorizont 2030 ist davon auszugehen, dass die Haltestellen der Kategorie C2 überwiegend und einzelne Haltestellen der Kategorie C3 mit besonderem Bedarf barrierefrei sein können. Schon diese Zielstellung zu erreichen bedarf es der direkten oder indirekten Unterstützung von Bund oder Land.
- Zu den verbleibenden Haltestellen können zurzeit noch keine Aussagen getroffen werden. Dies bleibt den weiteren Fortschreibungen des kommunalen Nahverkehrsplans vorbehalten. Die begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten der Kommunen und des Landkreises unter der gegebenen Förderkulisse reichen derzeit nicht aus, um weitergehende Festlegungen zu treffen.

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

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

Hinsichtlich der vom VBB übergebenen Info-Punkte (an den Bahnhöfen Fredersdorf, Hoppegarten, Neuenhagen, Strausberg und Müncheberg), ist insbesondere zu gewährleisten, dass diese von den Betreiberunternehmen mit aktuellen Fahrplan- und Tarifinformationen versehen werden.



D) Personaleinsatz

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

Die grundlegenden fachlichen Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung - FeV), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft) sowie §§ 10 und 11 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab).

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

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

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

E) Fahrzeugeinsatz

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft sowie BOStrab ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle eingesetzten Straßenfahrzeuge muss mindestens die Euro-3-Norm nachgewiesen werden, für alle eingesetzten und ab dem Jahre 2013 erstzugelassenen Straßenfahrzeuge mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard, für ab dem Jahr 2016 erstzugelassene Fahrzeuge die Euro-6-Norm. Für die Zuführung von Gebrauchtfahrzeugen gelten folgende Anforderungen: ab 2018 Euro 5.

Hinsichtlich einer möglichen schrittweisen Umstellung oder Teilumstellung des Antriebssystems der Fahrzeugflotten vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsfreien Antrieb sind im Planungszeitraum die technologische und die Preisentwicklung sowie die Fördermöglichkeiten durch die Betreiber und den Aufgabenträger zu verfolgen. Sofern die Rahmenbedingungen dies zulassen, wird eine schrittweise Flottenumstellung angestrebt.

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low Entry) und/oder Einstiegshilfen



(Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer laut Qualitätsleitfaden des VBB⁴⁹; keine Vorgabe für Fahrzeuge mit weniger als 9 Fahrgastplätzen), Haltegriffen und gut erreichbarem Haltewunschtastern einzusetzen. Die Einsatzquote in vorstehend genanntem Sinne barrierefreier Fahrzeuge hat ab dem 01.01.2017 mindestens 65 % und ab dem 01.01.2022 mindestens 85 % zu betragen. Ab diesem Zeitpunkt sind für den Ersatz oder einen etwaigen Erweiterungsbedarf ausschließlich Fahrzeuge mit Niederflur- oder LowEntry-Einstieg zuzuführen. Eine nahezu vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist für Fahrzeuge in der nachfolgenden Planungsperiode vorgesehen.

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

Als Anforderungen gelten zusammengefasst folgende Hauptparameter:⁵⁰

Tabelle 5-1 Ausstattungparameter für barrierefreie ÖPNV-Fahrzeuge

Merkmal	Strab	Stadtbus
Einstiegshöhe	29 - 35 cm an mind. 1 Tür	25 - 34 cm, Niederflur (NF) oder LowEntry (LE)
Einstieghilfen	Fahrzeuggebundene Einstieghilfe (Rampe)	Rampe, Kneeling, nur zusätzliche Hilfsmittel, Lift für Stadtverkehr ungeeignet
Türbreiten	130 cm an mind. 2 Türen	130 cm an mind. 1 Tür, Einzeltüren mind. 90 cm
Behindertenplätze	4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen	
Sonderfläche	Mindestens Aufstellfläche für 2 Rollstühle und 2 Kinderwagen	SL: Abmessung mind. 130 x 90 cm (besser 1,3 m ²)
		in Bussen mit 14 - 21 FG-Plätzen Stellplatz für 1 Rollstuhl (min. 120 x 90 cm)
		Für die Beförderung von E-Scootern mit aufsitzender Person in Linienbussen gelten die Vorgaben des Ländererlasses Nr. 44, BMVI 03/2017 und des Urteils OLG Kiel Az. 2 U 6/16 vom 09.11.2017. ⁵¹
Sicherheit	Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung	

⁴⁹ Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011

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

⁵¹ Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Verkehrsblatt 6/2017 (Amtsblatt des BMVI), Bonn 31.03.2017; OLG Kiel, Urteil Az. 2 U 6/16 vom 09.11.2017

Hinweis:

Alle Busse in Niederflur- oder LowEntry-Bauweise, die mit einer Kneeling-Funktion und einer Rampe ausgestattet sind, können prinzipiell an jeder Haltestelle mit einem Bord von Rollstuhlfahrern erreicht oder verlassen werden. Allerdings ist dabei ein Gefälle von mehr als 6 % zu überwinden, was nur mit Unterstützung möglich ist.

- Für Kleinbusse gelten keine spezifischen Vorgaben. Im Rufbuseinsatz muss jedoch gewährleistet sein, dass bei Notwendigkeit und Anforderung ein barrierefreies Fahrzeug eingesetzt wird.
- Für den Einsatz im Hauptnetz des Regionalverkehrs und in den Stadt- und Ortsverkehren wird auf klimatisierte Fahrzeuge orientiert.
- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
- Für den Einsatz im Regelbetrieb der STE sind während der gesamten Laufzeit des Nahverkehrsplanes ausschließlich barrierefreie Straßenbahnfahrzeuge in Niederflurbauweise einzusetzen.
- Der Betreiber hat sicherzustellen, dass die eingesetzten Fahrzeugkapazitäten laut Fahrzeugzulassungspapieren gemessen an der Nachfrage ausreichend sind und passt diese bei Bedarfsveränderungen entsprechend an.
- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Straßenfahrzeugs in der Regel auf 14 Jahre ab Erstzulassung oder 700 Tkm Laufleistung zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge an der jährlichen Fahrplanleistung wird jedoch auf 6,5 % der jährlichen Fahrplanleistung begrenzt und ist jährlich nachzuweisen sowie für das laufende Auftragsjahr bis zum 31.03. vorausschauend anzukündigen.
- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle eingesetzten Fahrzeuge durch Anbringung des Logos im Frontbereich so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet erkennbar ist. Die Fahrzeuge sind mit der im Rahmen des VBB abgestimmten Abfertigungstechnik auszustatten, die auch die Möglichkeit einschließt, am elektronischen Ticket-System und am Handy-Ticketing teilzunehmen.
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck (hier nur Liniennummer) des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.





Beim Verkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Der Landkreis Märkisch-Oderland und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Erprobung und ggf. die Einführung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs und Fahrausweisarten, z. B. über das Internet oder Mobiltelefone sowie e-ticketing. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten in Abstimmung mit dem VBB, dass eine Teilnahme am elektronischen Ticketsystem im Rahmen des VBB möglich ist. Für das elektronische Ticket ist eine entsprechend dem mit dem VBB abzustimmenden Stand der VDV-Kernapplikation kompatible Kontrollinfrastruktur bereitzustellen. Die Datenversorgung erfolgt über die Regionale Vermittlungsstelle des VBB. Eine Ausgabe von elektronischen Tickets soll möglich sein.

5.2 Qualitätsmanagement

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

Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage der abgeschlossenen Verkehrsverträge. Einzelmodalitäten, die sich auf die in Abschnitt 5.1 festgestellten Kriterien beziehen, sind und werden weiterhin in Verkehrsverträgen festgelegt. Zur Weiterentwicklung und Durchsetzung von Qualitätsanreizen hat der Aufgabenträger Regelungen über Vertragsstrafen für Nichteinhaltungen der Leistungsvorgaben zum Bestandteil der Verkehrsverträge gemacht.

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

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

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

Die Kontrolle der Einhaltung festgelegter Qualitätsanforderungen und die Weiterentwicklung von Qualitätskriterien obliegen einem entsprechend qualifizierten Qualitätsmanagementbeauftragten der Geschäftsführungen.

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



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

- a) regelmäßig wiederkehrende Befragungen von Kundengruppenvertretern
 - mindestens einmal jährlich zur Vorbereitung des neuen Fahrplanes mit dem Aufgabenträger und dem Träger der Schülerbeförderung des Landkreises
 - mindestens einmal jährlich zu einem geeigneten Zeitpunkt mit Schulen und Amts-/Stadt-/ Gemeindeverwaltungen über Mängel, Beschwerden und veränderten Anforderungen sowie Fragen der Infrastruktur (Straßenzustände, Haltestellen)
- b) unregelmäßige, anlassbezogene Befragungen
 - der bei a) genannten Kundengruppenvertreter und/oder
 - von besonderen Maßnahmen betroffener Fahrgäste oder potenzieller Fahrgäste (Anwohner, Beschäftigte, Besucher von Einrichtungen u. ä.).

Die Ergebnisse dieser Befragungen sind dem Aufgabenträger in knapper Form und spätestens 6 Kalenderwochen nach deren Durchführung zu übergeben.

Betriebsstörungen und eingegangene Hinweise und Kritiken, einschl. der mündlich über das Fahr- und Servicepersonal unverzüglich an den nächsten betrieblichen Vorgesetzten heranzutragenden Beschwerden und Reklamationen, sowie die Reaktion der Unternehmen werden durch diese jeweils in einer Datenbank erfasst, systematisiert, ausgewertet und halbjährlich sowie in einer Jahresübersicht (Journal) zusammengestellt und dem Aufgabenträger bis zu den im Verkehrsvertrages festgelegten Terminen übergeben.

Bei gehäuften Kritiken zu einem bestimmten Thema ist der Aufgabenträger zusätzlich auch abweichend von diesem Rhythmus zu unterrichten.



6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2024

6.1 Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen

Die ermittelten Analysedaten zum ÖPNV-Aufkommen zeigen bereits, dass davon auszugehen ist, dass sich die SPNV-Nachfrage in einem stetigen Aufwärtstrend befindet und die Nachfrage im kÖPNV in den gleichen Trendkorridor eingeschwenkt ist. Im VBU ist mit starken und nachhaltigen Anstiegen zu rechnen - hier werden durch die Angebotsentwicklung auch gegenseitige Synergieeffekte zwischen SPNV und kÖPNV zu erwarten sein. In den Regionalverkehren wird die Nachfrageentwicklung stabil, im Hauptnetz auch ansteigend, im Ergänzungsnetz nach 2021 leicht rückläufig sein.

Für die SPNV-Nachfrage wird im Planungszeitraum davon ausgegangen, dass sich der Trend der zurückliegenden etwa 10 Jahre nicht wie bisher angenommen abgeschwächt, sondern stabil mit etwa 10 % Zuwachs alle 5 Jahre fortsetzen wird. Das gilt sowohl für die Regionalbahn- als auch die S-Bahnnachfrage. Im Falle eines Regionalbahnhalts in Hoppegarten würde die Regionalbahnnachfrage ansteigen, in etwas geringerem Umfang aber die S-Bahnnachfrage gedämpft.

Für den kommunalen ÖPNV ist im Planungszeitraum damit zu rechnen, dass es im Schülerverkehr zunächst noch, d. h. voraussichtlich bis zum Jahr 2021 zu leichten weiteren Anstiegen des Aufkommens kommen wird, weil die Zahl der Fahrschüler leicht ansteigt und das Schulstandortnetz stabil bleibt. Nach dem Jahr 2021 kommt es im Schülerverkehr schrittweise zu einem leichten Rückgang der Nachfrage aufgrund der nächsten Welle sinkender Schülerzahlen, zumindest außerhalb des VBU. So wird die Nachfrage im Schülerverkehr im Zeitraum 2019 bis 2021 noch um +3,1 % ansteigen und danach bis 2024 um etwa -3,1 % sinken, was einen Gesamtsaldo 2024 gegenüber 2019 um $\pm 0,0$ % ergibt.

Bei der kÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr wirken erhöhend die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren moderaten, wenn auch tendenziell auslaufenden Zuwächse bei der Beschäftigung nach dem Wohnortprinzip und die stabil anhaltenden Zuwächse bei der Beschäftigung nach dem Arbeitsortprinzip und des daraus folgenden Pendleraufkommens um weitere 12 - 15 %. Ebenfalls positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem Verbundtarif (vor allem im ABC-Bereich) im Gegensatz zur Preisentwicklung für die MIV-Nutzung sowie ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss. Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

Die prägendste und nachhaltigste Wirkung auf eine weiter ansteigende Nachfrage im kÖPNV, insbesondere im Jedermannverkehr, wird die Umsetzung des Angebotskonzepts nach **Abschnitt 4** haben. Zahlenmäßig ist diese beim Umfang der vorgesehenen Änderungen schwer einzuschätzen und nur modellhaft zu bestimmen. In deren Ergebnis unter Berücksichtigung aller Komponenten wird mit Zuwächsen insgesamt bis 2024 um weitere 18 - 20 % gerechnet, darunter im VBU sogar um bis zu 50 % (bezogen auf den Busverkehr).



Dabei wurde in die Werte 2019 bereits die „vorgezogene“ Umsetzung der Taktverdichtungsmaßnahmen im VBU laut Übereinkunft mit den betroffenen Kommunen kalkuliert. Nach vorgesehener Übernahme der nach Abschnitt 4 geplanten Leistungen in die Finanzierung des Landkreises wird unterstellt, dass das Gesamtvolumen der Leistungsbestellung im VBU durch teilweise Kofinanzierung der Kommunen im VBU erhalten bleibt, die nachfrageseitige Effizienz der Leistungen aber zunimmt.

Nachfrage begrenzend wirkt weiter die noch leicht ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen und Nutzungshäufigkeiten pro Pkw aus. Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und auch gelegentlicher Wege. Beiden Einflüssen wird durch das Angebotskonzept aber sehr wesentlich entgegengewirkt.

Für den Planungszeitraum wird nach **Tabelle 6-1** per Saldo

- im Busverkehr insgesamt wird von einem Anstieg des Fahrgastaufkommens um deutlich mehr als 20 % ausgegangen,
- die nach 2021 außerhalb des VBU einsetzende Rückgänge im Schülerverkehr wirken sich kaum spürbar aus,
- die Zuwächse werden weit überwiegend in den Ortsverkehren im VBU zu erwarten sein, mit insgesamt etwa 45 %,
- die Nachfrageentwicklung im Regionalbusverkehr des ländlichen Raumes wird in jedem Fall - schon aufgrund der negativen Entwicklung der Einwohnerzahlen - rückläufig sein (-5,0 %), Kompensation im Bündel Bus-MOL/2,
- die Fahrgastnachfrage der SRS wird weiter leicht, aber stabil ansteigen. Durch die Angebotsverbesserungen und Potenzialanstiege wird die STE ihren Fahrgastverlust der letzten Jahre in großen Teilen wettmachen können.

Tabelle 6-1 Nachfrageentwicklung im ÖPNV bis 2024 [Einsteiger im Kreisgebiet in 1000 Beff]

Jahr Verkehrsträger	2017	2019	2024	Δ 2017 - 2019		Δ 2017 - 2024	
				Beff	%	Beff	%
SPNV	6.078	6.297	6.983	+219	+3,6 %	+905	+14,9 %
<i>Anteil</i>	<i>50,7 %</i>	<i>50,7 %</i>	<i>49,8 %</i>				
Tram	1.218	1.240	1.130	-22	+1,8 %	+82	+6,7 %
STE	894	907	959	+13	+1,5 %	+65	+7,3 %
SRS in MOL	324	332	341	+8	+2,5 %	+17	+5,2 %
Bus	4.690	5.400	5.750	+710	+15,1 %	+1.060	+22,6 %
Bus-MOL/1	(3.640)	4.320	4.630	+680	+18,7 %	+990	+27,2 %
Bus-MOL/2	1.050	1.080	1.120	+30	+2,9 %	+70	+6,7 %
kÖPNV	5.908	6.640	7.050	+732	+12,4 %	+1.142	+19,3 %
<i>Anteil</i>	<i>49,3 %</i>	<i>51,3 %</i>	<i>50,2 %</i>				
Summe	11.986	12.937	14.033	+951	+7,9 %	+2.047	+17,1 %



Das Nachfrageverhältnis zwischen Schülerverkehr und sonstigem Verkehr, welches im Landkreis Märkisch-Oderland aufgrund des hohen und angewachsenen Anteils der Leistungen im Verflechtungsraum Berliner Umland vergleichsweise weniger stark zugunsten des Schülerverkehrs ausgeprägt ist, verschiebt sich weiter zugunsten des sonstigen Verkehrs.

6.2 Räumliche Differenzierung

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

- In den Teilbereichen innerhalb des VBU überwiegen aufgrund von Zuzügen und günstigerer wirtschaftlicher Entwicklung und massiver Angebotsverbesserungen, insbesondere in der Verknüpfung von SPNV und kÖPNV, die positiv gerichteten Einflüsse. Davon profitieren besonders weiterhin die Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland und der Stadtverkehr Strausberg.
- Im mittleren und östlichen Kreisgebiet sowie in den südlichen und nördlichen Randbereichen wird das Aufkommen - nach Anstiegen bedingt durch den Schülerverkehr - aber doch tendenziell stagnieren. Dem wirken ebenfalls vorgesehene Angebotsverbesserungen entgegen, insbesondere die PlusBus-Verbindung Bad Freienwalde - Wriezen - Strausberg und wieder verstärkte Rufbus-Angebote, werden den grundlegenden Trend aber eher nicht umkehren oder ganz aufheben können.



7 Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing

7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

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

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

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

Seit dem Jahr 2003 wurden in mehreren Schritten erhebliche unternehmensrechtliche Veränderungen durch die Veräußerung kommunaler Anteile an der Strausberger Verkehrsgesellschaft mbH und der Seelower Verkehrsgesellschaft mbH sowie der Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH wirksam. Durch Verschmelzung beider Busverkehrsgesellschaften zur Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH (BMO) entstand im Jahr 2005 eine leistungsfähige Unternehmenseinheit, die die Bedienung des gesamten Kreisgebietes, mit Ausnahme des Altkreises Bad Freienwalde, abdeckte. Mit Ablauf des Verkehrsvertrages und im Ergebnis der Neuausschreibung der Leistungen hat die BMO diese Leistungen nicht wiedererlangt. Betreiber und Genehmigungsinhaber ist jetzt die Märkisch-Oderland Bus GmbH (mobus).

Durch die erfolgten Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG) und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg (ÖPNVFV BB) sowie die vertraglichen Leistungsvereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen und das Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, ist die Aufgabenträgerfunktion des Landkreises Märkisch-Oderland für den kÖPNV deutlich aufgewertet worden. Insgesamt ist ein erheblich größeres Finanzvolumen durch den Aufgabenträger zu verwalten und effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises einzusetzen. Zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben bei der Organisation und Förderung des kommunalen ÖPNV hat der Landkreis nach § 10 ÖPNVG und der dazu erlassenen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFV) des Ministers für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) die Ausgabenverantwortung für die zweckgebundene Zuweisung des Landes. Diese schließt Mittel nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG), nach §§ 3 und 4 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG), zweckgebunden für die Investitionsförderung, sowie Haushaltsmittel des Landes (wenn solche fließen) ein. Seit dem Jahr 2008 werden auch die Ausgleichsmittel für die Schü-



lerbeförderung bis zu diesem Zeitpunkt gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. nach der Personenbeförderungsausgleichsverordnung (PBefAusglV) über die Aufgabenträger geleitet. Weiterhin müssen auch wichtige Aufgaben einer regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben sowie Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.

Als Aufgabenträger für den gesamten kommunalen ÖPNV in seinem Kreisgebiet ist der Landkreis vor die Aufgabe gestellt worden, das ÖPNV-Management entsprechend seiner aufgewerteten Aufgabenträgerfunktion zu überprüfen und ggf. neu zu ordnen. Dabei war die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowohl national als auch in der EU hinsichtlich der marktkonformen Leistungsvergabe und -finanzierung zu berücksichtigen. Aus den genannten Gründen haben der Organisationsaufwand und die Verantwortung des Aufgabenträgers für die Lösung von Regieaufgaben erheblich zugenommen.

Im Ergebnis einer Analyse der Aufgabenprofile und unter Berücksichtigung der unternehmensstrukturellen Situation hat der Landkreis Märkisch-Oderland die Aufgabenträgerfunktionalität für den KÖPNV nur formal als Lokale Regieeinheit ÖPNV (ohne zusätzliche Personalkapazität) strukturiert und beim Wirtschaftsamt der Kreisverwaltung zugeordnet, die als Besteller für ÖPNV-Leistungen und als Controller für deren vertragsgemäße Durchführung fungiert. Eine funktionale Trennung der Besteller- und Erstelleraufgaben für den ÖPNV ist damit gewährleistet (vgl. Anlage 3).

7.2 Unternehmensorganisation

Die Unternehmensorganisation gestaltet sich im Landkreis Märkisch-Oderland wie folgt:

- Inhaber der Liniengenehmigungen bis zum 31.12.2026 und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Märkisch-Oderland sind die Märkisch-Oderland Bus GmbH (mobus) und die Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG) sind. Gesellschafter der mobus ist die Rhenus Veniro SE & Co. KG. Mehrheitsgesellschafter der BBG ist der Landkreis Barnim (75 %). Der Landkreis Märkisch-Oderland hält einen Minderheitsanteil (25 %).
- Die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) und die Strausberger Eisenbahn GmbH (STE) betreiben mit eigenen Genehmigungen bis 31.12.2024 jeweils eine Tramlinie als so genannte Landstraßenbahnen. Mehrheitsgesellschafter der SRS ist die Niederbarnimer Eisenbahn AG (70 %). Minderheitsgesellschafter sind die Gemeinden Schöneiche bei Berlin und Rüdersdorf bei Berlin (jeweils 15 %). Der Landkreis Märkisch-Oderland hält keine Geschäftsanteile an der SRS. Gesellschafterin der STE ist die Stadt Strausberg. Aufgabenträger für die SRS gemäß § 3 Absatz 3 ÖPNVG BB ist der Landkreis Oder-Spree, Aufgabenträger für die STE ist der Landkreis Märkisch-Oderland.
- Zum kommunalen ÖPNV zugehörig betreibt die STE GmbH die Straussee-Fähre (VBB-Fährlinie 39) im Saisonbetrieb.
- Im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden Bedienung werden mehrere Linien durch verschiedene kreisfremde Unternehmen (siehe im Einzelnen in Abschnitt 2) mit eigenen Liniengenehmigungen bedient. Diese Linien gehören keinen Bündeln an oder solchen Bündeln, für die der Landkreis Märkisch-Oderland nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) 1370/2007 ist.



- Für die Durchführung des konventionellen Buslinienverkehrs der mobus und auch der BBG ist gegenwärtig laut geltenden Verkehrsbetrauungs- und Finanzierungsverträgen zwischen Landkreis und den Busunternehmen eine Subunternehmerquote von mindestens 10,0 % (zum Zwecke der Mittelstandsförderung) und maximal 30,0 % (nach vergaberechtlicher Maßgabe gemäß Art. 4 Abs. 7 VO (EG) 1370/2007) festgelegt.
- Abgesehen davon, dass innerhalb eines geltenden Vertrages eine Änderung nur im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien möglich wäre, ist auch einzuschätzen, dass die Bemessung dieser Quote im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung als ausgewogen zu bewerten ist. Der Aufgabenträger sieht vor, die vorstehende Bemessung in künftigen Vergabeverfahren weiter aufrechtzuerhalten, soweit dies rechtlich zulässig ist. Der Gesamtanteil der Subunternehmerleistungen an den Nutzfahrleistungen wird dennoch eher ansteigen, weil der Anteil der flexiblen Verkehre tendenziell zunimmt, für die voraussichtlich teilweise Subunternehmer gebunden werden.
- Für die bedarfsabhängige Bedienung (ohne Straßenbahnen) sind Anteile zwischen 5,0 % und 10,0 % abrufbare Leistungen am Gesamtangebot vorgesehen.

7.3 Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

7.3.1 Linienbündelung

Der Aufgabenträger hatte mit dem Nahverkehrsplan und in Vorbereitung der Vergabeverfahren für die Leistungen im Busbetrieb mit dem Ziel der weiteren Sicherstellung einer wirtschaftlichen Bedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung aller Busverkehre in seinem Zuständigkeitsbereich mit harmonisierten Ablaufzeiten vorgenommen. Im Ergebnis erfolgte eine Zusammenfassung aller Buslinien im Landkreis Märkisch-Oderland zu den Linienbündeln „Bus-MOL/1“ und „Bus-MOL/2“. Die Zuordnung der Linien zu den beiden Bündeln ist **Abschnitt 2.2.2 und Anlage 1** (mit den Linienverläufen) näher erläutert.

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

Die Linienbündelung im Landkreis MOL erfolgte nach planerischen, wirtschaftlichen und organisatorischen Kriterien. Damit wurden sowohl für den Aufgabenträger als auch den Betreiber optimale Voraussetzungen der Leistungsabwicklung geschaffen.



Mit diesem Nahverkehrsplan wird ein entsprechender Bündelungsbeschluss verbindlich erneuert:

- Zum Linienbündel „Bus-MOL/1“ gehören die 35 Linien mit den Liniennummern 926 bis 959 (ohne die nicht besetzten oder fremdvergebenen Linien 930, 935, 938, 952 bis 954) sowie 966 bis 970, R931 und R933.
- Zum Linienbündel „Bus-MOL/2“ gehören die 14 Linien mit den VBB-Liniennummern 873 bis 887 (ohne die Liniennummer 879).
- Die Linien der Strausberger Eisenbahn und die Fähre leben in hohem Maße von ihrer jeweils eigenständigen Funktionalität und sollen daher keiner Bündelung unterliegen.

Im Planungszeitraum ggf. neu einzurichtende Linien werden entsprechend dem jeweiligen Bedienungsgebiet dem Bündel „Bus-MOL/1“ oder „Bus-MOL/2“ zugeordnet.

Für die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn ist der Landkreis MOL hinsichtlich einer Linienbündelung nicht zuständig.

7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der künftigen Leistungsvergaben

Alle gegenwärtig erteilten Leistungsaufträge und Liniengenehmigungen für die Busverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL bestehen planmäßig bis zum 31.12.2026, also über die Laufzeit des Nahverkehrsplanes, dessen Laufzeit am 31.12.2024 endet, fort. Diesbezüglich sind nachstehende Ausführung nur nachrichtlicher Art, kommen aber dann zum Tragen, wenn Leistungen außerplanmäßig neu vergeben werden müssten.

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

Voraussetzung für die Möglichkeit des Inhouse-Geschäftes nach den „spezifischen Inhouse-Kriterien“ (keine Vergabe, weil Selbsterbringung der Leistung) ist das Vorhandensein eines Eigenbetriebes des Aufgabenträgers, der die Leistung übernehmen kann. Dies scheidet im Falle des Landkreises Märkisch-Oderland aus.

Voraussetzung für die Möglichkeit der Direktvergabe ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) auf der Grundlage der VO (EG) 1370/2007 vergeben werden kann oder aber nicht als öDK qualifiziert, damit nationalem Vergaberecht und den Richtlinien 2014/23/EU (Nachfolger der Richtlinie 2004/17/EG) oder 2014/24/EU (Nachfolger der Richtlinie 2004/18/EG) unterliegt und somit eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (öDA) nach den sogenannten „allgemeinen Inhouse-Kriterien“ an ein eigenes oder beherrschtes Unternehmen erfolgen darf. Die jün-



gere Rechtsprechung lässt darauf schließen, dass künftig ein öDA auch nach Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 und ohne die Kriterien einer öffentlichen Dienstleistungskonzession zu erfüllen direktvergeben werden dürfen, wenn bestimmte Bedingungen, insbesondere eine zumindest geringe gesellschaftsrechtliche Beteiligung des Auftraggebers und eine nahezu ausschließliche wirtschaftliche Betätigung des Unternehmens für den Auftraggeber im entsprechenden Gebiet, erfüllt sind.

Bei der Form der Direktvergabe ist zu unterscheiden

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

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

Aufgrund der vorhandenen unternehmensrechtlichen Konstellation und der vorgenommenen Linienbündelung sieht der Landkreis Märkisch-Oderland zum gegenwärtigen Zeitpunkt vor, auch bei künftigen Vergabeverfahren seine beiden Linienbündel für den Busverkehr wie folgt zu vergeben, wobei die Linienbündel Vergabelose bilden:

Bündel „Bus-MOL/1“

als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) mit einer Laufzeit von 10 Jahren, in einem wettbewerblichen Verfahren gemäß Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8b PBefG, nach der spezifischen Verfahrensform der funktionalen Ausschreibung mit Abschluss eines Nettovertrages

Bündel „Bus-MOL/2“

als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) mit einer Laufzeit von 10 Jahren, in Form einer Direktvergabe an einen internen Betreiber gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8a PBefG, mit Abschluss eines Nettovertrages,

dafür Fortführung des Zusammenwirkens als „Gruppe von Behörden“ entsprechend Art. 2 Buchst. b und Art. 5 Abs. 2 spez. Buchst. a der VO (EG) 1370/2007 zwischen den Landkreisen Barnim und Märkisch-Oderland durch Abschluss einer geeigneten öffentlich-rechtlichen Vereinbarung

oder

Vergabe durch den Landkreis MOL in eigener Regie an den internen Betreiber auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007.

Sollte beides nicht gelingen, ist auch das Bündel „Bus-MOL/2“ nach Art. 5 Abs. 3 der VO (EG) 1370/2007 und § 8b PBefG in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben.

Wenn eine Direktvergabe gleich welcher Form erfolgt, ist die zuständige Behörde (Aufgabenträger) verpflichtet sicherzustellen, dass diese Leistung wirtschaftlich und nicht zu überhöhten Kosten für die



Allgemeinheit erbracht wird. Die Verordnung (EG) 1370/2007 sieht dafür mit ihrem Anhang einen jährlichen (nachträglichen) Nachweis des Nettoeffekts aus der auftragsgegenständlichen Leistung vor.

Subunternehmerleistungen sind durch das jeweilige Unternehmen in einem wettbewerblichen Verfahren auf der Grundlage der EU-Sektorenrichtlinie 2014/25/EU zu vergeben. Dabei ist insbesondere die Einhaltung der Vorgaben des Brandenburgischen Vergabegesetzes (BbgVergG) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

Bei der Gestaltung der Vergabeverfahren und der Vergabeunterlagen wird der Landkreis als zuständige örtliche Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) 1370/2007 im Rahmen seiner vergaberechtlichen Möglichkeiten die in **Abschnitt 4.4** festgelegte notwendige Flexibilität der Angebotsgestaltung sicherstellen. Jeder künftige Betreiber muss sich mit der Abgabe seines Angebotes verpflichten, auf Bedarfsveränderungen zu reagieren und vom Auftraggeber vertretene Anpassungen des Angebotes oder neue Angebote nach Verhandlungen umzusetzen.

Die Vergabe der Leistungen der **Strausberger Eisenbahn (STE)** muss während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplanes zum 01.01.2025 erfolgen. Damit gelten die verkehrlichen und qualitativen Leistungsvorgaben dieses Nahverkehrsplanes. Der Landkreis MOL sieht vor, die Leistung auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 als Kleinen Auftrag (Bagatellvergabe) und Richtlinie 2014/24/EU an ein nichteigenes Unternehmen direkt zu vergeben. Als Auftragnehmer wird erneut die STE vorgesehen.

Die Auftragslaufzeit darf im Regelfall maximal 15 Jahre betragen. Die zuständige Behörde sieht die volle Ausschöpfung dieser Auftragslaufzeit vor, prüft die vergaberechtliche Möglichkeit einer verlängerten Laufzeit auf der Grundlage von Art. 4 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 und erteilt den ÖDA mit Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages.

Für die **SRS** ist der Landkreis Märkisch-Oderland nicht zuständige Behörde für eine Vergabe. Bei der Vorbereitung des Vergabeverfahrens wird sich der Landkreis MOL einbringen und seine Bedienungsanforderungen vertreten. Zuständige Behörde ist der Landkreis Oder-Spree.

Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in seiner novellierten, ab 01.01.2013 gültigen Fassung. Wesentliche und primärrechtlich geltende beihilferechtliche und vergaberechtliche Grundlage ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und deren Änderungsfassung in Form der Verordnung Nr. (EU) 2016/2338 vom 23.12.2017.

Auch nach durchgeführter Novellierung des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht ganz widerspruchsfrei durchzuführen sein. Daher ist es erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger mit klarer Zuordnung der Zuständigkeiten in einem abgestimmten Verfahren zu gewährleisten.

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



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

7.4 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

Der Landkreis Märkisch-Oderland bestellt die Leistungen im Ergebnis der jeweils durchgeführten Vergabeverfahren, bei einer Direktvergabe einschl. vorgelegter Wirtschaftlichkeitstestierung, und fixiert Leistungsbestellung und Finanzierung in Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen (Verkehrsverträgen), die als Nettoverträge gestaltet sind.

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

Grundsätzlich entsprechen die bestehenden Verkehrsverträge den gegenwärtig geltenden Anforderungen der dafür maßgebenden Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 / (EU) 2016/2338) über Öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Für die nicht den Linienbündeln des Landkreises Märkisch-Oderland angehörenden Leistungen sind entsprechende Regelungen zum Bestandteil der Verwaltungsverträge oder Verwaltungsvereinbarungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu machen.

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

7.5 Marketing

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

Das gemeinsame Ziel aller Marketingstrategien und -maßnahmen im ÖPNV ist die Sicherung, Neu- und Rückgewinnung von Fahrgästen.



Das geschieht vor allem in den Instrumentarbereichen

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

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

Aus diesem Grund ist es weiterhin erforderlich

- an allen wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV/Bus, Bus/Bus und ÖPNV/Individualverkehr eine ausreichende Fahrplan- und Tarifinformation zu gewährleisten, z.B. durch Aufstellung und Pflege der VBB-InfoPunkte (verantwortlich: Unternehmen, bei InfoPunkten Kommunen)
- die elektronische Verbindungsausweisung über fahrinfo® ständig weiter zu vervollkommen und barrierefrei zu gestalten (verantwortlich: VBB mit Zuarbeit der Unternehmen)
- den jeweiligen Jahresfahrplan rechtzeitig zum Fahrplanwechsel für den Kunden verfügbar zu machen (Verantwortlichkeit der Verkehrsunternehmen)

dort, wo bedarfsabhängige Angebote eingeführt werden sollen, rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zu informieren.

Punktuell treten unterschiedliche und teilweise nicht nachvollziehbare Haltestellenbezeichnungen für Bus- und Tramhaltestellen in übereinstimmenden Haltestellenbereichen auf. Dies wirkt verwirrend für den ortsunkundigen Kunden und sollte nach Möglichkeit bereinigt werden (konkret: Bereich Museumspark Rüdersdorf, SRS-Tram: Heinitzstraße, BOS-Bus: Landhof).

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



8 Investitionsbedarf und Investitionsförderung

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Hilfsmittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV. Daher werden im Bereich des kÖPNV sowohl die Städte und Gemeinden als Träger der Verkehrsinfrastruktur als auch die Verkehrsunternehmen bei der Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotten, der betrieblichen Anlagen und im Falle leitungs- und schienengebundener Systeme auch der Infrastruktur durch Mittel in Verfügung des Landes Brandenburg unterstützt. Nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB ist den Aufgabenträgern des kÖPNV die Verantwortung für die investive Verwendung eines Teil der ihnen zufließenden Landesmittel zur Förderung des ÖPNV übertragen. Dieser muss nach § 1a ÖPNVfV in der Fassung der 5. Änderung⁵² mindestens 18,12 % betragen. Für Vorhaben von besonderer Landesbedeutung ist darüber hinaus nach § 10 Abs. 4a und 5 ÖPNVG BB eine vorhabenbezogene Ausreichung von Landesmitteln „nach Maßgabe des Haushalts“ direkt an die Baulastträger vorgesehen.

Zeitraum 2014 - 2017 und 2018/2019

Der Landkreis Märkisch-Oderland fördert Investitionen in den ÖPNV im Rahmen der geltenden Verkehrsverträge und unter Anwendung einer kommunalen Förderrichtlinie. Die gegenwärtig geltende Förderrichtlinie von 2016⁵³ hat eine Laufzeit bis zum 31.12.2018 und ist für einen Folgezeitraum neu zu beschließen und ggf. anzupassen. Hinsichtlich der Beschaffung von Fahrzeugen ist ab 2017 aus vergaberrechtlichen Gründen der Ersatz der projektbezogenen Förderung durch anteilige jährliche Zahlungen im Rahmen der Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge erforderlich gewesen. Fahrzeugausrüstungen können weiterhin gefördert werden. Generell kommt bei Infrastruktur- und Ausrüstungsinvestitionen gegenwärtig eine Förderquote von bis zu 50 % zur Anwendung. Bei Maßnahmen zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit sind bis zu 20 % höhere Kosten förderfähig.

Grundsätzlich liegt mit Abschluss der geltenden Verkehrsverträge mit den Busverkehrsunternehmen die Zuständigkeit für Planung und Finanzierung der Investitionen in Fuhrpark und Betriebsanlagen im Rahmen dieser Verträge allein bei den Unternehmen. Sie haben dabei die vereinbarten Qualitätsanforderungen zu erfüllen. Auch bei zusätzlichen Leistungsbestellungen sind die Fahrzeugaufwendungen Bestandteil der Gesamtkalkulation und führen zu einer Ergänzungsvereinbarung oder zur Änderung des jeweiligen ÖDA. Es erfolgt keine gesonderte Fahrzeugförderung.

Fördervolumina und Fördergegenstände:

- Im Zeitraum von 2014 bis 2017 wurden dafür 3,43 Mio. EUR aufgewendet. Die Finanzierung erfolgte zu 50 % aus investiv zu verwendenden Fördermitteln des Landes in einer Höhe von 1,715 Mio. EUR, davon für Investitionen der Verkehrsunternehmen 1,308 Mio. EUR und für Investitionen der Gemeinden 0,408 Mio. EUR.
- Vorhabengruppen Infrastruktur:
Laut **Tabelle 8-1**

⁵² Vom 18.01.2018, GVBl. II/2018 Nr. 4

⁵³ Richtlinie des Landkreises Märkisch-Oderland zur Förderung von Fahrzeugausstattungen und kommunaler Infrastrukturanlagen vom 14.12.2016



Tabelle 8-1 Infrastrukturinvestitionen 2014 - ab 2017 nach Vorhabengruppen

Vorhabengruppe	Maßnahmen
Haltestellen Anzahl: 34	Bad Freienwalde (8), Seelow (2), Strausberg (6), Rüdersdorf (1), Sternebeck (1), Zeschdorf (1), Gusow-Platkow (1), Falkenhagen (1), Lichtenow (1), Neurüdnitz (1), Krüge (1), Podelzig (1), Bruchmühle (1), Schiffmühle (1), Eichwerder (2), Beiersdorf-Freudenberg (1), Altlandsberg (2), Wriezen (2)
Buswendeanlagen Anzahl: 3	Obersdorf (1), Batzlow (1), Petershagen (1)
Bahnhofsumfelder und P+R-Plätze Anzahl: 3+1	Seelow (1), Obersdorf, Strausberg (1), Petershagen-Eggersdorf (1), Amt Seelow-Land (1 P+R)
Fähranlage Anzahl: 1	Strausberg (1)

Zeitraum 2018/2020 bis 2024

Mit den letzten Änderungen der ÖPNVFV des Landes sind schrittweise auch Komponenten sachbezogener investiver Förderung für leitungsgebundene und spurgeführte Verkehrssysteme (Straßenbahn, Obus), eingeführt worden. Diese Systeme sind weit überdurchschnittlich umweltfreundlich und attraktiv für Fahrgäste und schon deshalb überdurchschnittlich förderwürdig. Andererseits ist deren Betriebs- und vor allem Vorhaltungsaufwand (Fahrzeuge und Infrastruktur) wesentlich höher als bei einem konventionellen Diesel- oder Hybridbusbetrieb, wodurch ein besonderer Förderbedarf entsteht.

Dem wurde in Land Brandenburg zuletzt nicht Rechnung getragen. Nunmehr werden 5,0 Mio. Euro für die Aufgabenträger mit Straßenbahn und Obus nach folgendem Schlüssel bereitgestellt: 30 % Gleislänge, 40 % Fahrgäste, 30 % Fahrplanangebot.

Nach § 10 Abs. 3 Satz 2 ÖPNVG BB und § 1 Abs. 5 und § 1a Abs. 1a ÖPNVFV BB erhalten die Aufgabenträger mit Straßenbahnen und Obussen für investive Zwecke zur Herstellung von Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 des Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetzes (BbgBGG)⁵⁴

2018: 8 Mio. Euro, 2019: 9 Mio. Euro und 2020 bis 2022: jeweils 6 Mio. Euro.

Der Anteil des Landkreises MOL am Gesamtbetrag liegt bei 8,63 %. Die Mittel können sowohl für barrierefreie Infrastruktur als auch für barrierefreie Fahrzeuge eingesetzt werden.

Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes 2020 bis 2024 erhöhen sich die Anforderungen an den eingesetzten Fuhrpark und an den Ausbau von Haltestellen zur Erreichung der bis 2022 geforderten durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

⁵⁴ Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz - BbgBGG) vom 11.02.2013, GVBl. 1/13 Nr. 5, geändert durch § 18 des Gesetzes vom 11.03.2013, GVBl. 1/13 Nr. 5



Fahrzeuge

- Die Unternehmen STE und mobus setzen nach durchgeführter umfassender Investitionstätigkeit (mobus im Ergebnis der Ausschreibung im Linienbündel Bus-MOL/1) gegenwärtig bereits einen vollständig bzw. zu mehr als 94 % nahezu vollständig barrierefreien Fuhrpark ein. Die Investitionstätigkeit ist hier auf Erhaltung bzw. Vervollständigung ausgerichtet.
- Die SRS setzt gegenwärtig auf jeder zweiten Fahrt einen Wagen mit Niederflurmittelteil ein, so dass von 50 %-iger Barrierefreiheit der Fahrten (nicht der Fahrzeugkapazitäten) gesprochen werden kann.
Die Investitionsplanung der SRS sieht noch im Jahr 2018 die Zuführung von zwei barrierefreien Gebrauchtfahrzeugen aus Helsinki vor. Bis 2022 sollen zwei weitere barrierefreie Züge beschafft werden, so dass dann alle 7 eingesetzten Züge zumindest anteilig barrierefrei sind.
- Die BBG hat gegenwärtig einen Anteil der barrierefreien Fahrzeuge von 72 % erreicht und plant weitere Zuführungen, um die geforderte Quote von mindestens 85 % ab 2022 zu erreichen.

Haltestellen

Der gegenwärtige Ausbauzustand der 18 Straßenbahnhaltestellen im Landkreis MOL wurde durch den Gutachter erfasst. Demnach sind bereits alle Haltestellen, mit Einschränkungen lediglich hinsichtlich der Zuwegung bei der Haltestelle Rüdersdorf, Berghof-Weiche (Kategorie C3), barrierefrei. Hier besteht zunächst kein weiterer Handlungsbedarf. Allerdings benötigen einige Haltestellen der SRS eine Instandsetzung. Problematisch sind auch die teilweise beengten Aufstellflächen durch Platzmangel.

Im Weiteren wurden alle 612 Haltestellen (Haltestellenbereiche⁵⁵) im Kreisgebiet nach der Anzahl ihrer Ein- und Aussteiger an Schultagen sortiert und die 50 aufkommensstärksten in **Tabelle 8-2** mit vorläufiger Kategorisierung aufgeführt. In dieser Tabelle wurde die Kategorisierung formal nur anhand des Fahrgastaufkommens nach der VBB-Erhebung 2016 und den Festlegungen in **Abschnitt 4.4.8** vorgenommen. Die Erfassung der Merkmale zur Barrierefreiheit wurde durch den Gutachter zum aktuellen Stand Juli/August 2018 durchgeführt. Diese Erfassung ist für alle Haltestellen im Kreisgebiet zu vervollständigen und ein vollständiges Haltestellenkataster anzulegen. Die beim VBB bestehende HMS-Datenbank⁵⁶ ist nicht durchgängig auf einem aktuellen Stand.

Laut nachstehender Tabelle wurden insgesamt 7 Haltestellen, darunter 2 Tram-Haltestellen in Strausberg, in die Kategorie A eingeordnet, was insgesamt überdurchschnittlich viele sind, von denen zurzeit bereits alle vollständig barrierefrei sind.

Insgesamt 10 Haltestellen erhalten die Kategorie B, darunter 2 Tram-Haltestellen in Strausberg und Rüdersdorf. Diese Anzahl ist ebenfalls vergleichsweise hoch. Von diesen Haltestellen sind gegenwärtig 4 vollständig und 2 teilweise barrierefrei⁵⁷.

⁵⁵ Haltestellenbereiche haben in der Regel zwei Richtungshaltestellen und teilweise auch mehrere Bussteige (Masten).

⁵⁶ HMS = Haltestellen-Management-System

⁵⁷ Definition „teilweise barrierefrei“: Mindestens ein Bussteig (Richtungshaltestelle/Mast) ist vollständig barrierefrei oder es sind nicht alle Merkmale erfüllt, jedoch mindestens ein Hochbord vorhanden.



Tabelle 8-2 Aufkommensstärkste Haltestellen mit Kategorisierung und Ausbauzustand

Nr.	HstName	FG ST	Kateg.	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
1	S Strausberg Bhf [Tram]	2.073	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
2	Strausberg, Lustgarten	1.827	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
3	S Hoppegarten	1.304	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
4	S Strausberg Bhf	1.167	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
5	Rüdersdorf, Brückenstr.	1.013	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
6	Seelow, Busbahnhof	652	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
7	Strausberg, Hegermühle	636	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
8	U Hönow (Berlin)	634	B	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
9	S Fredersdorf	591	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
10	Rüdersdorf, Breitscheidstr.	563	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
11	Müncheberg, Bahnhof	562	B	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
12	Altlandsberg, Markt	562	B	nein	teilw.	teilw.	teilw.	nein	nein	ja
13	Bad Freienwalde, Busbhf	491	B	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
14	Strausberg, Landhausstr.	444	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
15	Strausberg, Elisabethstr.	378	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
16	Strausberg, Lustgarten	370	B	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
17	Seelow, Gymn./Oberschule	369	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
18	Neuhardenberg, Busbhf	360	B	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
19	Wriezen, Allende-Schule	337	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
20	Wriezen, Bahnhof	333	B	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
21	Bad Freienw., Scheunenbg	319	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
22	Müncheberg, Stadt	313	B	nein	nein	ja	ja	nein.	nein	nein
23	Strausberg, Am Stadtwald	307	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
24	Hennickendorf (MOL), Dorf	295	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
25	Rüdersdorf, Marktplatz	273	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
26	Herzfelde (MOL), Kirche	265	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
27	Strausberg, K.-Kollwitz-Str.	246	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
28	Bad Freienwalde, Konzerth.	241	C1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
29	Neutrebbin, Denkmal/Schule	239	C1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
30	S Fredersdorf/Nordseite	224	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
31	Alt Rüdersdorf, Strab.schl.	219	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
32	Seelow, Grundschule	219	C1	nein	nein	ja.	ja	nein	nein	nein
33	Bad Freienwalde, Markt	208	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
34	Bad Freienwalde, Alttornow	205	C1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
35	Strausberg, Schlagmühle	194	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
36	S Petershagen Nord	187	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
37	Rüdersdorf, Torellplatz	179	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
38	Strausberg, H.-Heine-Str.	174	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
39	Rüdersdorf, Bergmannsglück	172	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
40	Rüdersdorf, Marienstr.	171	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
41	Rüdersdorf, Tasdorf	165	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
42	Buckow (M. Schw.), Schule	156	C1	nein	ja	nein	(ja)	nein	nein	ja
43	Altreetz, Dorf	155	C1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
44	Müncheberg, ZALF	154	C1	nein	teilw.	teilw.	teilw.	nein	nein	ja
45	Letschin, Parkstr.	154	C1	nein	ja.	ja	ja	ja	ja	
46	Heckelberg, Neue Schule	153	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
47	Müncheberg, Schule	152	C1	nein	teilw.	ja	ja	nein	nein	ja
48	Neuenhagen, Lindenstr.EKZ	148	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
49	Prötzel, Schule	148	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
50	Rüdersdorf, Marktplatz	144	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
50	Rüdersdorf, Marktplatz	144	Ci1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein



Fortsetzung Tabelle 8-2

Nr.	HstName	FG ST	Kateg.	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
51	Müncheberg, Oberschule	143	C1	nein					nein	nein
52	Rüdersdorf, Heinitzstr.	140	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
53	Wriezen, Stadtverwaltung	138	C1	nein					nein	nein
54	Strausberg, Polizei	136	C1	nein					nein	nein
55	S Strausberg Nord	133	C1	nein					nein	nein
56	Rüdersdorf, Krankenhaus	131	C1	nein					nein	nein
57	Strausberg, Ph.-Müller-Str.	127	C1	nein					nein	nein
58	Rüdersdorf, Waldstr.	123	C1	nein	ja				nein	ja
59	Hönow, Thälmannstr.	114	C1	nein	ja				nein	ja
60	Strausberg, Grotewohl-Ring	114	C1	nein					nein	nein
61	S Birkenstein	112	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
62	Golzow , Dorf	110	C1	nein					nein	nein
63	Alt Zeschdorf, Schule	109	C1	nein					nein	nein
64	S Neuenhagen	109	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
65	Hennickendorf, EKZ	103	C1	nein					nein	nein
66	Falkenberg, Thälmannstr.	101	C1	nein					nein	nein

Weitere 32 Haltestellen haben über oder knapp 150 Ein- und Aussteiger pro Schultag und sind von daher vorrangig in die Kategorie C1 einzuordnen (siehe Seite 1 der Tabelle 8-2). Von diesen sind 16 Haltestellen barrierefrei und 7 weitere teilweise barrierefrei.

Diese insgesamt 50 Haltestellen wurden nach den entsprechenden Merkmalen bereits vor Ort erfasst, was farblich kenntlich gemacht wurde.

Darüber hinaus haben weitere 16 Haltestellen im Kreisgebiet mindestens 100 Ein- und Aussteiger pro Schultag und werden deshalb ebenfalls in die Kategorie C1 eingeordnet (siehe Seite 2 der Tabelle 8-2). Diese Haltestellen wurden nach ihren Ausbaumerkmalen nur teilweise vor Ort erfasst.

In die Kategorie C2 werden 137 Haltestellen im Kreisgebiet eingeordnet.

Alle weiteren 409 Haltestellen sind in die Kategorie C3 einzuordnen. Darunter haben 257 Haltestellen ein Aufkommen von unter 10 Ein- und Aussteigern je Schultag.

Gemäß der Festlegungen in **Abschnitt 5.1** wird der Aufgabenträger in Abstimmung mit den Kommunen darauf hinwirken, dass

- bis zum 01.01.2022 alle Haltestellen der Kategorien A, B und C1 in vorstehendem Sinne barrierefrei sind;
das entspricht laut **Tabelle 8-2** den Haltestellen mit den laufenden Nummern 1 - 66.
- Insofern besteht folgender Ausbaubedarf bei
 - Kategorie A: kein Ausbaubedarf,
 - Kategorie B: 4 Haltestellen vollständig und 2 Haltestellen teilweise,
 - Kategorie C1: 21 Haltestellen vollständig und 9 Haltestellen teilweise.



- In den Jahren 2022 bis 2024 (Ablauf der Planungsperiode) sollen die Haltestellen der Kategorie C2 mit mindestens 70 Ein- und Aussteigern pro Schultag barrierefrei gestaltet werden. Das sind laut Anlage 8 gegenwärtig 27 Haltestellen (14 % aller Haltestellen der Kategorie C2), von denen zurzeit nur 1 Haltestelle (Rüdersdorf, Rathaus) vollständig und nur einige wenige teilweise barrierefrei sind.
- Weitere Ausbaumaßnahmen erfolgen in den nachfolgenden Planungsperioden.
- Die Prioritätenliste ist jederzeit nach festgestelltem Bedarf auch bei geringeren Ein- und Aussteigerzahlen insgesamt zu ergänzen, wenn für bestimmte Haltestellen eine konzentrierte Nachfrage mobilitätseingeschränkter Personen festgestellt wird, z. B. Haltestellen an Senioren- und Gesundheitseinrichtungen.

Die gegenwärtig gültige Förderrichtlinie des Landkreises MOL ist dementsprechend fortzuschreiben und zu aktualisieren und soll Maßnahmen, die zu einer barrierefreien Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur beitragen durch eine Vorrangförderung begünstigen.

Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau sind deutlich aufwendiger (in der Regel doppelt so aufwendig) wie „normale“ Neubau- und Ausbaumaßnahmen. Aus diesem Grund formuliert der Nahverkehrsplan folgende Ziele für eine Überarbeitung der kommunalen ÖPNV-Invest-Förderrichtlinie mit einer Gültigkeit ab 2020 oder 2021:

1. Erhöhung der förderfähigen Kosten je Maßnahme zur vollständigen Herstellung von Barrierefreiheit gegenüber Anlage 1 der geltenden Förderrichtlinie je Kategorie C1 - C3 (bei Anpassung der Fahrgastaufkommen für die Kategorisierung) auf

B: 50 TEUR bzw. KIP-Förderung; C1: 25 TEUR; C2: 15 TEUR; C3: 12 TEUR.

Bei nicht vollständiger Herstellung von Barrierefreiheit gelten die bisherigen Grenzen weiter (C1: 14 TEUR; C2: 10 TEUR; C3: 8 TEUR)

2. Darüber hinaus wird geprüft, den Förderanteil des Aufgabenträgers bei vollständiger Herstellung von Barrierefreiheit von bis zu 50 % auf bis zu 75 % zu erhöhen, weil sonst die Finanzierungskraft vieler Kommunen für eine wirksame Umsetzung nicht ausreichen wird.

Für weitere Maßnahmen soll die Förderquote von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten bestehen bleiben, um eine Konzentration der Förderung auf die gesetzlich vorgeschriebene Herstellung von Barrierefreiheit zu erreichen.

Um den Aufgabenträger vor finanzieller Überforderung zu schützen, gelten immer die Prinzipien eines nicht gewährten Rechtsanspruchs auf Förderung generell und der Gewährung der Höchstforderung. Als Mittel der Kommunikation für diese Absicherung kann der Aufgabenträger auch Deckelungsbeträge jährlich oder nach Perioden gestaffelt in der Förderrichtlinie festlegen.

Im Ergebnis des Beteiligungsverfahrens haben die Kommunen und Verkehrsunternehmen folgende Investitionsbedarfe in die ÖPNV-Infrastruktur angegeben:



Tabelle 8-3 Investitionsbedarf Infrastruktur - Zusammenfassung

Anmelder und Träger	Maßnahme/n	Kostenschätzungen
Gemeinde Hoppegarten	Ausbau aller nicht barrierefreien 51 Haltestellen	offen
Gemeinde Petershagen/Eggersdorf	Ausbaubedarf für 5 barrierefreie Haltestellen	62.500 € (ohne Wartehäuser)
Amt Golzow	Ausbaubedarf für 3 Haltestellen in Golzow und Küstriner Vorland	50.000 €
Stadt Wriezen	Ausbau von 2 Haltestellen pro Jahr, benannt 4 Haltestellen im vordringlichen Bedarf	offen
Stadt Altlandsberg	Ausbau von 3 Haltestellen: Rathaus, Buchholzer Allee und Wesendahl	offen
Barnimer Busgesell. und Stadt Bad Freienwalde, Stadt Wriezen, Amt Falkenberg-Höhe	8 Maßnahmen an Wendestellen und Straßenbelag in Haltestellen und Wendestellen	offen
mobus und Gemeinden Märkische Höhe, Rüdersdorf	Wendestelle Ringenwalde, Befahrbarkeit von 2 Haltestellen in Rüdersdorf	offen

Eine detaillierte Aufstellung der Maßnahmen erfolgt in Anlage 5 zu diesem Nahverkehrsplan. Anlage und Zusammenfassung laut Tabelle 8-3 sind durch den Aufgabenträger in Abstimmung mit Kommunen und Unternehmen regelmäßig fortzuschreiben.



9 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV

9.1 Entwicklung der Beförderungstarife

Im ÖPNV des Landkreises MOL gilt der VBB-Tarif nach dem Stand 01.01.2017.⁵⁸ Karte 50 stellt den Ausschnitt des Kreisgebietes aus dem zugehörigen Tarifwabenplan dar. Danach werden die Siedlungseinheiten und die SPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet 99 Tarifwaben zugeordnet, von denen 9 dem Tarifbereich Berlin C und 6 dem Tarifbereich Frankfurt (Oder) C zugehören. Die Kernstadt von Bad Freienwalde (Oder), Tarifwabe 4965, ist ein Ort mit Stadtlinienverkehr zu besonderen tariflichen Bedingungen. Außerdem liegen im Kreisgebiet 9 Leerwaben.⁵⁹ Der VBB-Tarif gilt außerdem in der Anschlusswabe Kostrzyn (Nr. 5375).

Die Landstraßenbahnen STE und SRS bieten für den Binnenverkehr - also mit ausschließlicher Gültigkeit auf deren Linien und ohne Umsteigeberechtigung - außerhalb des VBB-Tarifs auch eigene Haustarife an, die nicht der Einnahmenaufteilung unterliegen.

Die Fahrpreise im VBB-Tarif wurden - bezogen auf das gewichtete Fahrausweissortiment in allen Tarifteilen - nach den Verlautbarungen des VBB zwischen 2008 und 2016 um insgesamt 14,2 % erhöht, das entspricht einer mittleren jährlichen Steigerungsrate von annähernd 1,9 % (für 2016 wird die mittlere Tarifanpassungsrate mit 1,84 % angegeben).

Zu Beginn des Jahres 2017 erhöhten sich die Fahrpreise nach Mitteilung des VBB um durchschnittlich 0,56 %. Die Erhöhung betraf hauptsächlich Einzelfahrausweise, während die Preise für die meisten Zeitfahrausweise unverändert blieben. Gleichzeitig wurde das Fahrausweissortiment ergänzt.⁶⁰ 2018 wurde keine Anpassung vorgenommen. In 2019 ist dies ebenfalls nicht vorgesehen.

Die Fahrpreisentwicklung folgte - wie auch in den Vorjahren - nach Beschluss des VBB-Aufsichtsrates aus dem Jahr 2015 zur Einführung eines sogenannten Index zur Bemessung der Tarifanpassungen. Dieser soll sich zu 83 % aus der Entwicklung der Verbraucherpreise in Brandenburg und Berlin ergeben, zu jeweils 8,5 % aus der Kostenentwicklung bei Kraftstoffen und Elektroenergie.⁶¹ Damit soll eine Harmonisierung einerseits mit der Entwicklung der Lebenshaltungskosten, andererseits mit der Entwicklung des Preisniveaus der für den ÖPNV relevanten Energieträger erreicht werden. Die stabile Preissituation im Jahr 2017 führte zum Verzicht auf Änderungen im VBB-Tarif im Jahr 2018 und 2019. Allerdings bilden Preissituation und Entwicklung der Lebenshaltungskosten seit 2017 nicht mehr annähernd die Kostenentwicklung in den Verkehrsunternehmen ab, wodurch eine erhebliche und wachsende Finanzierungslücke entstanden ist.

Nach der gegenwärtig absehbaren Preisentwicklung in den o. g. Positionen kann im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplanes mit einer Steigerung des Kostenniveaus um 12 bis 15 % gerechnet werden,⁶² das entspricht einer mittleren jährlichen Steigerungsraten zwischen 1,9 und 2,2 %. Es wird davon ausgegangen, dass die Entwicklung des Tarifniveaus im VBB in vergleichbarer Weise erfolgt. Falls ein mit

⁵⁸ Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif) Stand 1. Januar 2017

⁵⁹ Leerwaben haben keine zugeordnete Siedlungseinheit, sondern werden zur Harmonisierung der Tarifentfernungen angelegt

⁶⁰ VBB Presseinformation vom 29.09.2016

⁶¹ Vgl. <http://www.vbb.de/de/article/presse/neu-fahrpreise-im-vbb-ab-1-januar-2015/22106.html>

⁶² Die größte Unsicherheit geht dabei von der Preisentwicklung für Energieträger aus, die sich auch auf die Lebenshaltungskosten auswirken.



Tariferhöhungen verbundener Fahrgastverlust⁶³ durch die Qualitätssicherung im ÖPNV gering gehalten werden kann, können sich die Erlöse der ÖPNV-Unternehmen im Planungszeitraum bei gleichbleibender Fahrgastnachfrage um etwa 10 % erhöhen, das entspricht einer Ergiebigkeit der Tariferhöhungen von 85 bis 90 %.

9.2 Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum

Alle gegenwärtig den kÖPNV im Landkreis MOL durchführenden Unternehmen haben über die gesamte Laufzeit des Nahverkehrsplanes geltende, von der zuständigen Behörde erteilte Öffentliche Dienstleistungsaufträge und mit dieser geschlossene Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge. Diesen Verträgen zugrunde liegt die vorausschauende Einschätzung der Aufwands- und Ertragsentwicklung in den Unternehmen des kÖPNV bis 2024 und bei den Busunternehmen darüber hinaus. In einem bestimmten vergaberechtlichen Rahmen sind Vertragsanpassungen möglich, aber für eine grundsätzliche Neueinschätzung besteht keine Veranlassung.

Allerdings ist eine vorausschauende Prüfung der nachhaltigen Auskömmlichkeit (und auch einer vorausschauenden Überkompensationskontrolle) sinnvoll. Noch mehr aber ist zu beachten, dass massive Leistungsveränderungen vorgesehen sind, die zu Vertragsanpassungen führen werden und vorauszuberechnen sind.

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

Aufwendungen

- Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2024
 - die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
 - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
 - die Preisentwicklung für Dieselmotorkraftstoff und Fahrstrom
 - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
 - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend Abschnitt 4 ergibt sich ein weiterer signifikanter Zuwachs des durch den Landkreis bestellten Gesamtleistungsvolumens im Landkreis um ca. +688.000 Nutz-km (+11,2 %), einschließlich der Leistungen außerhalb des Kreisgebiets in Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL um +12,1 %.
- Der Aufgabenträger wird jedoch darauf drängen, dass der Anteil der bedarfsabhängigen Angebote wieder auf 5 ... 10 % steigt, insbesondere bei ggf. veränderter Rechtsauslegung zur Genehmigungsfähigkeit.
- Der Bedarf an Fahrpersonal steigt bei derartigen Mehrleistungen erheblich, d. h. um 20 - 25 Personen, an. Die Auswirkungen auf die Planung rationeller Dienste sind teilweise ungünstig,

⁶³ Tritt dann ein, wenn die Entwicklung der Beförderungstarife die der Nettoeinkommen spürbar übersteigt; Folge je nach der betroffenen sozialen Gruppe durch Abwanderung zum motorisierten oder nicht motorisierten Individualverkehr und/oder durch Verzicht auf Mobilität.



- was die Personalkosten zusätzlich erhöht. Bei Umstellungen auf bedarfsabhängige Bedienung kann der Mehrbedarf kaum reduziert werden, obwohl dort vorrangig Subunternehmer eingesetzt werden.
- Bei den Personalvergütungstarifen werden durchschnittliche jährliche Anstiege um 1,5 ... 2,0 %/a angesetzt, die aufgrund altersbedingter Fluktuation bisher vermindert kostenwirksam geworden sind. Dies wird in der aktuellen Situation eines größer werdenden Mangels an geeignetem Fahrpersonal zunehmend schwieriger.
 - Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Mittelfristig ist wieder mit einer stärkeren Wirksamkeit der Preis erhöhenden Faktoren (Verknappung der Ressourcen, steigender Bedarf, noch geringe Wirksamkeit alternativer Antriebsenergien) und demzufolge mit Steigerungen oberhalb der allgemeinen Preissteigerungsrate zu rechnen. Dieser Prozess hat bereits in der zweiten Jahreshälfte 2017 eingesetzt.
 - Zum Volumen der Abschreibungen wirken unterschiedliche Tendenzen, die sich insgesamt weitgehend ausgleichen. Aufwanddämpfend im Busverkehrsangebot wirken
 - die seit 2017 wirksame Heraufsetzung des zulässigen Fahrzeughöchstalters und der höchstzulässigen Laufleistungen von 12 auf 14 Jahre bzw. 600 auf 700 Tkm und
 - die teilweise Umstrukturierung des Fahrzeugparks infolge der Umstellung auf kleinere Fahrzeugeinheiten

Aufwanderhöhend wirkt dagegen

- der Fahrzeugmehrbedarf zur Abdeckung der Mehrleistungen während der HVZ im VBU um mindestens 12 Fahrzeuge,
 - der weiter zunehmende Einsatz barrierefreier Fahrzeuge und
 - der zunehmende Ausrüstungsbedarf für eticketing usw.
- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,85 %/a angenommen.
 - Alle vorstehenden generellen Tendenzen sind in die Kalkulation der bestehenden Öffentlichen Dienstleistungsaufträge eingegangen. Ihre Wirkung kommt lediglich durch vereinbarte Wertsicherungsklauseln und die geplanten Leistungsänderungen zum Tragen.

Erlöse, Erträge, Ausgleichsbedarf der Unternehmen

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

- einerseits die in **Abschnitt 9.1** dargestellten Änderungen der Beförderungstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit, daraus werden Mehrerlöse um ca. 10 % erwartet,
- andererseits die Entwicklung der Beförderungsfälle nach **Abschnitt 6**. Diese sieht einen Anstieg beim kÖPNV von mehr als 19 % bis 2024 vor, darunter 23 % beim Busverkehr und 6 - 7 % bei den Straßenbahnen. Tendenziell entfällt auf diese zusätzlichen Fahrgäste, da sie weit überwiegend Jedermannfahrgäste sind und keinen Anspruch auf Fahrpreisermäßigungen haben, ein bis zu 35 % höherer Erlössatz pro Beförderungsfall. Allerdings entfallen die Nachfragezuwächse auch überwiegend auf den Tarifbereich Berlin C mit einer sehr geringen Erlösquote. Die in Abschnitt 9.1 vorausberechnete Steigerung der Verkehrserlöse aus Tarifierpassungen um ca. 10 % ist da-



her auch als Wirkung aus der Aufkommensveränderung als realistische Größenordnung anzusehen.

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

Nach einem Beschluss des Beirats der Verkehrsunternehmen im VBB vom 15.11.2018 wird die für 2019 geplante und bereits vorbereitete VBB-Erhebung um ein Jahr verschoben. Das bedeutet, dass die für die Einnahmeverteilung relevanten Erhebungsdaten, die die Mehrnachfrage aus Mehrleistungen im Ergebnis der Angebotsaufstockungen abbilden, erst ein Jahr später in die Einnahmeverteilung eingehen, dann allerdings auch erst nach der „Einlaufkurve“ für die Nutzungsintensität. Je nach Verlauf dieser Einlaufkurve werden somit die Unternehmen durch die Verschiebung mehr oder weniger, aber in jedem Falle finanziell benachteiligt.

Den Unternehmen fließen weiterhin in geringem Umfang, aber leicht zunehmende erlöswirksame Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu.

Die in **Abschnitt 9.3** dargestellte Veränderung im Zuweisungsverfahren gesetzlicher Ausgleichszahlungen für Mindereinnahmen aus der Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs hat deren Charakter insoweit verändert, dass sie (nicht erlöswirksamer) Bestandteil der Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten sind, d. h. nicht mehr zur Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs beitragen. Der Umfang der daraus zur Verfügung stehenden Mittel entwickelt sich nach **Tabelle 9-1** entsprechend dem Angebotsvolumen und der Fahrgastnachfrage und wird daher zunehmen.

Unter dieser Voraussetzung ist im Planungszeitraum keine Verringerung der Fehlbeträge (vor Haushaltzuwendungen) in den kÖPNV betreibenden Unternehmen, sondern ein Anstieg um 10 ... 12 % zu erwarten.

9.3 Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des kÖPNV

Die Zuweisung von Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger des kÖPNV sowie Forderungen an deren Verwendung ergeben sich aus § 10 des ÖPNV-Gesetzes Brandenburg und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV.⁶⁴

Nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung (vgl. Abb. 3):

- a) Mittel nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes
- b) Mittel nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 3 des Entflechtungsgesetzes⁶⁵

⁶⁴ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, Stand der 5. Änderungsverordnung vom 18.01.2018

⁶⁵ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 05.09.2006, BGBl I, S. 2185 - die hier relevanten Bestimmungen beziehen sich auf bisherige Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)



- c) Landesmittel zur Leistungsförderung im kÖPNV (zur Deckung von Aufwandsfehlbeträgen in den ÖPNV-Unternehmen)
- d) Landesmittel, die nach ihrem Zweck bis 2007 zur Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG bestimmt waren (jetzt Landesmittel nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV BB).⁶⁶

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

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

Darüber hinaus stellt das Land Brandenburg zunächst bis 2021 eine Sonderzuweisung in Höhe von 5,0 Mio. EUR pro Jahr für die investive Verwendung bei leitungsgebundenen ÖPNV-Systemen (Straßenbahn und Obus) bereit, die dem Landkreis Märkisch-Oderland anteilig, nicht zusätzlich aber gesondert, zur Verfügung steht. Der Anteil des Landkreises MOL wird eher leicht zurückgehen, wenn die Landeshauptstadt Potsdam ihr Gleisnetz erweitert hat.

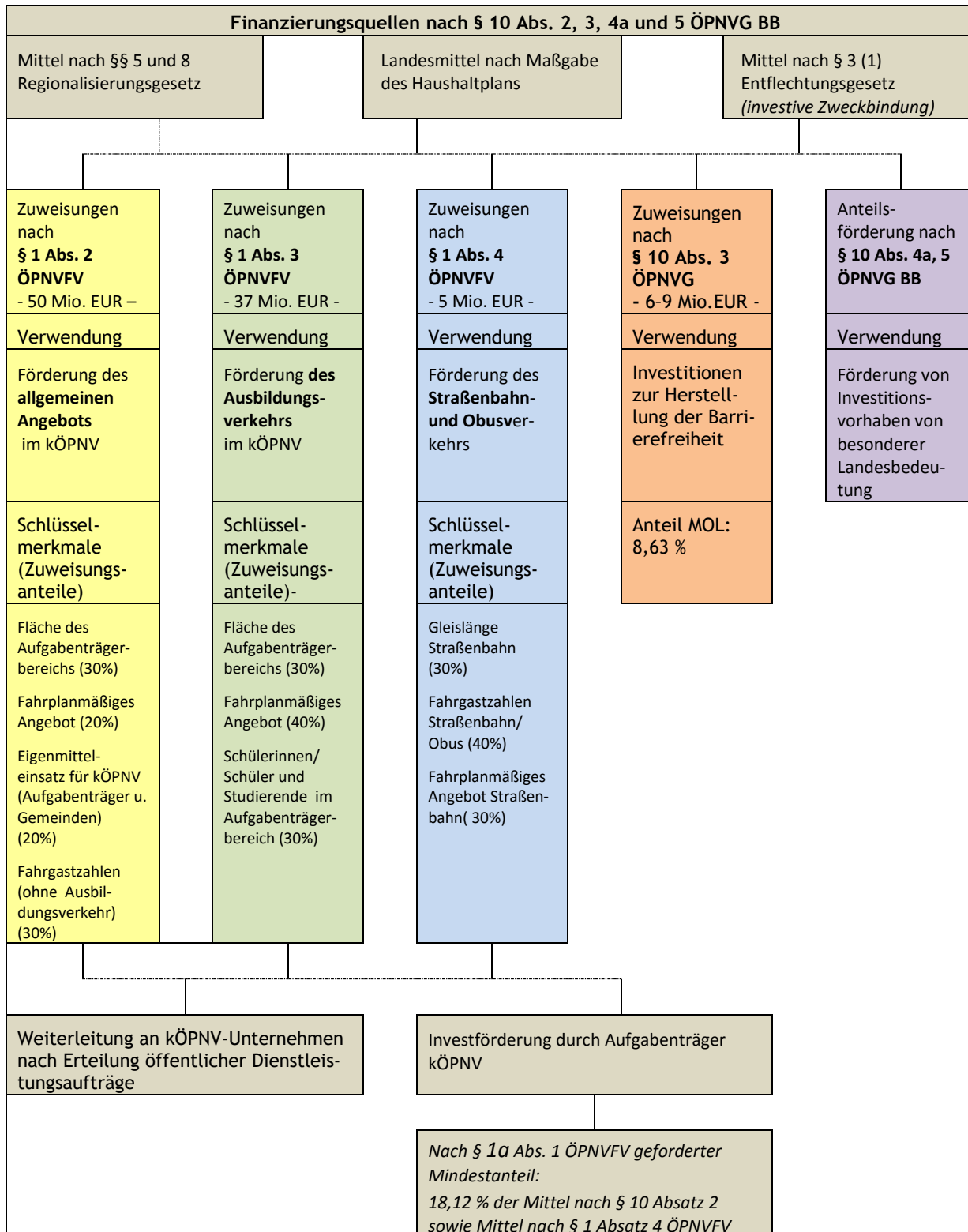
Nach § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB erhalten die Aufgabenträger mit Straßenbahnen oder Obussen zusätzlich in den Jahren 2018 - 2022 anteilige Zuweisungen für die investive Verwendung zur Herstellung von Barrierefreiheit in Höhe von 2018: 2 Mio. EUR; 2019: 8 Mio. EUR; 2020: 9 Mio. EUR; 2021 und 2022: je 6 Mio. EUR. Der pauschalierte Anteil des Landkreises Märkisch-Oderland beträgt 8,63 %. Eine Weiterführung der Förderung nach 2022 ist offen und wurde vorerst nicht kalkuliert.

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

⁶⁶ Nach § 10a des ÖPNVG ersetzt das Land Brandenburg § 45a PBefG durch § 10 Abs. 2 und 4 ÖPNVG; die Grundlage dafür ist die Ermächtigung nach § 64a PBefG.



Tabelle 9-1 Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des kÖPNV



Zusätzlich aufzunehmen ist die Förderung der Premium-Verkehre nach der Verwaltungsvorschrift PlusBus (VPlusBus) und die erhöhte Förderung von Bedarfsverkehren nach der Verwaltungsvorschrift Bedarfsverkehr (VVBV).



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

Auf Basis der VVBV (Bedarfsverkehre) werden Lastkilometer im Rufbusverkehr, der einen hohen Leerkilometeranteil hat, gefördert. Die für 2018 erhaltene Förderung beträgt 47 TEUR. Künftige Regelungen dürften sich an der Rechtslage zur Genehmigungsfähigkeit ausrichten.

Tabelle 9-2 fasst die Aufkommens- und Bedarfspositionen an Haushaltsmitteln im Planungszeitraum nach dem gegenwärtigen Stand unter Berücksichtigung der vorstehenden Erläuterungen zusammen.

Tabelle 9-2 Mittelbedarf und Deckungsquellen zur ÖPNV-Finanzierung 2019 bis 2024

Haushaltsposition	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Aufkommen an Landesmitteln und von Kommunen						
Mittel nach § 1 (2) ÖPNVFV	2.853,3	2.853,4	3.069,5	3.465,8	3.404,7	3.404,7
Mittel nach § 1 (3) ÖPNVFV	2.473,4	2.473,4	2.661,4	3.006,0	2.952,9	2.952,9
Mittel aus VVBV (Rufbusförderung)	47,1	47,1	47,1	51,8	51,8	51,8
Landesmittel über fremde AT (saldiert)	355,0	359,8	364,5	369,3	374,0	378,8
Sonderzuweisung an AT mit Tram/Obus	1.063,8	795,0	777,3	260,0	260,0	260,0
PlusBus-Förderung	0	0	187,0	187,0	187,0	187,0
Für Ldkr. MOL verfügbare Landesmittel	6.792,6	6.528,6	7.106,8	7.339,9	7.230,4	7.235,2
Deckungsbeiträge Kommunen	1.328,6	315,4	315,4	0	0	0
Summe Aufkommen	8.121,2	6.844,1	7.422,2	7.339,9	7.230,4	7.235,2
Ausgleichsbedarf und Deckung						
Ausgleich an kÖPNV-Unternehmen (einschl. Mehrleistungen)	10.749,2	11.514,8	11.697,1	11.388,6	11.611,6	11.839,0
Investförderung ÖPNV-Unternehmen	1.063,8	795,0	777,3	260,0	260,0	260,0
Investförderung kommunale Infrastruktur	100,0	200,0	200,0	150,0	125,0	100,0
Summe Finanzierungsbedarf	11.913,0	12.509,8	12.674,4	11.798,6	11.996,6	12.199,0
Deckungsbeitrag aus Kreishaushalt	3.791,8	5.665,7	5.252,2	4.458,7	4.766,2	4.963,8

Diese Finanzierungsübersicht berücksichtigt keine Steigerung des kreislichen Deckungsbeitrages für baustellenbedingte Mehraufwendungen. Gemäß den Verkehrsverträgen ist dafür eine Schwankungsbreite von 3 % eingepreist. Der zusätzliche Baustellenaufwand für den ÖPNV lag aber 2017 und 2018 weit über 3 % und betrug mehrere 100 TEUR (vorrangig begründet durch die Straßenbaumaßnahme Torfhaus-Hennickendorf auf der Linie 950).



Die Summe des Finanzierungsbedarfs, einschl. der investiven Verwendung für Infrastruktur und barrierefreie Straßenbahnfahrzeuge der SRS, wächst im Rahmen der bestehenden Verkehrsverträge und durch die Bestellung von Mehrleistungen auf jährliche Werte zwischen 11,9 und 12,7 Mio. Euro an.

Die Werte sind in den Jahren 2020 und 2021 besonders hoch, weil hier die investive Verwendung zufließender Landesmittel und die Finanzierung bzw. Kofinanzierung zusätzlicher Leistungen im VBU durch Kommunen maßgebend sind.

Ab 2022 wird von einer deutlich verminderten investiven Landesförderung ausgegangen (soweit nicht Bestandteil der Förderung für das allgemeine ÖPNV-Angebot).

Die Belastung des Kreishaushalts wird nach der Vorausberechnung zwischenzeitlich (ebenfalls 2020 und 2021) auf Werte deutlich über 5 Mio. Euro ansteigen, was unter anderem auch dem zeitversetzten Zufluss von Fördermitteln des Landes geschuldet ist, sich dann aber - vorbehaltlich der tatsächlichen Indexentwicklung - zwischen 4,5 und 5,0 Mio. Euro im weiteren Geltungszeitraum des Nahverkehrsplans stabilisieren.

Hinsichtlich der Leistungsbestellung wurde zunächst nur die Leistung laut Nahverkehrsplan kalkuliert. Sollten auch nach 2021 Kommunen zusätzliche Leistungen wünschen, wird der Aufgabenträger - soweit er diese dem öffentlichen Verkehrsinteresse zuordnen kann - dafür einen Ausgleich in Höhe des zusätzlich kalkulierten Defizits verlangen.

Darüber hinaus führen die laut Anlage 4 (Abwägungsdokumentation) und Zusammenstellung in Anlage 6 mit einem Prüfvermerk versehenen Maßnahmen zu weiteren Kostensteigerungen und erhöhtem Ausgleichsbedarf, sofern im Ergebnis der Prüfung ein öffentliches Verkehrsinteresse festgestellt wird und die Maßnahmen umgesetzt werden.



Anlagen

Liniennummer	Inhaber Liniengenehmigung	Linienverlauf	Mittlere tägliche Fahrtanzahl				Nutzfahrleistungen 2017 (Fahrplan-km/Nutz-km)			Gebiet anderer Aufgabenträger
			nach Tagesart / einschließlich Rufbusangebot				Landkreis MOL		darunter Rufbus	
			ST	FT	Sa	So	gesamt			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Linien in Auftraggeberschaft des Landkreises Märkisch Oderland										
Straßenbahnlinien										
88	SRS	Alt Rüdersdorf - Schöneiche (bei Berlin) - S Friedrichshagen (Berlin)	121	121	99	69	193.395		346.134	BLN, LOS
89	STE	S Strausberg Bhf - Strausberg, Lustgarten	101	101	46	46	187.884		0	
Zwischensumme Straßenbahnlinien			222	222	145	115	381.279	0	346.134	
Stadt- und Ortsbuslinien										
877	BBG	Bad Freienwalde, Busbahnhof - Bad Freienwalde, Waldstadt	22	22	10	0	38.917		0	
932	mobus	S Petershagen Nord - Eggersdorf - S Strausberg	30	30	0	0	65.866		0	
940	mobus	S Hoppegarten - S Neuenhagen - Neuenhagen, Lindenstraße	30	30	3	3	78.120		0	
941	mobus	U Hönow - S Birkenstein - Dahwitz, Digitalstr.	52	51	0	0	59.657		9.171	BLN
942	mobus	S Hoppegarten - Dahwitz- Hoppegarten - S Hoppegarten	23	23	5	4	37.220		0	
943	mobus	S Hoppegarten - U Hönow - Hönow Nord	49	47	13	11	118.215		0	
944	mobus	S Hoppegarten - Altlandsberg, Nord	56	54	17	12	130.814		0	
945	mobus	S Hoppegarten - Waldesruh - Münchehofe - S Hoppegarten	16	16	0	0	64.683		0	
946	mobus	Strausberg, Lustgarten - Strausberg, Am Markt - Strausberg, Gesundheitszentrum	25	25	12	0	26.245		0	
947	mobus	Strausberg, Lustgarten - S Strausberg Stadt - Strausberg, Gesundheitszentrum	19	19	0	0	18.607	6.766	0	
948	mobus	S Fredersdorf - Bruchmühle - S Petershagen Nord	31	31	7	0	62.815		0	
949	mobus	S Neuenhagen - S Fredersdorf - S Petershagen Nord	32	32	8	0	93.255		0	
950	mobus	S Strausberg - Herzfelde - Rüdersdorf - Erkner Bhf.	143	137	28	26	450.534	2.495	114.442	LOS
951	mobus	S Fredersdorf - Vogelsdorf - Rüdersdorf, Krankenhaus	58	55	13	11	237.615		0	
R931	mobus	Altlandsberg - Wegendorf - Wesendahl - Strausberg	14	14	0	0	59.754	59.754	0	
R933	mobus	S Petershagen - Bruchmühle - Altlandsberg	7	7	0	0	22.849	22.849	0	
Zwischensumme Stadt- und Ortsbuslinien			607	593	116	67	1.565.166	91.864	123.613	

Liniennummer	Inhaber Liniengenehmigung	Linienverlauf	Mittlere tägliche Fahrtanzahl				Nutzfahrleistungen 2017 (Fahrplan-km/Nutz-km)			Gebiet anderer Aufgabenträger
			nach Tagesart / einschließlich Rufbusangebot				Landkreis MOL		darunter Rufbus	
			ST	FT	Sa	So	gesamt			
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Regionalbuslinien										
873	BBG	Bad Freienwalde - Gabow - Bralitz - Hohenwutzen - Hohensaaten	25	16	4	0	111.218		12.572	BAR
874	BBG	Bad Freienwalde - Neuenhagen - Bralitz - Oderberg	28	18	4	0	81.302		55.326	BAR
875	BBG	Bad Freienwalde - Zäckeritzer Loose - Altreetz - Wriezen	18	0	0	0	90.211		0	
876	BBG	Bad Freienwalde - Wriezen - Thüringswerder/Güstebieser L. - Neulewin - Neubarnim	20	0	0	0	63.616		0	
878	BBG	Bad Freienwalde - Falkenberg - Heckelberg - Gratze - Freudenberg	23	7	0	0	52.560		3.159	BAR
880	BBG	Wriezen - Bliesdorf - Metzdorf - Neutrebbin/Neuhardenberg	18	0	0	0	62.584		0	
881	BBG	Bad Freienwalde - Hohenfinow - Falkenberg - Bad Freienwalde	9	2	0	0	41.927		8.209	BAR
882	BBG	Bad Freienwalde - Leuenberg - Heckelberg - Tiefensee - Werneuchen	22	0	0	0	86.079		15.365	BAR
883	BBG	Bad Freienwalde - Falkenberg - Eberswalde	5	4	0	0	10.394		13.561	BAR
884	BBG	Bad Freienwalde - Wriezen - Neulewin - Neutrebbin - Neuhardenberg	26	0	0	0	67.434		0	
885	BBG	Bad Freienwalde - Wriezen - Schulzendorf (MOL) - Prötzel - S Strausberg	37	17	0	0	212.511		0	
886	BBG	Bad Freienwalde - Altranft - Wriezen	39	26	12	12	151.816		0	
887	BBG	Bad Freienwalde - Leuenberg - Tiefensee - Werneuchen	18	18	10	10	132.874		65.064	BAR
926	mobus	S Strausberg - Buckow (Märkische Schweiz)	14	0	0	0	58.464	4.788	0	
927	mobus	S Strausberg - Wriezen, Bahnhof	23	20	6	6	180.224	20.642	0	
928	mobus	Buckow (Märkische Schweiz) - Müncheberg	40	31	24	24	161.923		0	
929	mobus	Strausberg - Ernhof - Reichenberg - Buckow (Märkische Schweiz)	7	0	0	0	49.607		0	
931	mobus	Strausberg - Eggersdorf - Altlandsberg - Wegendorf - Strausberg	25	0	0	0	105.835		0	
933	mobus	S Strausberg - S Petershagen - S Fredersdorf - Bruchmühle - Altlandsberg	18	0	0	0	40.251	948	0	
934	mobus	S Strausberg - Zinndorf -Garzin - Rehfelde - S Strausberg	10	2	0	0	54.649	7.545	0	
936	mobus	S Strausberg - Rehfelde - Müncheberg - Obersdorf - Neuhardenberg	29	12	0	0	136.570	41.980	0	
937	mobus	S Strausberg - Reichenberg - Neuhardenberg	14	1	0	0	76.870	2.499	0	
939	mobus	Müncheberg Bhf. - Müncheberg Stadt	50	51	21	21	55.203	7.016	0	
955	mobus	Seelow - Müncheberg - Strausberg	16	10	3	3	131.162	8.513	0	
956	mobus	Seelow- Bleyen-Genschmar - Küstrin-Kietz - Golzow - Letschin	35	8	0	0	189.344	18.623	0	

Liniennummer	Inhaber Liniengenehmigung	Linienverlauf	Mittlere tägliche Fahrtanzahl				Nutzfahrleistungen 2017 (Fahrplan-km/Nutz-km)			Gebiet anderer Aufgabenträger
			nach Tagesart / einschließlich Rufbusangebot				Landkreis MOL		Aufgabenträger	
			ST	FT	Sa	So	gesamt	darunter Rufbus		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
957	mobus	Seelow - Neuhardenberg - Letschin - Neutrebbin	33	11	0	0	196.995	12.245	0	
958	mobus	Seelow - Neuhardenberg - Wriezen - Bad Freienwalde	42	41	12	12	294.404	25.514	0	
959	mobus	Seelow - Marxdorf - Neuhardenberg - Neutrebbin	16	6	0	0	62.442	13.392	0	
966	mobus	Seelow - Neuhardenberg - S Strausberg	15	10	0	0	154.048	2.361	0	
967	mobus	Seelow - Lietzen - Petershagen - Niederjesar - Mallnow - Alt Zeschdorf	18	8	0	0	124.774	16.726	0	
968	mobus	Seelow - Sachsendorf - Dolgeln - Mallnow - Schönfließ - Lebus - Frankfurt (Oder)	39	32	4	4	281.380	16.363	67.314	FF
969	mobus	Seelow - Küstrin/Kietz - Manschnow - Podelzig - Reitwein - Lebus - Frankfurt (Oder)	42	36	6	6	397.971	21.113	66.490	FF
970	mobus	Müncheberg - Petershagen - Frankfurt (Oder)	9	4	0	0	26.465		24.508	LOS, FF
Zwischensumme Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft MOL			783	391	106	98	3.943.107	220.268	331.568	
Linien in fremder Aufgabenträgerschaft (nur Leistungen im Landkreis Märkisch Oderland)									Aufgabenträger:	
108	BVG	S+U Berlin-Lichtenberg - Waldesruh, Mahlsdorfer Allee	161	161	103	110	42.305		Land Berlin	
395	BVG	S Mahlsdorf [Berlin] - U Hönow - S Mahlsdorf	58	58	51	52	112.022		Land Berlin	
418	BOS	Hohenbinde - Erkner - Woltersdorf - Rüdersdorf	35	35	14	14	14.041		LOS	
429	BOS	Herzfelde - Kienbaum - Kagel - Grünheide - Erkner	38	37	18	18	45.414		LOS	
432	BOS	Müncheberg - Beerfelde - Trebus - Fürstenwalde	12	12	0	0	21.158		LOS	
908	BBG	Bernau - Börnicke - Schönfeld - Werneuchen - Hirschfelde - Wegendorf	46	30	0	0	3.397		BAR	
916	BBG	Eberswalde - Niederfinow - Liepe - Oderberg	46	33	6	6	5.439		BAR	
923	BBG	Eberswalde - Tiefensee - Strausberg	6	6	0	0	24.146		BAR	
Summe Leistungen im Landkreis MOL auf Linien in fremder Aufgabenträgerschaft			402	372	192	200	267.922	0		
Leistungsangebot aller Buslinien im Landkreis MOL			1.792	1.356	414	365	5.776.195	312.132	455.181	

Liniennummer	Inhaber Liniengenehmigung	Linienverlauf	Mittlere tägliche Fahrtenzahl				Nutzfahrleistungen 2017 (Fahrplan-km/Nutz-km)			
			<i>nach Tagesart / einschließlich Rufbusangebot</i>				Landkreis MOL		Gebiet anderer Aufgabenträger	
			ST	FT	Sa	So	gesamt	darunter Rufbus		
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)

Erläuterungen:

Übersicht beinhaltet den Fahrplan Stand 2017

- Sp. 2 mobus - Märkisch-Oderland Bus GmbH
BBG - Barnimer Busgesellschaft mbH
BVG - Berliner Verkehrsbetriebe
BOS - Busverkehr Oder-Spree GmbH
- Sp. 4 ST - Schultag im Land Brandenburg
- Sp. 5 FT - Ferientag im Land Brandenburg
- Sp.4; 5 Angaben beziehen sich auf die Wochentage Montag bis Freitag, ohne Wochenfeiertage
- Sp. 6 Sa - Samstag (arbeitsfreier Werktag)
- Sp. 7 So - Sonntag, auch Wochenfeiertag
- Sp. 10 unterlegte Zahlen: Leistungen außerhalb Ldkr. MOL beinhalten Rufbusfahrten
- Sp. 11 Nachbarkreise:
BAR - Landkreis Barnim
FF - Stadt Frankfurt (Oder)
LOS - Landkreis Oder-Spree

Zugehörigkeit (Stadt, Gemeinde)	Siedlungseinheit	Kategorie Siedlungsgröße	relevantes Zentrum	Vorgabe ST	ø FP-ST	Verstoß ST	Vorgabe FT	ø FP-FT	Verstoß FT	Linien
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Alt Tucheband	Rathstock	100-199	VRO	1	0	RZ	1	0	RZ	969
Beiersdorf-Freudenberg	Beiersdorf	200-499	VRO	2	1,4	RZ	2	0	FP	878, 882, 887
Beiersdorf-Freudenberg	Freudenberg	200-499	VRO	2	1	RZ	2	0	FP	878, 882, 887
Bleyen-Genschmar	Neubleyen	100-199	VRO	1	1	-	1	0	RZ	956
Bliesdorf	Bliesdorf	500-999	VRO	3	1	RZ	3	0	FP	880
Falkenberg	Dannenberg/Mark	200-499	VRO	2	4	-	2	1	FP	881
Falkenberg	Krüge/Gersdorf	500-999	VRO	3	1	FP	3	1	FP	878
Falkenhagen	Falkenhagen (Mark)	500-999	VRO	3	4	-	3	1	RZ	967
Garzau-Garzin	Garzau	200-499	VRO	2	3	-	2	1	FP	934, RB26
Garzau-Garzin	Garzin	100-199	VRO	1	1	-	1	0	RZ	934
Heckelberg-Brunow	Brunow	200-499	VRO	2	0,4	RZ	2	0,4	FP	878, 882, 887
Letschin	Groß Neuendorf	200-499	VRO	2	2	-	2	0	RZ	957
Letschin	Kienitz	200-499	VRO	2	2	-	2	0	FP	957
Lietzen	Lietzen	200-499	VRO	2	5	-	2	1	FP	967
Lietzen	Lietzen Nord	200-499	VRO	2	4	-	2	1	FP	967
Müncheberg, Stadt	Hermersdorf	200-499	VRO	2	3	-	2	1	FP	936
Müncheberg, Stadt	Jahnsfelde	200-499	VRO	2	4	-	2	0	RZ	936, 955, 959
Neuhardenberg	Wulkow bei Trebnitz	200-499	VRO	2	5	-	2	0	FP	936, 955, 959, 966
Neulewin	Güstedieser Loose	200-499	VRO	2	1	RZ	2	0	FP	876
Neulewin	Neulewin	500-999	VRO	3	1	RZ	3	0	FP	876, 884
Neulewin	Neulietzegöricke	100-199	VRO	1	3	-	1	0	FP	875, 876
Neutrebbin	Altbarnim	100-199	VRO	1	0	RZ	1	0	FP	884, 957
Neutrebbin	Alttrebbin	100-199	VRO	1	2,6	-	1	0	FP	884
Oderaue	Altreetz	200-499	VRO	2	4	-	2	0	FP	875, 876
Oderaue	Mädewitz	200-499	VRO	2	6,8	-	2	0	FP	875, 876
Oderaue	Neuküstrinchen	200-499	VRO	2	0	FP	2	0	FP	875
Oderaue	Neureetz	200-499	VRO	2	3	-	2	0	FP	875
Oderaue	Neurüdnitz	200-499	VRO	2	1	RZ	2	0	FP	875
Oderaue	Wustrow	100-199	VRO	1	3	-	1	0	FP	875
Oderaue	Zäckericker Loose	100-199	VRO	1	2	-	1	0	FP	875
Rehfelde	Rehfelde-Dorf	200-499	VRO	2	1	RZ	2	1,6	RZ	934, 936
Rehfelde	Zindorf	200-499	VRO	2	0	RZ	2	1,6	RZ	934, 936
Reichenow-Möglin	Möglin	100-199	VRO	1	4,6	-	1	2,2	FP	885, 927
Reitwein	Reitwein	200-499	VRO	2	0	RZ	2	0	RZ	969
Vierlinden	Marxdorf	100-199	VRO	1	0	RZ	1	0	RZ	959
Vierlinden	Worin	200-499	VRO	2	0	RZ	2	0	RZ	959
Wriezen	Altwriezen/Beauregard	200-499	VRO	2	2	-	2	0	FP	876
Wriezen	Biesdorf	100-199	VRO	1	1	-	1	0	FP	885
Wriezen	Eichwerder	200-499	VRO	2	6,4	-	2	0	FP	875, 876, 884
Zechin	Friedrichsaeue	100-199	VRO	1	4	-	1	0	RZ	956
Zeschdorf	Zeschdorf-Petershagen	200-499	VRO	2	1	RZ	2	1	RZ	967, 970
Beiersdorf-Freudenberg	Beiersdorf	200-499	MZ	2	3,6	-	2	1	RZ	878, 882, 887
Beiersdorf-Freudenberg	Freudenberg	200-499	MZ	2	3,6	-	2	1	FP	878, 882, 887
Bliesdorf	Bliesdorf	500-999	MZ	2	3	-	2	0	FP	880
Falkenberg	Dannenberg/Mark	200-499	MZ	2	5	-	2	1	FP	881
Falkenberg	Krüge/Gersdorf	500-999	MZ	2	2,2	-	2	1	FP	878
Heckelberg-Brunow	Brunow	200-499	MZ	2	3,6	-	2	0,4	FP	878, 882, 887
Letschin	Gieshof-Zelliner Loose	100-199	MZ	1	1	-	1	0	RZ	957
Letschin	Groß Neuendorf	200-499	MZ	2	1	RZ	2	0	RZ	957
Letschin	Kienitz	200-499	MZ	2	2	-	2	0	FP	957
Letschin	Neubarnim	200-499	MZ	2	3	-	2	1,6	RZ	876, 884, 957
Letschin	Ortwig	200-499	MZ	2	1	RZ	2	0	RZ	957
Lietzen	Lietzen	200-499	MZ	2	5	-	2	1	FP	967
Lietzen	Lietzen Nord	200-499	MZ	2	4	-	2	1	FP	967
Müncheberg, Stadt	Hermersdorf	200-499	MZ	2	1	FP	2	0	FP	936
Müncheberg, Stadt	Münchehofe (Müncheberg)	100-199	MZ	1	0	RZ	1	0	RZ	936
Neuhardenberg	Wulkow bei Trebnitz	200-499	MZ	2	3,8	-	2	0	FP	936, 955, 959, 966
Neulewin	Güstedieser Loose	200-499	MZ	2	2	-	2	0	FP	876

Zugehörigkeit (Stadt, Gemeinde)	Siedlungseinheit	Kategorie Siedlungsgröße	relevantes Zentrum	Vorgabe ST	ø FP-ST	Verstoß ST	Vorgabe FT	ø FP-FT	Verstoß FT	Linien
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Neulewin	Neulewin	500-999	MZ	2	3,6	-	2	0	FP	876, 884
Neulewin	Neulietzegöricke	100-199	MZ	1	1,8	-	1	0	FP	875, 876
Neutrebbin	Altbarnim	100-199	MZ	1	3	-	1	0	FP	884, 957
Neutrebbin	Alttrebbin	100-199	MZ	1	5,6	-	1	0	FP	884
Oderaue	Altreetz	200-499	MZ	2	4,8	-	2	0	FP	875, 876
Oderaue	Mädewitz	200-499	MZ	2	5,8	-	2	0	FP	875, 876
Oderaue	Neuküstrinchen	200-499	MZ	2	0	FP	2	0	FP	875
Oderaue	Neureetz	200-499	MZ	2	1	RZ	2	0	FP	875
Oderaue	Neurüdnitz	200-499	MZ	2	1,8	-	2	0	FP	875
Oderaue	Wustrow	100-199	MZ	1	1,8	-	1	0	FP	875
Oderaue	Zäckericker Loose	100-199	MZ	1	1,8	-	1	0	FP	875
Rehfelde	Zinndorf	200-499	MZ	2	1	FP	2	3,6	-	934, 936
Reichenow-Möglin	Möglin	100-199	MZ	1	5,4	-	1	3,4	FP	885, 927
Wriezen	Altwriezen/Beauregard	200-499	MZ	2	4	-	2	0	FP	876
Wriezen	Biesdorf	100-199	MZ	1	1	-	1	0	FP	885
Wriezen	Eichwerder	200-499	MZ	2	5	-	2	0	FP	875, 876, 884
Beiersdorf-Freudenberg	Beiersdorf	200-499	OZ	2	1	RZ	2	0	FP	878, 882, 887
Beiersdorf-Freudenberg	Freudenberg	200-499	OZ	2	1	RZ	2	0	FP	878, 882, 887
Bleyen-Genschmar	Genschmar	200-499	OZ	2	2	-	2	0	FP	956
Bleyen-Genschmar	Neubleyen	100-199	OZ	1	4	-	1	0	RZ	956
Bliesdorf	Bliesdorf	500-999	OZ	2	2	-	2	0	FP	880
Falkenberg	Dannenberg/Mark	200-499	OZ	2	2	-	2	1	FP	881
Falkenberg	Krüge/Gersdorf	500-999	OZ	2	0,8	RZ	2	0	FP	878
Heckelberg-Brunow	Brunow	200-499	OZ	2	2,8	-	2	0	FP	878, 882, 887
Letschin	Gieshof-Zelliner Loose	100-199	OZ	1	0	RZ	1	1,6	-	957
Letschin	Groß Neuendorf	200-499	OZ	2	0	RZ	2	0	RZ	957
Letschin	Kienitz	200-499	OZ	2	0	RZ	2	0	FP	957
Letschin	Letschin	1.000-2.999	OZ	3	2	RZ	3	2	RZ	956, 957
Letschin	Neubarnim	200-499	OZ	2	0,8	RZ	2	1,6	RZ	876, 884, 957
Letschin	Ortwig	200-499	OZ	2	0	RZ	2	0	RZ	957
Letschin	Sietzing	200-499	OZ	2	1	RZ	2	0	RZ	884, 957
Letschin	Sophienthal	100-199	OZ	1	0	RZ	1	0	RZ	957
Märkische Höhe	Batzlow	100-199	OZ	1	3	-	1	0	RZ	885, 929, 937, 966
Müncheberg, Stadt	Hermersdorf	200-499	OZ	2	1	FP	2	1	FP	936
Müncheberg, Stadt	Hoppegarten	200-499	OZ	2	1	RZ	2	1	RZ	936
Müncheberg, Stadt	Münchehofe (Müncheberg)	100-199	OZ	1	0	RZ	1	0	RZ	936
Neuhardenberg	Wulkow bei Trebnitz	200-499	OZ	2	1	RZ	2	0	FP	936, 955, 959, 966
Neulewin	Güstebieser Loose	200-499	OZ	2	1	RZ	2	0	FP	876
Neulewin	Neulewin	500-999	OZ	2	3	-	2	0	FP	876, 884
Neulewin	Neulietzegöricke	100-199	OZ	1	0	RZ	1	0	FP	875, 876
Neutrebbin	Altbarnim	100-199	OZ	1	1	-	1	0	FP	884, 957
Neutrebbin	Alttrebbin	100-199	OZ	1	3	-	1	0	FP	884
Neutrebbin	Wuschewier	100-199	OZ	1	1	-	1	0	RZ	884, 957
Oderaue	Altreetz	200-499	OZ	2	4	-	2	0	FP	875, 876
Oderaue	Mädewitz	200-499	OZ	2	4	-	2	0	FP	875, 876
Oderaue	Neuküstrinchen	200-499	OZ	2	0	FP	2	0	FP	875
Oderaue	Neureetz	200-499	OZ	2	2	-	2	0	FP	875
Oderaue	Neurüdnitz	200-499	OZ	2	0	RZ	2	0	FP	875
Oderaue	Wustrow	100-199	OZ	1	1	-	1	0	FP	875
Oderaue	Zäckericker Loose	100-199	OZ	1	0	RZ	1	0	FP	875
Rehfelde	Zinndorf	200-499	OZ	2	1	RZ	2	2	-	934, 936
Reichenow-Möglin	Möglin	100-199	OZ	1	2,6	-	1	1,6	FP	885, 927
Seelow, Stadt	Werbiger	500-999	OZ	2	3	-	2	0	RZ	956, 957
Vierlinden	Görlsdorf	100-199	OZ	1	2	-	1	0	RZ	959
Vierlinden	Marxdorf	100-199	OZ	1	1	-	1	0	RZ	959
Vierlinden	Neuentempel	100-199	OZ	1	2	-	1	0	RZ	959
Vierlinden	Worin	200-499	OZ	2	2	-	2	0	FP	959
Wriezen	Altwriezen/Beauregard	200-499	OZ	2	3	-	2	0	FP	876

Zugehörigkeit (Stadt, Gemeinde) (1)	Siedlungseinheit (2)	Kategorie Siedlungsgröße (3)	relevantes Zentrum (4)	Vorgabe ST (5)	∅ FP-ST (6)	Verstoß ST (7)	Vorgabe FT (8)	∅ FP-FT (9)	Verstoß FT (10)	Linien (11)
Wriezen	Biesdorf	100-199	OZ	1	0	RZ	1	0	FP	885
Wriezen	Eichwerder	200-499	OZ	2	5	-	2	0	FP	875, 876, 884
Zechin	Friedrichsaue	100-199	OZ	1	4	-	1	0	RZ	956
Zechin	Zechin	200-499	OZ	2	4	-	2	1,6	RZ	956, 957
Zeschdorf	Zeschdorf-Petershagen	200-499	OZ	2	2	-	2	1	RZ	967, 970

Erläuterungen

Sp. 3 - kategorisierte Einwohnerzahl des ausgewerteten Ortes

Sp. 4 - ausgewerteter Zentrentyp

VRO - Verkehrsrelevanter Ort

MZ - Mittelzentrum

OZ - Oberzentrum/Metropole

Sp. 5,8 - Mindesterschließungsvorgabe (Fahrtenpaare) zum VRO/zum MZ bzw. OZ

Sp. 6,9 - Anzahl der gewerteten Fahrtenpaare, die den Vorgaben für Reisezeit und Mindestaufenthaltszeit im zentralen Ort entsprechen

Sp. 7 an Schultagen

Sp. 10 an Ferientagen

Sp. 7,10 - Auswertung der Angebotsmängel, dabei bedeuten:

FP - fehlende Fahrtenpaare, auch unter Einbeziehung nicht reisezeitkonformer Verbindungen

RZ - Reisezeitüberschreitung durch alle oder einen Teil der nutzbaren Fahrtenpaare

Sp. 11 - ÖPNV Linien die den jeweiligen Ort anbinden

Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des kommunalen ÖPNV

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Aufgabenträger (Landkreis)	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit • Gesellschafterfunktionen im VBB • Abschluss Öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit den Konzessionären, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung • Beschlussfassung Nahverkehrsplan und Richtlinie zur Investitionsförderung Infrastruktur und Fahrzeugausrüstungen
Lokale Regieeinheit (LRE) für das Aufgabenträger- management <i>Siehe Erläuterungen in Abschn. 7.1</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisches ÖPNV-Management, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers • Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle • Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen Liniengenehmigungsverfahren, einschl. Linienbündelung • Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren • Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des kommunalen ÖPNV im Landkreis • Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben • Vorbereitung Öffentlicher Dienstleistungsaufträge mit den Konzessionären, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion) • Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung, einschl. Einhaltung der Vorgaben des BbgVergG • Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur und Fahrzeugausrüstungen • Mitwirkung in den Fachgremien des VBB
Betreiber (konzessionierte Verkehrsunternehmen, Subunternehmer)	Konzessionäre <ul style="list-style-type: none"> • Operatives ÖPNV-Management und betriebliche Planung • Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen • Kontrolle der Einhaltung der Vorgaben des BbgVergG bei beauftragten Subunternehmern • Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung • Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet • Lokales Marketing in Abstimmung mit dem VBB • Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgegoltene Investitionsförderung für Fahrzeuge • Mitwirkung in den Fachgremien des VBB Subunternehmer <ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Planung • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär • Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen

Anzahl Einwender/Hinweisgeber: 21
 Anzahl Einwendungen/Hinweise: 129

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

Sachkapitel 0 steht für Grundsatzfragen

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
01	Beauftragte für die Integration von Menschen mit Behinderungen im Lk MOL	0		Belange von Senioren und Menschen mit Behinderungen sind berücksichtigt, ebenso verbindliche Ausbauplanungen und Ziele; Ausbau der barrierefreien Mobilität als primäres Ziel definieren	Barrierefreiheit ist <u>eines</u> der primären Ziele, insofern behandelt, z. B. in den verkehrspolitischen Zielstellungen und der Maßnahmenplanung	C
02	Straßenverkehrsamt, Märkisch-Oderland	4.7; 7.5		Taxen- und Mietwagenverkehr als Alternative zum Rufbusverkehr im ländlichen Raum; zentrale Rufbuszentrale einrichten, zur Ermittlung von Fahrten	Nicht leistbare Organisationsaufgabe, Vielzahl von Unternehmen und Interessenlagen zu vereinen	C
03	Schulverwaltungs-, Kultur- und Sportamt Landkreis MOL	3.1	S. 21	Satz ändern von „Dieser Trend hält bis 2021 an, wird aber voraussichtlich auslaufen und stagnieren.“ zu „Dieser Trend hält bis 2021 an, wird danach aber im Kreismaßstab voraussichtlich auslaufen und stagnieren. Im VBU ist auch nach 2021 mit einem Wachstum der Schülerzahlen zu rechnen.“, Tabelle Schülerzahlen ist zu ergänzen	Wird sinngemäß präzisiert	A2
04		3.1	S. 21 f	letzter Satz der Seite mit Übergang zu S. 22 ist zu streichen; stattdessen ist zu schreiben: „Im VBU planen die Gemeinden den Bau weiterer Grundschulen.“	Unklarer Hinweis; Aussage wird ergänzt bzw. präzisiert („Schulcampus statt „Schulzentrum“)	B
05		3.1	Karte 38	„ist zu prüfen“	Unklarer Hinweis	D
06		4.4.1	S. 34	Satz ist zu ändern von: „Das Ergänzungsnetz dient der Flächener-schließung, als Zubringer zum regionalen Hauptnetz und besonderen Funktion, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr,..“ zu „Das Ergänzungsnetz dient der Flächener-schließung, als Zubringer zum regionalen Hauptnetz einschließlich der Schüler- und Freizeitverkehrsfunktion,..“.	Wird übernommen	A1
07		4.4.3	S.36	Im dritten Absatz ist das Wort „Satzung“ in „Schülerbeförderungssatzung zu ändern“.	Inhaltlich gleichbedeutend, wird übernommen	A2
08	4.4.4	S.37	Schulwegzeiten von 90 min sollten in der Primarstufe die Ausnahme sein; für Mehrheit der Schüler werden max. 60 min angestrebt; Schulen sollten Unterrichtsablauf an Fahrplan anpassen	Ergänzung wird eingefügt	A2	

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
09	weiter Schulverwaltungsamt	4.6	S. 53	Zweiter Absatz: die Satzteile „(konkret diesbezüglich Grundschule Müncheberg, Zusammenlegung zu einem Schulzentrum Müncheberg, geplante neue Grundschulen in Fredersdorf und Hönow), „...“, Inklusion - bei der Planung des Schülerverkehrs, insbes. unter Kapazitätsgesichtspunkten,“ sind zu streichen	Hinweis nicht ganz klar; Aussage wird ergänzt bzw. präzisiert („Schulcampus statt „Schulzentrum“), Verweis auf Inklusion wird unter ÖPNV-Aspekten gestrichen	E(04), E(60)
10	Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree	4.2		Nahverkehrsplan entspricht den regionalplanerischen Zielsetzungen.	Einschätzung wird zur Kenntnis genommen.	D
11		4.4		Angebot zwischen Altlandsberg und Strausberg als Rufbus ist unterdimensioniert; Relation zu Kategorie A oder B aufwerten, da mehr als 200 Arbeitspendler je Richtung, Quellen aus Pendleranalyse 2016 und Arbeitsmarktdaten aus 2017	Nachfragedaten des Rufbusses bestätigen Bedarf nicht, andere Fahrtmöglichkeiten zwischen Altlandsberg und Strausberg	D
12		4.7		Wiedereinführung eines teil-(flexiblen) Rufbussystems würde begrüßt	Deckt sich mit Ansicht des AT	D
13		4.8		Unterstützung der Forderung der Gemeinde Schöneiche nach Verbindung mit S3 und S5, vorzugsw. über GG Schöneiche Nord	Siehe bei Hinweisen Neuenhagen und Schöneiche b. Berlin	(E78), (E84)
14		4.4.8		Abstimmung grundfunktionaler Schwerpunkte der Regionalplanung und Verknüpfungspunkten im NVP	Kann jederzeit erfolgen	D
15		4.4.1; 4.8		Regionale Planungsgemeinschaft wird regionale Verkehrsverbindungen festlegen, die eine Versorgungsfunktion zum nächstgelegenen Mittelzentrum erfüllen, für Verbindungen mit fehlendem ÖPNV, sollten diese im NVP neu konzeptioniert werden	Kann jederzeit erfolgen, auch durch zwischenzeitliche Aktualisierung des NVP, inhaltlicher Hinweis wird in Abschn. 4.4.1 und 4.8 eingefügt	A2
16		4.2		Für Elektro- und Wasserstoffbusse BMVI-Förderung nutzen, alternativ ggf. erdgasangetriebene Busse	Förderquote mit 40 - 50 % der Mehrkosten viel zu gering, Erdgasantrieb ist nicht mehr weiterentwickelte Technologie; Strategie in 4.1 und 4.2 formuliert	C
17	Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG)	8		Fehlende Wendestelle vor Schulstandort Neuenhagen, Umwegfahrten über Bralitz	Aufnahme in Investitionsbedarf	A1
18		8		Anbindung Schulstandort mit Umstieg in Trampe, Wendestelle Neugaul ist zu befestigen	Aufnahme in Investitionsbedarf	A1
19		8		WC-Einrichtungen für Fahrpersonal am Bf Wriezen und Bf Bad Freienwalde nötig	Aufnahme in Investitionsbedarf	A1
20		8		Wendestelle Leuenberg Bf ist zu befestigen	Aufnahme in Investitionsbedarf	A1

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
21	weiter BBG	8		Wendestelle Biesdorf ist zu befestigen	Aufnahme in Investitionsbedarf	A1
22		8		Wendestelle Krummenpfahl Fahrbahnbelag ist auszubessern	Aufnahme in Investitionsbedarf	A1
23		8		Haltstelle Am Torn Ri. Bf Fahrbahnabsenkung ist auszubessern	Aufnahme in Investitionsbedarf	A1
24	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS)	4		Schaffung einer Verknüpfung der Tram 88 und der Linie 418 in Ri. Woltersdorf im Bereich Brückenstraße zur Vermeidung von Parallelverkehr	Kein Parallelverkehr erkennbar	C
25		7.2		Rüdersdorf Bereich Museumspark, Vereinheitlichung der Hst-Namen von Bus und Straßenbahn; z.Z. Heinitzstr. (Tram), Landhof (Bus)	Wird als Hinweis in Abschnitt 7.5 aufgenommen, Abstimmung zwischen SRS und BOS	A1
26		4.4.8	Tabelle 4-11	Richtwerte der Barrierefreiheit für Straßenbahn dürfen nicht die Vorgaben der BOStrab überschreiten; hier 200 cm	Die Vorgaben dürfen Mindestvorgaben nach BOStrab überschreiten, da diese Mindestvorgaben sind	C
27		0		Untersuchung der Anbindung des Wohngebietes und Schulstandortes Brückenstraße an die Tram zur Aufnahme der Ergebnisse in den Verkehrsleistungsfinanzierungsvertrag ab 2025 wird angeregt	Vorerst keine Planungsrelevanz abzuleiten, Potenzialveränderungen sind aber permanenter Untersuchungsgegenstand	C
28	Stadt Strausberg	4.8.1		Einrichtung einer Haltestelle Fasanenpark; Prognose: starke Steigerung der Einw. im dortigen Gebiet durch Bebauung; z.Z. erschwerte Anbindung zu öffentlichen Einrichtungen und Anbindung an Hst Lustgarten ermöglichen	Ergänzung wird eingefügt: Erschließung von OT und Wohnplätzen im Außenbereich ist bei starken Potenzialerhöhungen generell zu prüfen, Auftrag im Zusammenhang mit E(29) - E(31)	A2
29		4.8.1		Einrichtung einer Haltestelle in der Hegermühlenstraße auf Höhe der Strausberger Wohnungsbaugesellschaft; Prognose: starke Steigerung der Einw. im dortigen Gebiet durch Bebauung; z.Z. erschwerte Anbindung zu öffentlichen Einrichtungen; Anbindung an Hst Lustgarten ermöglichen		E(28)
30		4.8.1		Einrichtung der Haltestelle Jenseits des Sees; Neuansiedlung einer Kindernachorgeklinik; Gebiet wird zur Zeit nur durch die Fähre über den Straussee erschlossen; z.Z. erschwerte Anbindung zu öffentlichen Einrichtungen; Anbindung an Hst Lustgarten ermöglichen	Keine Buslinie in diesem Bereich, gegenwärtig Nachfrageerwartung zu gering. Bei zusätzlicher Klinik oder weiterem Bedarfszuwachs wird neu geprüft.	D, E(28)
31		4.8.1		Verbesserung der Busverkehre in Gladowshöhe; Bedienung nur durch Schülerverkehr; keine Anbindung am Wochenende und in den Abendstunden; möglich Rufbus; z.Z. erschwerte Anbindung zu öffentlichen Einrichtungen	Bedienung von Gladowshöhe entsprechend der Einwohnerzahl - Defizite sind bei der nächsten Fahrplanänderung abzustellen	C)

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
32	weiter Stadt Strausberg	4.4.5	S. 38	40-min-Takt der STE am WE führt zur mangelnden Akzeptanz der STE, Kompromiss: 20-min-Takt am Sa zwischen 10:00 Uhr und 16:00 Uhr	Potenzial wird als zu gering eingeschätzt, zunächst weitere Nachfrageentwicklung zu beobachten	C
33		4.4.5	S. 38	Betriebsende 22:00 Uhr statt 21 Uhr laut AT im vorliegenden NVP	Wird beim Bedienungsstandard geändert, ist faktisch schon Realität (keine Angebotsänderung)	A1
34				Busverkehr Kernstadt Nord auf einen 30-min-Takt verdichten, zur Zeit 60-min-Takt; Konzept wird von der Stadt Strausberg erarbeitet, bitte um Aufnahme unter Punkt 2.4 im NVP	Bei Vorliegen entspr. Konzepts neu zu bewerten, Stadtbusbedienung in Strausberg auch in Zusammenhang mit E(28) - E(31)	A2
35	Stadt Altlandsberg	4.4.6	S.39 f	Buslinie 944 in Kategorie A einordnen, anstatt in B; Prognose: mehr Fahrgastaufkommen durch „Baugebiet Gruscheweg“ in Neuenhagen, sowie Einrichtung einer Grundschule, Betriebszeit der Linie bis 24 Uhr anstatt 22 Uhr	Kategorisierungsanspruch ist teilw. durch hohe Nachfrage berechtigt, künftig aber auch Abwanderung auf neue Linie nach Hönow; wegen 10-min-Takt S5 in Hoppegarten keine Taktsynchronisation erforderlich; Standard Betriebszeit bleibt bis 22 Uhr (Gleichbehandlung), Mehrleistungen bis 24 Uhr durch Stadt zu finanz.	C A2
36		4.4.6	S. 39 f	Neue Buslinie U Hönow - Altlandsberg in Kategorie B einordnen, anstatt in C; Gewährleistung für Berufsverkehr in Seeberg; Anbindung an das Gewerbegebiet „An der Mühle“	Kategorie C ist zunächst angemessen, Nachfrage zu beobachten, insbes. auch hinsichtlich realisierten Potenzialveränderungen	C
37		4.6		Wiedereinrichtung eines Busverkehrs Wegendorf/Wesendahl - Werneuchen	Verbindung besteht mit einzelnen Fahrten der Linie BBG 908, wird in Karte 47 Kategorisierung VBU ergänzt; Verstärkung mit je 2 Richtungsfahrten Linie R931 (Rufbus) werden vorgesehen (+5.200 km/a)	A1
38		4.4.6	S.39 f	Linie 948 Kategorie B; Bedienzeit Mo-Fr bis 24 Uhr ausweiten, anstatt 22 Uhr	Standard Betriebszeit bleibt bis 22 Uhr (Gleichbehandlung), auch nachfrageangemessen	C, E(35)
39		4.8.2		Bedienungsbeginn für alle Ortsteile von Altlandsberg ab 5:30 Uhr; z.Z. nur für OT Altlandsberg und OT Bruchmühle	Die Bedienungsvorgabe für die HVZ ab 05:30 Uhr gilt für die Kategorien A und B	C
40		4.8.2		Generelle Wochenendbedienung für alle OT verlangt	Einwohnerzahlen und Nachfrageerwartung nicht ausreichend für Wochenendbedienung aller OT	C
41		4.8.2		Rufbusfahrten der Linie 931 sind in die reguläre Linie 931 zu integrieren; neue Endhaltestelle Lustgarten	Nachfrage ist zu beobachten, gegenwärtig keine Veranlassung	C
42		0		Prüfung der Umsteigezeiten für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste an den Bahnhöfen Strausberg, Strausberg Nord, Hoppegarten und Hönow	Vorgaben sind ortsspezifisch erfolgt, Änderungsbedarf nicht erkennbar	C

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
43	weiter Stadt Altlandsberg	4.8.2		Beförderungsbedarf von Selbstpflückern in Wesendahl nicht berücksichtigt	Saisonaler Bedarf besser durch Gelegenheitsverkehr oder Sonderlinienverkehr nach § 43 PBefG abzudecken	C
44		4.8.2		Forderung einer Machbarkeitsstudie zur Einrichtung eines U-Bahnverkehrs in Ri. Hönow (U5)	Wirtschaftlichkeit auf Jahrzehnte nicht absehbar, Baulasträger (Gemeinden Altlandsberg und Hoppegarten) sollen Trassenfreihaltungsbeschlüsse fassen	B
45	Stadt Seelow	2.1	S. 5	Gemäß LEP HR sollen sich Mittelbereiche über Erreichbarkeiten definieren; präziserte Darstellung der Zuordnung verlangt	Präzisierung wird eingefügt	A2
46		3.1	S. 21	Steigende Schülerzahlen müssen zu einem besseren Angebot des ÖPNV führen	Diese Argumentation ist nicht unmittelbar nachvollziehbar, gilt nur ab bestimmter Größenordnung und Nachhaltigkeit	D
47		4.1		Leitlinien müssen in Maßnahmen umgesetzt werden. Wenn Landkreis da nicht kann, müssen sich Landkreis und Kommunen stark machen auf Landes- bzw. Bundesebene.	Konkreter Bezug unklar. Generell wird dies zutreffend sein.	D
48		4.4	S.30	Bedienungsstandards dürfen nicht unterschritten werden	An Mängelbeseitigung wird permanent gearbeitet	D
49		4.4.1	S. 34 f	PlusBus-Vorteile dürfen nicht durch längere Umsteigezeiten verloren gehen	Zutreffender Hinweis, aber konkreter Bezug unklar	D
50		4.4.3	Tabelle 4-3	Mindestanzahl von Fahrtenpaare zu Mittelzentren dürfen nicht an der Einwohnerzahl der Siedlungseinheit betrachtet werden, da einzelne Mittelzentren durch Eingemeindungen größer sind als andere, ist dies kein gleichbehandelndes Entscheidungskriterium, da die Funktion als Mittelzentrum im Vordergrund steht	Tabelle 4-3 offensichtlich nicht sachgerecht interpretiert, es geht um die Erschließung und Anbindung der Siedlungseinheiten, nicht um die Mittelzentren	D
51		4.4.4	S. 37	Schülerwartezeiten von 100 min sind zu lang; ebenso Schulwege von 115 Minuten; Vorgaben müssen verringert werden	Erläuterung wird eingefügt	E(08)
52		4.5		RB 60 60-min-Takt, in Werbig Anschluss an die RB 26; zusätzliche Fahrten RB 26 bis Seelow-Gusow, anstatt bis Müncheberg, Einsetzung eines Nachtzuges täglich von/nach Berlin; Erhöhung Leistungsfähigkeit Ostbahn	Nachvollziehbare Forderungen, teilweise Bestandteil der Leitlinien, ansonsten LNVP dafür maßgebend; 30-min-Takt bis Seelow-Gusow müsste durch Fahrgastzahlen unterlegt werden	C
53	4.6	S. 50 f	Seelow - Fürstenwalde in PlusBus-Auswahl aufnehmen bzw. als Hauptverbindungs - und Verbindungsrelation (Seelow - Müncheberg - Fürstenwalde)	Nachfrage außerhalb Schülerverkehr bisher eher gering, als PlusBus völlig unangemessen, bei 150 Pendlern (Summe beider Richtungen) auch HVR	C	
54	4.6	S.53	Abschluss der Prüfung zur Optimierung des Schülerverkehrs bis 2019 abschließen	Fortschreibung des NVP tritt erst 2020 in Kraft	D	

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
55	weiter Stadt Seelow	4.7	S.54	Wiedereinführung des Rufbusverkehrs für berlinferne Gemeinden	Ist nach genehmigungsrechtlicher Öffnung durch LBV vorgesehen	D
56		4.7	S.54	Bürgerbusse nicht als Konkurrenzangebot betrachten, sondern als Ergänzungsangebot; für die Einführung Unterstützung von Landkreis und Land gefordert	Dies wird in Abschnitt 4.7 genau so dargestellt	D
57		8		Investitionsbedarf wird mit Landkreis direkt abgestimmt	Zur Kenntnis genommen	D
58		9.2		Elternbeteiligung an Schülerbeförderungskosten abschaffen, Gleichbehandlung im Land Brandenburg	Finanzpolitische Entscheidung und was ist gleich ? (Beteiligung oder Nichtbeteiligung), nicht Regelungsgegenstand des NVP	D
59	Stadt Müncheberg	0		Anbindung aller sieben OT der Stadt Müncheberg in der Ferienzeit per Rufbussystem	Mindestbedienung erfolgt nach Tabelle 4-3, Ferientagsbedienung nur durch linienübergreifenden Rufbus machbar, Entscheidung LBV, Rufbus-Gebiet im NVP ausgewiesen	C
60		3.1	S.21	Das geplante Schulzentrum in Müncheberg kommt wahrscheinlich nicht zustande, bitte streichen	Formulierung wird geändert in „Schulcampus“ statt „Schulzentrum“	A2, E(09)
61		2.2.1	S. 10, Tabelle 2-3	Der Stundentakt zwischen Müncheberg und Berlin ist auf einen Halbstundentakt zu reduzieren; Haltstellen in Trebnitz und Obersdorf sollten in der HVZ jede Stunde angefahren werden	Tabelle 2-3 stellt Ist-Zustand dar, Forderung nach Verdichtung in Abschnitt 4.5 enthalten; Wegen Beschleunigungsaspekt eher nicht	D C
62		4.8.3		Verlängerung der Bedienungszeit der Linie R 939 ist auf die Ankunft des Zuges der NEB bis 21:12 Uhr auszuweiten; jetzt Fahrten bis 20:30 Uhr	Nutzung letzter Fahrten zu prüfen, im Ergebnis wird Anpassung geprüft, Ergänzung in 4.8.3	A2
63		4.8.3		Evaluierung der angepassten Umsteigezeiten am Bf Müncheberg angeregt	Selbstverständlichkeit, ist nicht Regelungsgegenstand des NVP	D
64	Stadt Wriezen	0		Insgesamt Belange der Stadt im NVP-Entwurf ausreichend berücksichtigt	Zur Kenntnis genommen	D
65		0		ÖPNV-Angebote sollten gerade im ländlichen Raum aber über Mindestangebote hinausgehen, um Attraktivität zu erhöhen	Das ist zutreffend, aber nur begrenzt möglich und wird auch gehandhabt	D
66		8		Stadt beabsichtigt jedes Jahr 2 Bushaltestellen um- bzw. auszubauen; aktuell vordringlicher Bedarf: Wriezen, Allendes Schule (C1), Wriezen, Bf (B), Wriezen, Gaswerk, Wriezen, Stadtverwaltung	Ergänzung in Abschnitt 8, Aufnahme in Investitionsbedarf	A1

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
67	Gemeinde Hoppegarten	2.4	S.18	Gesamtbewertung der Situation und Mängelfeststellung sind sachgerecht	Zur Kenntnis genommen	D
68		4.8		10-min-Takt der S-Bahn am Bahnhof Hoppegarten wird nicht erwähnt, nachfrageorientiertes Angebot der Busse gefordert auf der Grundlage einer Bedarfsanalyse	Verdichtung auf 20-min-Takt ist vorgesehen; unklarer Hinweis	C
69		9		Finanzierungsverantwortung für den selbst festgestellten Angebotsmehrbedarf liegt beim Aufgabenträger (Landkreis)	Diese nimmt er im Rahmen seiner Abwägung auch wahr	D
70		8		Gemeinde Hoppegarten wird barrierefreien Ausbau aller 51 Haltestellen bis 2021 vorsehen	Findet Eingang in Abschnitt 8, Abgleich mit AT hinsichtlich Prioritätenrangfolge erforderlich	A1
71		4.4.4	S.37	Wartezeiten der Schüler vor und nach dem Unterricht sollten mind. 20 Minuten sein	Zunächst gilt die Schülerbeförderungssatzung; darüber hinaus werden als Ziel generell 15 - 20 min Wartezeit angestrebt, problematisch ist allgemeine Vorgabe; es erfolgt Präzisierung wie bei Schulwegzeiten („als angestrebtes Ziel, unter Mitwirkung der Schulen bei den Unterrichtszeiten“)	A2
72		4.4.8		Vereinbarung zwischen Kommunen und Mobus über Bedienzeiten 05:30 - 08:00 und 14:00 - 19:00 Uhr in NVP aufnehmen	Zunächst wird Ausweitung der HVZ bis 18:30 Uhr zugestimmt; 2019/2020 erfolgt Ermittlung des Umsteigeranteils des Busses an den S-Bahnhöfen, wenn mind. 20 % erreicht werden, dann denkbar, sonst mit Kofinanzierung der Kommunen; AT strebt keine Reduzierung an	A1 A2
73		0		Kapazitätsregelungen für Sonderfälle im Schülerverkehr verlangt	Einsatz der Ausfallreserve möglich, darüber hinaus werden Kooperationen angeregt	C
74		4.4.8		Wirtschaftlichkeitsprüfung für Verlängerung von BVG- Buslinien in südlichen Teil der Gemeinde und Verbindung mit S Friedrichshagen	AT wird dies in den Gremien des VBB ansprechen	D
75		4.5		Unterführung am S-Bf Birkenstein realisieren	Hinweis wird am Ende von Abschnitt 4.5 eingefügt; Bedarfsprüfung ist nicht Gegenstand des kommunalen NVP	A2
76		Gemeinde Neuenhagen	4.8.2	S. 58	HVZ der Linien 940, 941, 942, 943, 949 und 951 erweitern auf die vereinbarte Zeitspanne 5:30 Uhr bis 8:00 Uhr bzw. 14:00 Uhr (Ferien 15:00 Uhr) bis 19:00 Uhr; resultierende Kostensteigerung für Kommune vermeiden	

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	
77	weiter Gemeinde Neuenhagen	4.8.2		Finanzierung zusätzlicher Fahrten im Abendverkehr der Linie 944 Altlandsberg Nord - Hoppegarten durch AT im NVP	Angebot bereits bis 22:00 gewährleistet, keine Einschränkung vorgesehen, bleibt Standard	D	
78		4.8.2		Verknüpfung Neuenhagen nach Schöneiche zur Straßenbahn mit Anbindung zum Bahnhof Friedrichshagen gefordert, Einrichtung eines Direktverkehrs zwischen Neuenhagen und Schöneiche mit Bus	Bedarfsprüfung wird eingefügt und Abstimmung mit LOS vorgenommen, Entscheidung bis Ende 2020	A2	
79		4.8.2		Bedienungszeit der Linie 943 bis 21 Uhr gefordert	Bedienung bei Kategorie A erfolgt bis 22:00 Uhr	D	
80		4.8.2		Einrichtung einer Frühfahrt der Linie 940 an Neuenhagen Bf 5:11 Uhr	Bedarf fraglich, Einsteigerprüfung soll erfolgen	A2	
81				Karte 47	falsche Linienführung der Linie 943 über Hohe Allee/Unter den Ulmen/Platanenallee; bitte ändern	Wird geändert	A2
82		4.8.2		Karte 47	Aufnahme einer erweiterten Linienführung der Line 944 nach dem Konzept von SVU Dresden in den Beteiligungsentwurf	Kein aktueller Bedarf, Umläufe ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf auszuschließen, ggf. zusätzliche Hst Gruscheweg	C
83		4.8.2			Erarbeitungen von Lösungen für die erhöhten Schrankenschließzeiten auf der Linie S 5 bei 10-min-Takt	Hinweis wird am Ende von Abschnitt 4.5 eingefügt	E(75)
84	Gemeinde Schöneiche bei Berlin	4.8.2		Aufnahme einer Busverbindung zwischen S Neuenhagen und Schöneiche, Dorfaue in den NVP, im Stundentakt zwischen 6 Uhr und 20 Uhr, Nachweis des Bedarfes durch Umfrage als Anlage zu den Einwendungen	Pendler zw. Neuenhagen und Schöneiche direkt nur ca. 50 Pers. je Richtung, tangentialer Bedarf dennoch nachvollziehbar, Strecke genau zur Hälfte in MOL und LOS, Abstimmung erforderlich und wird vorgesehen, mehr Interesse bei LOS zu sehen (GG Nord)	A2	
85		2.2.2	S. 40	Absatz über die Bedienungshäufigkeit der SRS ändern; von „Bedienungshäufigkeit und Takt“ soll erhalten werden zu einer Formulierung über zukünftige mögliche Ausweitung eines Angebotes	Bedienungshäufigkeiten und Takt werden als angemessen eingeschätzt, verbesserungsbedürftig ist eher der Fuhrpark (siehe Abschnitt 8)	C	
86	Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin	0		Kritik an Planungshorizont des NVP; über den Zeitraum nach 2024 zu wenig Planungsvorschläge; Ergebnisse aus einer z.Zt. laufenden Umfrage der TU Dresden in Kooperation mit dem VBB in den aktuellen NVP als Fortschreibung miteinfließen lassen	Perspektivische Aussagen sollen durchaus Eingang in NVP erhalten, dennoch muss dieser aber strategisches Planungsinstrument des Aufgabenträgers bleiben und keine Studie zum ÖPNV-Verhalten	D	
87		4.8		Änderung der Fahrplangestaltung der Tram zur Sicherstellung von Anschlüssen zu S-Bahn und diverser Buslinien	Ist als permanente Abstimmungsaufgabe Bestandteil des NVP	D	
88		4.8		Erreichbarkeit der OT Lichtenow, OT Herzfelde, OT Hennickendorf, insb. Lichtenow ist unbefriedigend; siehe Stellungnahme zum vorherigen NVP vom 21.08.2014; die Nichteinführung eines Rufbussystems für die Gemeinde nicht nachvollziehbar	Mindestbedienungsstandard ist nach Tabelle 4-3 festgelegt, kein Handlungsbedarf erkennbar	C	

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
89	weiter Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin	4.8		Wiederholte Kritik an der Umsteigesituation in Herzfelde zu den einzelnen Linien; zu lange Umsteigezeiten; Gegenstand eines Beratungstermin vom 25.09.18 mit den Verkehrsunternehmen; Kinder müssen zu lange auf Anschlüsse warten, insb. Schüler der „GS Am Stienitzsee“	Prüfauftrag zur Umstiegssituation in Herzfelde und Verbesserungsmöglichkeiten wird aufgenommen, Abarbeitung und Entscheidung bis 2019	A1
90		4.8		Einführung eines 20-min-Taktes der Buslinie 950	Zunächst Aufwertung als PluBus, Nachfrage wird beobachtet und Angebot bei Bedarf zielgerichtet verstärkt	A2
91		4.8		Alle Fahrten der Linie 951 müssen über Schulzenhöhe geführt werden; der Takt auf der Linie muss verdichtet werden	Fahrgastzahlen rechtfertigen das gegenwärtig nicht	C
92		4.8		Einfluss in den NVP vom 25.09.2018 beschlossenen Ergebnisse des Beratungstermin zum neuen Bildungsstandort Brückenstraße: regional geplante Taktverdichtung, zusätzliche und größere Busse, zukünftige Erschließung über die Woltersdorfer Straße	Hinweis wird in Abschnitt 4.6 (6) und 4.8.2 eingefügt: Angebotsanpassung bei Veränderung der Nachfrage im Schülerverkehr	A1
93		4.8		Untersuchung des Nachfragebedarfes für den Gesundheitsstandort Rüdersdorf zwingend erforderlich; siehe Stellungnahme vorheriger Nahverkehrsplan; Taktverdichtung vorsehen	Linie 951 ist Kategorie A (Aufwertung)	D
94		4.8		Anbindung von Woltersdorf an die Linie 951 über die Kreisgrenze hinaus ist zu prüfen, siehe Stellungnahme vom 21.04.2018	Wolterdorf ist über die Linie 950 (PlusBus) angebunden	C
95		0		Anbindung Museumspark Rüdersdorf und Rennbahn Hoppegarten als Beispiele für touristische Verkehre zu verbessern, hier auch Direktverbindung zwischen beiden Gemeinden gefordert	Beide Ziele sind aus Berlin gut erreichbar, ein Angebotspaket zwischen dem Museumspark und der Rennbahn ist wenig plausibel, weil der Besuch beider Einrichtungen an einem Tage zeitlich nicht machbar ist, unterschiedliche Zielgruppen angesprochen werden und es nur 10-12 Renntage aber 52 Wochen pro Jahr gibt, Handlungsbedarf ist nicht erkennbar	C
96		4.8		OT Hennickendorf Erschließung von Neubaugebieten, erhöht die Nachfrage; erneute Forderung nach einer besseren ÖPNV-Anbindung, insb. in Bezug auf das dortige Strandbad am Stienitzsee; Forderungen zur Umsetzung zweier beantragten Hst Im Bereich Hemmor-Ring	Wenn nachgewiesene Einwohnerzahl ausreicht, ist angemessene ÖPNV-Anbindung vorzusehen, permanente Prüfungs- und Planungsaufgabe	D

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
97	weiter Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin	4.8		Bessere Anbindung des Gewerbe- und Industriestandortes, z.Z. wird die Nachfrage zum Teil mit privaten Firmenshuttles abgedeckt, besseres Angebot erleichtert Arbeitskräftegewinnung der örtlichen Gewerbetreibenden	Häufige Verbindungen bestehen mit Linie 950 und SRS/S3, Stadt Erkner strebt mit umliegenden Gemeinden Verkehrskonzept mit Verstärkungen an; für AT zunächst kein Handlungsbedarf abzuleiten	C
98		0		Vereinheitlichung von Haltestellenbezeichnungen Tram und Bus		E(25)
99		0		Gemeinde Rüdersdorf bei Berlin schließt sich den Einwendungen der SRS an; darüber hinaus werden Studien zur Anbindung der Tram an den Gesundheitsstandort Seebad bzw. den OT Herzfelde bzw. bis zum Bf Strausberg Stadt gefordert	Bedarf kann auch perspektivisch nicht überzeugen, um Eingang in den NVP zu erhalten	C
100		4.5		Studie zur Reaktivierung des Bahnanschlusses von Tasdorf im Personenverkehr unterstützen	Als Gegenstand in den LNVP einbringen, Konkurrenzsituation mit S-Bahn und SRS berücksichtigen	D
101	Gemeinde Petershagen/Eggersdorf	0		Strategischer Ausrichtung des NVP und Problematisierung der wesentlichen Aspekte wird zugestimmt	Zur Kenntnis genommen	D
102		8		Investition in ein permanentes und eigenständig arbeitendes Fahrgastzählsystem gefordert, zur Reflexion raumstruktureller und demografischer Entwicklungen	Beschaffung ist in den Verkehrsverträgen festgeschrieben, Umsetzung einer generellen Festlegung im Rahmen des VBB	D
103		4.4.6	Tabelle 4-6	Konkretisierung des Angebotes und Darstellung eines Konzeptes zu Einzelfahrten auf Linien der Kategorie B und C, Einschränkungen für OT Eggersdorf zu begründen	Die Bedienungsvorgaben für die Linien der Kategorien B und C sind auf Seite 40 erläutert (Bedienungszeitraum, Grundtakt, Verdichtungen; Einzelfahrten sind nur für Kategorie D vorgesehen; Keine Einschränkungen für Eggersdorf vorgesehen	D
104		4.7		Konkretisierung einer Budgetierung zur Unterstützung nachfrageorientierter Angebote, zweckgebundene Mittel zur Verfügung stellen	Eine Ergänzung wird am Ende des Abschnitts 4.7 eingefügt, konkrete numerische Budgetierung wird nicht machbar sein	A2
105		4.4.4	S. 36	Schülerwartezeiten von mehr als 2 h zu lang, Einführung einer Flexibilitätsreserve von Bussen	Wartezeit von 2 Stunden ist missverstanden, 115 min maximale Schulwegzeit ist Summe aus Wartezeit und Reisezeit; Bei Bedarfsveränderungen im Schülerverkehr wird permanent reagiert	C
106		8		Ausbauplanung für barrierefreie Haltestellen beigefügt, geschätzte Kostensumme: 62.500 € für 5 Projekte (S-Bf Nord, Dorfstraße, Mittelstraße, Günther-Allee, Hasenweg); Bitte um Aufnahme in die Investitionsplanung	Findet Eingang in Abschnitt 8, Abgleich mit AT hinsichtlich Prioritätenrangfolge	A1

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
107	Gemeinde Fredersdorf-Vogelsdorf	0		Geplantes Busangebot stellt deutliche Verbesserung dar, bleibt aber hinter den Vorstellungen der Gemeinde zurück; ebenso gilt dies für Hoppegarten und Neuenhagen	Zur Kenntnis genommen	D
108		4.4.6	Tabelle 4-6	Fredersdorf Nord/Linie 948 von Kategorie B in Kategorie A heraufstufen; Konsequenz wäre sonst ab 2021 nur noch 30-min-Takt; die einjährige Eigenfinanzierung des 20-min-Taktes abwarten und dann zuordnen	Es erfolgt eine Einstufung in Kategorie A für beide Abschnitte Fredersdorf Nord und Petershagen Nord, Mehrleistung ggü. Beteiligungsentwurf: +14.012 Fpl-km/a	A1
109		4.8.2	S.58	Verlängerung der im NVP genannten HVZ; Grundlage ist die Vereinbarung der Gemeinden Hoppegarten, Neuenhagen, Fredersdorf-Vogelsdorf mit der mobus GmbH, Zeiten von 5:30 Uhr bis 8:30 Uhr und 14:00 Uhr bis 19:00/18:30 Uhr (Ferienzeit 15:00 Uhr bis 19:00/18:30 Uhr); die jetzt definierten Zeiten gehen finanziell zu Lasten der Gemeinden und erfassen einen Teil der Pendler nicht		E(72)
110		4.8.2		Erschließung des Gewerbegebiets Fredersdorf-Nord sowie des Gewerbegebiets und Verwaltungszentrum Vogelsdorf/Industriestraße ist zu verbessern, Angebotserweiterungen der Linien 948 und 951 verlangt	GG Fred-Nord ist durch Linie 948 angebunden (500 m Fußweg), Einstufung in Kategorie A; GG Vogelsdorf-Industriestraße in Linie 951 ist verkehrstechnisch schwierig, Prüfung wird erfolgen	C A2
111		4.4.8		Festschreibung für ein verbessertes bedarfsgerechtes Angebot der Linien 948,949 und 951 am Wochenende	Es sind auf allen Linien Wochenendangebote vorhanden, mehr erscheint im Moment nicht darstellbar	C
112		4.6 (2)		Beantragung einer PlusBus Linie zwischen Neuenhagen und Erkner über Fredersdorf-Vogelsdorf	Verbindung erfüllt PlusBus-Kriterien, aber: <ul style="list-style-type: none"> • Komplette neue Verbindung, hoher Aufwand • Synergien mit Linie 951 zu bilden, aber teilw. parallel zu Linie 950 • Keine nennenswerten Pendlerzahlen Prüfauftrag für spätere Umsetzung vorgesehen	A1
113		2.1	S. 8	Mitaufnahme in die Hauptachsen des Straßenverkehrsnetzes im NVP für die Landesstraße 30 Rüdersdorf - Fredersdorf-Vogelsdorf - Altlandsberg sowie die A 10	Wird ergänzt	A2
114		3.1	S. 21	Änderung der Formulierung von „Fredersdorf-Vogelsdorf und Hönow planen die Errichtung jeweils einer Grundschule“ zu Fredersdorf-Vogelsdorf plant die Verlegung der Oberschule, Hönow/Hoppegarten plant die Errichtung einer Grundschule“	Wird präzisiert	A2, E(04), E(09)

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
115	weiter Gemeinde Fredersdorf-Vogelsdorf	4.2	S. 28	Punkt 3: zur Formulierung 10-min-Takt der S-Bahn bis Fredersdorf; nur zur HVZ ist der Formulierung hinzuzufügen	Wird ergänzt	A2
116		4.5	S.47	Umformulierung des Satzes: „Als denkbar wird auch eine Taktverdichtung auf einen 10-min Takt der S 5 bis Fredersdorf bezeichnet“ in: „Die Taktverdichtung auf einen 10-min Takt der S 5 zur Hauptverkehrszeit zwischen Berlin und Fredersdorf wird in den Maßnahmenplan i-2030 des Landesnahverkehrsplans aufgenommen.“	Wird präzisiert	A2
117		Kartentei l	Karten 25,26, 27,28	Linie 951 fehlt in Legende, bitte um Korrektur, Änderung des Hst- Namens in Richtung Rüdersdorf „Seestraße“ bezeichnet; Korrekt ist: „Tasdorfer Straße“	Wird korrigiert	A2
118	Amt Lebus	2.1	S. 5	Begründung Zuordnung Lebus zum Oberzentrum Frankfurt (Oder) differenzieren; Grundlage 2. Entwurf zum LEP HR	Erläuterung in Fußnote 13 vorhanden, keine Verwaltungszuordnung, kein Einfluss auf NVP	D
119		2.1	S. 5 ff	Aufnahme der Stadt Lebus als Verkehrsrelevanten Ort (VRO) der Nahbereichsebene gewünscht und Definition verlangt	Sachlich durchaus zu begründen, aber Festlegung hat Regionale Planungsgemeinschaft im Integr. Verkehrs- konzept zum Regionalplan getroffen und begründet	C
120		4.5	S. 48	Bahnhof Schönfließ (RB 60) wird saisonal bedient, ständiger Halt gefordert und Synchronisation mit Busverkehr	Hinweis wird in Abschnitt 4.5 ergänzt, Umsetzung obliegt aber dem LNVP	A1
121		4.2	S. 28	Nachfrageorientierte Angebote nicht nur nach tatsächlichen Beförderungszahlen bestimmen, sondern auch mit Umfragen arbeiten, um potenzielle Nutzer zu erfassen	Hinweis zur Kenntnis genommen, wird gezielt auch gemacht, Ergebnisse bilden aber häufig nur Wunsch und nicht Realität nach Umsetzung ab	D
122		4.6	S .51	Einwand gegen die Herabstufung der HVR Seelow - Friedersdorf - Lebus - Frankfurt (Oder) zur VR; Zielsetzung des AT sollte eine bessere Verknüpfung zu den Stadtlinien FFO sein und die Beibehaltung als der Linie HVR	Veränderte Einstufung führt nicht automatisch zu Bedienungseinschränkungen; für Beförderungen im Schüler- und Berufsverkehr ändert sich nichts	C
123		4.7	S. 54	Prüfung auf Mietwagen(bus)verkehre auf Grundlage § 46 Abs. 2 Nr. 3, 49 i.V.m. § 2 Abs. 6 PBefG, als Ersatz für den Flächenrufbusverkehr	Es wird an dieser Stelle ein Prüfauftrag eingefügt, der ausgelöst wird, wenn die rechtlichen Rahmen- bedingungen seitens des Landes bestimmt sind	A1

Lfd. Nr.	Einwender Hinweisgeber	Sachkap.	Fundstelle	Einwendung, Hinweis	Abwägung, Sachaufklärung	Berück- sichtigung
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
124	Amt Golzow	8		Investitionsplanung Haltestellen: <ul style="list-style-type: none"> • 2019 Golzow, Zentrale Hst Grundschule/Festplatz, Investitionsvolumen 15.000 € für Wartehalle • 2019 Küstriner Vorland, Hst Marktstraße, Investitionsvolumen 10.000 € für Wartehalle • 2020 Golzow, Hst Bahnhofstraße (BÜ), Investitionsvolumen 25.000 € für Wartehalle und Bussteig 	Findet Eingang in Abschnitt 8, Abgleich mit AT hinsichtlich Prioritätenrangfolge	A1
125	Amt Barnim-Oderbruch	4.4.8	S. 47	Frist für barrierefreie Gestaltung der Haltestellen sehr knapp bis 2022	Dafür sollen die Ausnahmen festgelegt werden	D
126		4.2	S. 29	Zusätzliche Erläuterung erbeten zu § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG, welche Ausnahmen führen zu einem Beschluss, dass eine Hst nicht barrierefrei sein muss; Bsp: Kosten, negativer Nutzen Dritter im Umfeld der Hst, hier eine Schule	Es gibt keine Ausnahmemöglichkeit, dass eine Hst nicht barrierefrei sein muss, soweit diese im ÖPNV genutzt wird. Diese Ausnahmen könnte nur das Land beschließen. Ausnahmemöglichkeiten beziehen sich nur auf Fristen. Abschnitt 5.1 (C) und Abschnitt 8, S. 84 - 86, insbes. Tabelle 8-2, beinhalten die Festlegungen für den Geltungszeitraum des NVP.	D
127		8	S. 86	Förderbedarf für kommunale Bushaltestellen auf mind. 75 % festsetzen, derzeit 50 %, künftig bis zu 75 % möglich	Betrifft Förderrichtlinie des Landkreises. Diese ist noch genau auszugestalten. Ziele laut NVP: <ul style="list-style-type: none"> • Vorrangförderung für Maßnahmen Barrierefreiheit mit erhöhten förderfähigen Kosten und bis zu 75 % Förderung ab 2020 oder 2021, • für weitere Maßnahmen bisherige Regelung. Nach Zuwendungsrecht immer maximaler Fördersatz anzugeben. Ausnahmen nach unten müssen nicht begründet werden. Damit werden die Spielräume erweitert, die sich aus einer Budgetierung ergeben.	A2
128	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)	4.4.2 und 4.6 (2)		VVPlusBus ist inzwischen veröffentlicht	Wird in den Formulierungen aktualisiert	A2
129		4.4.2 und 4.6 (2)		Auswahl Relation Bad Freienwalde - Wriezen entspricht voraussichtlich nicht den Kriterien (SPNV-Parallelverkehr), durchgängige Linie Bad Freienwalde - Wriezen - Strausberg eher geeignet	Änderung durchgeführt, Führung über Marienberg - Reichenow - Herzhorn, Abzw. nach Lustgarten; Mehrleistung: +127.096 km/a	A1

Lfd. Nr.	Anmelder Träger	Bezugsjahr	Maßnahme, Bezeichnung, Beschreibung	Kategorie	Beitrag zur Barrierefreiheit	Zuwendungsf. Kosten (Planung, Schätzung) [Euro]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
01	Gemeinde Hoppegarten	bis 2021	Barrierefreier Ausbau aller noch nicht realisierten 51 Haltestellen im Gemeindegebiet	offen	Ja, vollständig	offen
02	Gemeinde Petershagen/Eggersdorf	bis 2022	Bushaltestelle S Petershagen Nord (Kategorie C1), Umbau Bahnhofsvorplatz, Verbesserung der Umsteigebeziehungen	C1	Ja, vermutlich vollständig	offen
03		bis 2022	Bushaltestelle Dorfstraße, beide Richtungen, Warteflächen sind befestigt, Einbau Kasseler Borde, Blindenleitsysteme ergänzen	C2	Ja, vollständig	8.000
04		bis 2022	Bushaltestelle Mittelstraße, beide Richtungen, Warteflächen sind befestigt, Einbau Kasseler Borde, Blindenleitsysteme ergänzen	C2	Ja, vollständig	8.000
05		bis 2022	Bushaltestelle Günther-Allee, beide Richtungen, Südseite Wartefläche befestigt, Einbau Kasseler Bord, Blindenleitsystem ergänzen; Nordseite, Wartefläche befestigen (Neubau), Einbau Kasseler Bord, Blindenleitsystem ergänzen	C2	Ja, vermutlich vollständig	18.500
06		bis 2022	Bushaltestelle Hasenweg, beide Richtungen, beide Warteflächen befestigen, Neubau erforderlich, einseitig Warthaus vorgesehen	C3	unklar	28.000 (ohne Warthaus)
	Summe Gemeinde Petershagen/Eggersdorf		5 Haltestellen			62.500 (ohne Warthäuser)
07	Amt Golzow	2019	Golzow, zentrale Haltestelle Grundschule/Festplatz, Warthalle	offen	nein	15.000
08		2019	Küstriner Vorland, Haltestelle Marktstraße, Warthalle	offen	nein	10.000
09		2020	Golzow, Haltestelle Bahnhofstraße (BÜ), Errichtung einer Warthalle und eines Bussteigs im Rahmen der Radwegmodernisierung	offen	Unklar, eher nicht	25.000
	Summe Amt Golzow		3 Haltestellen			50.000

Lfd. Nr.	Anmelder Träger	Bezugsjahr	Maßnahme, Bezeichnung, Beschreibung	Kategorie	Beitrag zur Barrierefreiheit	Zuwendungsf. Kosten (Planung, Schätzung) [Euro]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
10	Stadt Wriezen	2020 - 2024	Barrierefreier Umbau von 2 Haltestellen pro Jahr	diff.	ja	offen
11	vordringlich		Bushaltestelle Wriezen, Allende-Schule, nicht genauer beschrieben	C1	Ja, vermutlich	offen
12			Bushaltestelle Wriezen, Bahnhof, nicht genauer beschrieben	B	Ja, vermutlich	offen
13			Bushaltestelle Wriezen, Gaswerk, nicht genauer beschrieben	offen	Ja, vermutlich	offen
14			Bushaltestelle Wriezen, Stadtverwaltung, nicht genauer beschrieben	offen	Ja, vermutlich	offen
	Summe Stadt Wriezen	2020 - 2024	10 Haltestellen, darunter 4 vordringlich und benannt		nein	offen
15	Stadt Altlandsberg		Haltestelle Rathaus	Offen	Ja, vermutlich	offen
16			Haltestelle Buchholzer Straße	offen	Ja, vermutlich	offen
17			Haltestelle Wesendahl	C3	Ja, vermutlich	offen
	Summe Stadt Altlandsberg		3 Haltestellen		Ja, vermutlich	offen
18	Barnimer Busgesellschaft, Stadt Bad Freienwalde	2018	Schulstandort Neuenhagen, Errichtung Wendestelle		nein	offen
19			Bahnhof Bad Freienwalde, Errichtung WC-Einrichtung für Fahrer		nein	offen
20			Haltestelle Am Torn, Richtung Bahnhof Ausbesserung Fahrbahnabsenkung		nein	offen
21	Barnimer Busgesellschaft, Stadt Wriezen		Bahnhof Wriezen, Errichtung WC-Einrichtung für Fahrer		nein	offen
22			Neugaul, Befestigung einer Wendestelle		nein	offen
23			Biesdorf, Befestigung einer Wendestelle		nein	offen

Lfd. Nr.	Anmelder Träger	Bezugsjahr	Maßnahme, Bezeichnung, Beschreibung	Kategorie	Beitrag zur Barrierefreiheit	Zuwendungs-f. Kosten (Planung, Schätzung) [Euro]
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
24	Barnimer Busgesellschaft, Amt Falkenberg-Höhe		Leuenberg, Bahnhof, Befestigung einer Wendestelle		nein	offen
25			Krummenpfahl, Ausbesserung Fahrbahnbeleg in Wendestelle		nein	offen
	Summe BBG		8 Maßnahmen mit 3 Baulastträgern		nein	offen
26	mobus, Amt Neuhardenberg		Wendestelle Ringenwalde		nein	offen
27	Mobus, Gemeinde Rüdersdorf		Befahrbarkeit Haltestelle Bergmannsglück		nein	offen
28			Befahrbarkeit Haltestelle Landhof		nein	offen
	Summe mobus		3 Maßnahmen mit 2 Baulastträgern			
	Gesamtsumme		28 Maßnahmen			

Der NVP enthält für den Aufgabenträger des kÖPNV folgende Prüfaufträge:

Lfd. Nr.	Quelle/Bezug	Inhalt des Prüfauftrages
1	4.4.6/ Seite 39 und Anlage 4/Seite 4 von 13	Nachfrageerfassung, ob die Relation Altlandsberg-Hönow im Durchschnitt eines Tages mehr als 10 Fahrgäste je Fahrt das ÖPNV-Angebot nutzen
2	4.5/Seite 48	Prüfung einer Taktanpassung des Zubringerverkehrs per Bus bei Verdichtung des RB-26-Angebotes
3	4.6/ Seite 51 und Anlage 4/Seite 11 von 13	Potenzialprüfung zur Einrichtung einer Plus-Bus-Linie Neuenhagen - Fredersdorf-Vogelsdorf - Erkner
4	4.8.3/Seite 61 und Anlage 4 Seite 6/14	Potenzialbewertung für eine Spätfahrt auf der Linie 939 als Anschluss von der RB 26 um 21:13 Uhr
5	Anlage 4/ Seite 3 von 13	Potenzialanalyse für die Einrichtung von Haltestellen in Strausberg (Fasanenpark, Hegermühlenstraße und Jenseits des Sees)
6	Anlage 4/Seite 4 von 13	Potenzialbewertung der STE zur Verdichtung des Taktes auf 20-Minuten-Takt am Sonnabend von 10-16 Uhr
7	Anlage 4/Seite von 13	Potenzialbewertung der Stadtlinie Strausberg zur Verdichtung des Taktes auf 30-Minuten-Takt am Sonnabend
9	Anlage 4/Seite 4 von 13	Nachfrageanalyse zur Wandlung der Rufbusfahrten auf der Linie R931 in den regulären Betrieb
10	Anlage 4/Seite 7 und 11 von 13	Fahrgastanalyse an den S-Bahnhöfen Birkenstein, Hoppegarten, Neuenhagen, Fredersdorf und Petershagen, ob ein modal split von 20% in Summe zu Gunsten des ÖPNV erreicht wird
11	Anlage 4/ Seite 8	Bedarfsprüfung und Abstimmung mit Landkreis Oder-Spree zur Einrichtung einer Linie Neuenhagen-Schöneiche (Entscheidung in 2020)
12	Anlage 4/ Seite 8	Bedarfsbewertung zur Einrichtung der Haltestelle Neuenhagen-Gruscheweg
13	Anlage 4/Seite 9	Analyse zur Bewertung der Umstiegsbeziehungen in Herzfelde (ist 2019 abzuschließen, keine Beteiligung des Kreistages nötig)
14	Anlage 4/Seite 9	Potenzialanalyse der Bebauung/Einwohnerzahlen in Hennickendorf - Richtung Strandbad
15	Anlage 4/Seite 11 von 13	Prüfung der Machbarkeit zur direkten Anbindung Gewerbe- und Industriegebiet Vogelsdorf-Ost

Die Prüfungen haben das Ziel, dem Kreistag im 2. Halbjahr 2021 Entscheidungsvorschläge vorzulegen, die bei einem positiven Votum Eingang in den Nahverkehrsplan 2020-2024 finden.

Siedlungseinheiten mit Einwohnerzahlen und Größenkategorisierung

Quelle: Daten Einwohnermeldeämter des Landkreises MOL, Stand: 31.12.2016

Gemeinde	Siedlungseinheit	Einwohner	Kategorie nach Tab. 4-3
Altlandsberg	Altlandsberg	5.287	II
	Bruchmühle	1.766	IV
	Buchholz	171	VII
	Gielsdorf	910	V
	Wegendorf	861	V
	Wesendahl	318	VI
Bad Freienwalde (Oder)	Bad Freienwalde	7.746	I
	Altglietzen	443	VI
	Altranft	881	V
	Bralitz	539	V
	Hohensaaten	664	V
	Hohenwutzen	728	V
	Neuenhagen	806	V
	Schiffmühle	571	V
Fredersdorf-Vogelsdorf	Fredersdorf Nord	6.333	I
	Fredersdorf Süd	4.509	II
	Vogelsdorf	2.838	III
Hoppegarten	Dahlwitz-Hoppegarten	7.943	I
	Hönow	9.350	I
	Münchehofe	604	V
Letschin	Gieshof-Zelliner Loose	116	VII
	Groß Neuendorf	347	VI
	Kienitz	470	VI
	Letschin	1.722	IV
	Neubarnim	213	VI
	Ortwig	271	VI
	Sietzing	210	VI
	Sophienthal	145	VII
Steintoch	450	VI	
Müncheberg, Stadt	Müncheberg	5.093	II
	Eggersdorf	307	VI
	Hermersdorf	213	VI
	Hoppegarten	258	VI
	Jahnsfelde	254	VI
	Münchehofe	107	VII
	Obersdorf	217	VI
	Trebnitz	383	VI
Neuenhagen bei Berlin	Neuenhagen-Nord	9.188	I
	Neuenhagen-Süd	9.093	I
Petershagen/Eggersdorf	Eggersdorf	5.841	II
	Petershagen	8.782	I

Gemeinde	Siedlungseinheit	Einwohner	Kategorie nach Tab. 4-3
Rüdersdorf bei Berlin	Altrüdersdorf	354	VI
	Berghof	2.986	III
	Bergmannsglück	3.143	II
	Grüne Linde	1.754	IV
	Hennickendorf	474	IV
	Herzfelde	538	V
	Lichtenow	518	V
	Neubau	1.724	IV
	Schulzenhöhe	1.678	IV
	Seebad	2.000	III
	Tasdorf	370	VI
Seelow, Stadt	Seelow	4.756	II
	Werbig	578	V
Strausberg	Strausberg	26.162	I
	Hohenstein	532	V
Wriezen	Wriezen	5.387	II
	Altwriezen/Beauregard	284	VI
	Biesdorf	141	VII
	Eichwerder	311	VI
	Frankenfelde	161	VII
	Haselberg	261	VI
	Lüdersdorf	250	VI
	Rathsdorf	259	VI
	Schulzendorf	332	VI
Amt Falkenberg-Höhe			
Beiersdorf-Freudenberg	Beiersdorf	351	VI
	Freudenberg	251	VI
Falkenberg	Dannenberg/Mark	214	VI
	Falkenberg/Mark	1.228	IV
	Cöthen	138	VII
	Krüge	306	VI
Heckelberg-Brunow	Brunow	194	VII
	Heckelberg	388	VI
Höhenland	Leuenberg	438	VI
	Steinbeck	213	VI
	Wölsickendorf	254	VI
	Wollenberg	110	VII
Amt Golzow			
Alt Tucheband	Alt Tucheband	339	VI
	Hackenow	102	VII
	Rathstock	191	VII
	Genschmar	223	VI
Golzow	Golzow	836	
Küstriner Vorland	Gorgast	715	V
	Küstrin-Kietz	692	V
	Manschnow	1.029	IV

Gemeinde	Siedlungseinheit	Einwohner	Kategorie nach Tab. 4-3
Zechin	Buschdorf	122	VII
	Friedrichsaue	119	VII
	Zechin	411	VI
Amt Lebus			
Lebus	Lebus	2.430	III
	Mallnow	315	VII
	Schönfließ	183	VII
	Wulkow bei Booßen	197	VII
Podelzig	Podelzig	845	V
Reitwein	Reitwein	458	VI
Treplin	Treplin	369	VI
Zeschdorf	Alt Zeschdorf	757	V
	Döbbberin	164	VII
	Petershagen	309	VI
Amt Märkische Schweiz			
Buckow (Märkische Schweiz)	Buckow	1.435	IV
	Garzau	296	VI
	Garzin	151	VII
Oberbarnim	Bollersdorf	257	VI
	Ernsthof	194	VII
	Grunow	132	VII
	Ihlow	176	VII
	Klosterdorf	594	V
Rehfelde	Rehfelde	3.833	II
	Rehfelde-Dorf	224	VI
	Werder	392	VI
	Zinndorf	362	VI
Waldsiefersdorf	Waldsiefersdorf	814	V
Amt Neuhardenberg			
Gusow-Platkow	Gusow	751	V
	Platkow	517	V
Märkische Höhe	Batzlow	189	VII
	Reichenberg	267	VI
	Ringenwalde	125	VII
Neuhardenberg	Altfriedland	390	VI
	Neuhardenberg	1.921	IV
	Wulkow bei Trebnitz	226	VI
Amt Seelow-Land			
Falkenhagen	Falkenhagen (Mark)	580	V
Fichtenhöhe	Alt Mahlisch	196	VII
	Niederjesar	227	VI
Lietzen	Lietzen	298	VI
	Nord	240	VI
	Vorwerk	229	VI

Gemeinde	Siedlungseinheit	Einwohner	Kategorie nach Tab. 4-3
Lindendorf	Dolgelin	435	VI
	Libbenichen	425	VI
	Sachsendorf	391	VI
	Diedersdorf	234	VI
	Friedersdorf	234	VI
	Görlsdorf	172	VII
	Marxdorf	156	VII
	Neuentempel	110	VII
	Worin	295	VI
Amt Barnim-Oderbruch			
Bliesdorf	Bliesdorf	739	V
	Kunersdorf	247	VI
	Vevais	113	VII
Neulewin	Neulewin	557	V
	Güstebieser Loose	202	VI
	Neulietzegöricke	190	VII
Neutrebbin	Neutrebbin	960	V
	Altbarnim	139	VII
	Alttrebbin	182	VII
	Wuschewier	122	VII
Oderaue	Altreetz	404	VI
	Mädewitz	259	VI
	Neuküstrinchen	202	VI
	Neureetz	284	VI
	Neurüdnitz	211	VI
	Wustrow	153	VII
	Zäckericker Loose	143	VII
Prötzel	Prötzel	476	VI
	Harnekop	200	VI
	Prädikow	228	VI
	Sternebeck	153	VII
Reichenow-Möglin	Herzhorn	137	VII
	Möglin	150	VII
	Reichenow	280	VI

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
1	S Strausberg Bhf [Tram]	2.073	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
2	Strausberg, Lustgarten	1.827	A	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
3	S Hoppegarten	1.304	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
4	S Strausberg Bhf	1.167	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
5	Rüdersdorf, Brückenstr.	1.013	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
6	Seelow, Busbahnhof	652	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
7	Strausberg, Hegermühle	636	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
8	U Hönow (Berlin)	634	B	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
9	S Fredersdorf	591	A	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
10	Rüdersdorf, Breitscheidstr.	563	B	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
11	Müncheberg, Bahnhof	562	B	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
12	Altlandsberg, Markt	562	B	nein	teilw.	teilw.	teilw.	nein	nein	ja
13	Bad Freienwalde, Busbahnhof	491	B	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
14	Strausberg, Landhausstr.	444	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
15	Strausberg, Elisabethstr.	378	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
16	Strausberg, Lustgarten	370	B	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
17	Seelow, Gymnasium/Oberschule	369	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
18	Neuhardenberg, Busbahnhof	360	B	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
19	Wriezen, Allende-Schule	337	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
20	Wriezen, Bahnhof	333	B	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
21	Bad Freienwalde, Scheunenberg	319	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
22	Müncheberg, Stadt	313	B	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
23	Strausberg, Am Stadtwald	307	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
24	Hennickendorf (MOL), Dorf	295	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
25	Rüdersdorf, Marktplatz [Tram]	273	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
26	Herzfelde (MOL), Kirche	265	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
27	Strausberg, Käthe-Kollwitz-Str.	246	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
28	Bad Freienwalde, Konzerthalle	241	C1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
29	Neutrebbin, Denkmal/Schule	239	C1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
30	S Fredersdorf/Nordseite	224	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
31	Alt Rüdersdorf, Straßenbahnschleife	219	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
32	Seelow, Grundschule	219	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
33	Bad Freienwalde, Markt	208	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
34	Bad Freienwalde, Alttornow	205	C1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
35	Strausberg, Schlagmühle	194	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
36	S Petershagen Nord	187	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
37	Rüdersdorf, Torellplatz	179	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
38	Strausberg, Heinrich-Heine-Str.	174	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
39	Rüdersdorf, Bergmannsglück	172	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
40	Rüdersdorf, Marienstr.	171	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
41	Rüdersdorf, Tasdorf	165	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
42	Buckow (Märkische Schweiz), Schule	156	C1	nein	ja	nein	nein	nein	nein	ja
43	Altreetz, Dorf	155	C1	nein	ja	ja	ja	nein	nein	ja
44	Müncheberg, ZALF	154	C1	nein	teilw.	teilw.	teilw.	nein	nein	ja
45	Letschin, Parkstr.	154	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
46	Heckelberg, Neue Schule	153	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
47	Müncheberg, Schule	152	C1	nein	teilw.	ja	ja	nein	nein	ja
48	Neuenhagen, Lindenstr./EKZ	148	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
49	Prötzel, Schule	148	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
50	Rüdersdorf, Marktplatz	144	C1	nein	nein	ja	ja	nein	nein	nein
51	Müncheberg, Oberschule	143	C1	nein					nein	nein
52	Rüdersdorf, Heinitzstr.	140	C1	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
53	Wriezen, Stadtverwaltung	138	C1	nein					nein	nein
54	Strausberg, Polizei	136	C1	nein					nein	nein
55	S Strausberg Nord	133	C1	nein					nein	nein
56	Rüdersdorf, Krankenhaus	131	C1	nein					nein	nein
57	Strausberg, Philipp-Müller-Str.	127	C1	nein					nein	nein
58	Rüdersdorf, Waldstr.	123	C1	nein	ja				nein	ja
59	Hönow, Thälmannstr.	114	C1	nein	ja				nein	ja
60	Strausberg, Otto-Grotewohl-Ring	114	C1	nein					nein	nein
61	S Birkenstein	112	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
62	Golzow (MOL), Dorf	110	C1	nein					nein	nein

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
63	Alt Zeschdorf, Schule	109	C1	nein					nein	nein
64	S Neuenhagen	109	C1	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
65	Hennickendorf (MOL), Einkaufszentrum	103	C1	nein					nein	nein
66	Falkenberg (MOL), Thälmannstr.	101	C1	nein					nein	nein
67	Neulewin, Dorf	98	C2	nein					nein	nein
68	Hönow, Siedlung	96	C2	nein	ja				nein	ja
69	Lebus, Busbahnhof	95	C2	nein	ja				nein	ja
70	Rüdersdorf, Rathaus	95	C2	ja	ja	ja	ja	ja	ja	
71	Buckow (Märkische Schweiz), Markt	95	C2	nein					nein	nein
72	Waldsiedersdorf, Dorf	95	C2	nein	ja				nein	ja
73	Altlandsberg, Berliner Allee	92	C2	nein	ja				nein	ja
74	Bad Freienwalde, Finanzamt	92	C2	nein					nein	nein
75	Neuenhagen (bei Oderberg), Schule	89	C2	nein					nein	nein
76	Altlandsberg, Nord	84	C2	nein	ja				nein	ja
77	Falkenhagen (MOL), Dorf	83	C2	nein					nein	nein
78	Lebus, Schule	83	C2	nein					nein	nein
79	Petershagen (b. Berlin), Dorfstr.	80	C2	nein					nein	nein
80	Strausberg, Krankenhaus	80	C2	nein					nein	nein
81	Wriezen, Gaswerk	80	C2	nein					nein	nein
82	Seelow-Gusow, Bahnhof	77	C2	nein				ja	nein	ja
83	Klosterdorf	75	C2	nein					nein	nein
84	Hohenwutzen, Dorf	75	C2	nein	ja				nein	ja
85	Rüdersdorf, Schulzenhöhe	75	C2	nein					nein	nein
86	Hönow, Mühlenweg	75	C2	nein					nein	nein
87	Herzfelde (MOL), Rüdersdorfer Str.	74	C2	nein					nein	nein
88	Letschin, Karl-Marx-Str.	73	C2	nein	ja				nein	ja
89	Neutrebbin, Denkmal	72	C2	nein					nein	nein
90	Strausberg, Hegermühlenstr.	71	C2	nein					nein	nein
91	Neuenhagen, Südring	71	C2	nein					nein	nein
92	Bruchmühle, Landsberger Str.	70	C2	nein					nein	nein
93	Neuenhagen, Dahlwitzer Str.	70	C2	nein					nein	nein
94	Altlandsberg, Vorstadt	69	C2	nein	ja				nein	ja
95	Altlandsberg, Buchholzer Allee	69	C2	nein					nein	nein
96	Gottesgabe	69	C2	nein					nein	nein
97	Altranft, Gewerbegebiet	66	C2	nein					nein	nein
98	Bollersdorf, Dorf	65	C2	nein					nein	nein
99	Manschnow, Kreuzung	64	C2	nein	ja				nein	ja
100	Gusow, Hauptstr.	64	C2	nein				ja	nein	ja
101	Altlandsberg, Bahnhofstr.	63	C2	nein					nein	nein
102	Rüdersdorf, Berghof	63	C2	ja	ja	nein	ja	ja	nein	ja
103	Thöringswerder	61	C2	nein					nein	nein
104	Reitwein, Dorf	59	C2	nein					nein	nein
105	Müncheberg, Ambulatorium	59	C2	nein					nein	nein
106	Leuenberg, Dorf	58	C2	nein	ja				nein	ja
107	Hoppegarten, Von-Canstein-Str.	56	C2	nein					nein	nein
108	Seelow, Frankfurter Str.	55	C2	nein					nein	nein
109	Strausberg, Gesundheitszentrum	55	C2	nein					nein	nein
110	Hoppegarten, Sonniges Eck	54	C2	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
111	Neuenhagen, Schweizer Haus	54	C2	nein					nein	nein
112	Fredersdorf (MOL), Beethovenstr.	54	C2	nein					nein	nein
113	Zinndorf	54	C2	nein	ja				nein	ja
114	Wriezen, Tankstelle	53	C2	nein					nein	nein
115	Neuenhagen, Buchenstr.	53	C2	nein					nein	nein
116	Bad Freienwalde, Waldstadt	51	C2	nein					nein	nein
117	Fredersdorf (MOL), Kirche	51	C2	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
118	Beiersdorf (MOL), Dorf	50	C2	nein					nein	nein
119	Rüdersdorf, Einkaufsmarkt	50	C2	nein					nein	nein
120	Rüdersdorf, Willi-Müller-Str.	48	C2	nein					nein	nein
121	Altglietzen, Dorf	47	C2	nein	ja				nein	ja
122	Neuenhagen, Vogelsdorfer Str.	47	C2	nein					nein	nein
123	S Neuenhagen/Süd	47	C2	nein					nein	nein
124	Küstrin-Kietz, Bahnhof	47	C2	nein					nein	nein
125	Neuenhagen, Umspannwerk	47	C2	nein					nein	nein
126	Podelzig, Dorf	47	C2	nein	ja				nein	ja
127	Lietzen, Dorf	46	C2	nein					nein	nein

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
128	Bad Freienwalde, Moorbad	46	C2	nein					nein	nein
129	Alt Zeschdorf, Dorf	45	C2	nein					nein	nein
130	Alt Rüdersdorf, Grundschule	45	C2	nein					nein	nein
131	Heckelberg, Dorf	45	C2	nein					nein	nein
132	Strausberg, Parkplatz Bundeswehr	45	C2	nein					nein	nein
133	Rehfelde, Schule	45	C2	nein					nein	nein
134	Vogelsdorf, Seestr.	45	C2	nein	ja				nein	ja
135	Bralitz, Dorf	44	C2	nein	ja				nein	ja
136	Rüdersdorf, Landhof	44	C2	nein					nein	nein
137	Hönow, Nord	44	C2	nein					nein	nein
138	Bad Freienwalde, Neukietz	44	C2	nein	ja				nein	ja
139	Fredersdorf (MOL), Einkaufszentrum	44	C2	nein					nein	nein
140	Wölsickendorf	43	C2	nein	ja				nein	ja
141	Wriezen, Frankfurter Str.	43	C2	nein	ja				nein	ja
142	Dahlwitz-Hoppegarten, Einkaufscenter	42	C2	nein					nein	nein
143	Freudenberg	42	C2	nein	ja				nein	ja
144	Altranft, Esser	42	C2	nein					nein	nein
145	Zechin, Dorf	41	C2	nein					nein	nein
146	Bliesdorf	41	C2	nein					nein	nein
147	Strausberg, Nordstr.	41	C2	nein					nein	nein
148	Alt Rüdersdorf, K.-Liebknecht-Str.	40	C2	nein					nein	nein
149	Dahlwitz-Hoppegarten, Digitalstr.	40	C2	nein					nein	nein
150	Lietzen, Nord	39	C2	nein	ja				nein	ja
151	Manschnow, Kirchstr.	39	C2	nein	ja				nein	ja
152	Hoppegarten, Lindenallee	39	C2	nein					nein	nein
153	Reitwein, Bahnhof	39	C2	nein					nein	nein
154	Platkow, Dorf	38	C2	nein	ja				nein	ja
155	Altlandsberg, Mendelssohnstr.	38	C2	nein					nein	nein
156	Falkenberg (MOL), Ortsmitte	38	C2	nein					nein	nein
157	Falkenberg (MOL), Gärtnerei	38	C2	nein					nein	nein
158	Ernsthof, Dorf	37	C2	nein	ja				nein	ja
159	Manschnow, Schule	37	C2	nein	ja				nein	ja
160	Rüdersdorf, Marienstr.	37	C2	nein					nein	nein
161	Lebus, Siedlung	37	C2	nein	ja				nein	ja
162	Eggersdorf (Strausberg), Mittelstr.	37	C2	nein					nein	nein
163	Strausberg, Gartenstadt	36	C2	nein					nein	nein
164	Altranft, Bahnhof	35	C2	nein					nein	nein
165	Dolgelin, Schule	35	C2	nein					nein	nein
166	Hoppegarten, MEDIAN Klinik	35	C2	nein	ja				nein	ja
167	Waldesruh, Mahlsdorfer Allee	34	C2	nein	ja				nein	ja
168	Neuenhagen, Westring	34	C2	nein					nein	nein
169	Seelow, Förderschule	34	C2	nein	ja				nein	ja
170	Platkow, Abzweig Letschin	34	C2	nein	ja				nein	ja
171	Münchehofe (b. Dahlw.-Hopp.), Dorfstr.	34	C2	nein					nein	nein
172	Rehfelde, Bahnhof	34	C2	nein					nein	nein
173	Hönow, Am See	34	C2	nein	ja				nein	ja
174	Hoppegarten, Schule	33	C2	nein					nein	nein
175	Friedersdorf (MOL), Dorf	33	C2	nein					nein	nein
176	Müncheberg, Berufsschule	32	C2	nein	ja				nein	ja
177	Vogelsdorf, Multicenter	32	C2	nein					nein	nein
178	Gorgast, Dorf	31	C2	nein	ja				nein	ja
179	Worin, Dorf	31	C2	nein					nein	nein
180	Strausberg, Neue Mühle	31	C2	nein					nein	nein
181	Vogelsdorf, Rüdersdorfer Str.	31	C2	nein	ja				nein	ja
182	Libbenichen, Otto-Grotewohl-Str.	29	C2	nein					nein	nein
183	Treplin, Kirche	29	C2	nein	ja				nein	ja
184	Neuenhagen, Apoldaer Str.	29	C2	nein					nein	nein
185	Hennickendorf (MOL), Wachtelberg	29	C2	nein					nein	nein
186	Bad Freienwalde, Düsterer Grund	28	C2	nein					nein	nein
187	Wegendorf, Siedlung	28	C2	nein					nein	nein
188	Dannenberg	27	C2	nein					nein	nein
189	Waldsiefersdorf, Abzweig	27	C2	nein					nein	nein
190	Prötzel, Kreuzung	27	C2	nein					nein	nein
191	Mallnow	27	C2	nein					nein	nein
192	Krüge	27	C2	nein					nein	nein

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
193	Dahlwitz-Hoppegarten, Breitscheidstr.	27	C2	nein	ja				nein	ja
194	Gielsdorf, Dorf	27	C2	nein					nein	nein
195	Neuenhagen, Carl-Schmücke-Str.	26	C2	nein					nein	nein
196	Münchehofe (bei Dahlwitz-Hop.)	26	C2	nein					nein	nein
197	Hönow, Auf der Höhe	26	C2	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
198	Strausberg, Hohensteiner Chaussee	26	C2	nein					nein	nein
199	Bruchmühle, Sportplatz	25	C2	nein					nein	nein
200	Neuenhagen, Eisenacher Str.	25	C2	nein					nein	nein
201	Haselberg, Dorf	25	C2	nein	ja				nein	ja
202	Sachsendorf, Kirche	25	C2	nein					nein	nein
203	Eggersdorf (Strausberg), Güntherallee	25	C2	nein					nein	nein
204	Hönow, Wördetalstr.	24	C3	nein					nein	nein
205	Rüdersdorf, Berghof-Weiche	24	C3	ja	ja	ja	nein	ja	nein	ja
206	Kienitz, Dorf	24	C3	nein					nein	nein
207	Krummenpfahl	24	C3	nein					nein	nein
208	Strausberg, Am Annatal	24	C3	nein					nein	nein
209	Gusow, Wirtschaftshof	24	C3	nein				ja	nein	ja
210	Altbleyen	23	C3	nein					nein	nein
211	Bad Freienwalde, Schlachthof	23	C3	nein					nein	nein
212	Gielsdorf, Wohnpark	23	C3	nein					nein	nein
213	Fredersdorf (MOL), Lortzingstr.	23	C3	nein					nein	nein
214	Gabow, Dorf	23	C3	nein					nein	nein
215	Wriezen, Max-Reimann-Str.	23	C3	nein	ja				nein	ja
216	Alt Rüdersdorf, Mühle	23	C3	nein					nein	nein
217	Alt Tucheband	23	C3	nein					nein	nein
218	Seelow, Bahnhof	23	C3	nein					nein	nein
219	Steinbeck	23	C3	nein	ja				nein	ja
220	Bad Freienwalde, Berliner Str.	23	C3	nein					nein	nein
221	Libbenichen, B 167	23	C3	nein					nein	nein
222	Hönow, An der Heide	23	C3	nein					nein	nein
223	Hoppegarten, Industriestr.	23	C3	nein	ja				nein	ja
224	Voßberg (MOL), Dorf	22	C3	nein					nein	nein
225	Brunow	22	C3	nein					nein	nein
226	Hönow, Ginsterstr.	22	C3	nein	ja				nein	ja
227	Rüdersdorf, Thälmannstr.	21	C3	nein					nein	nein
228	Eggersdorf (Strausberg), Kirche	21	C3	nein					nein	nein
229	Neuenhagen, Schlosserei	21	C3	nein	ja				nein	ja
230	Jahnsfelde, Kirche	21	C3	nein					nein	nein
231	Seelow, Ernst-Thälmann-Str.	21	C3	nein					nein	nein
232	Neuenhagen (bei Oderberg), Dorf	21	C3	nein					nein	nein
233	Neuenhagen, Schule-Süd	20	C3	nein					nein	nein
234	Vogelsdorf, Spreestr.	20	C3	nein					nein	nein
235	Neuenhagen, Schäferplatz	20	C3	nein					nein	nein
236	Eggersdorf (Strausberg), Ahornallee	20	C3	nein					nein	nein
237	Petershagen (b. Berlin), C.-Zetkin-Str.	20	C3	nein					nein	nein
238	Lüdersdorf (bei Oderberg), Dorf	20	C3	nein					nein	nein
239	Falkenberg (MOL), Papierfabrik	20	C3	nein					nein	nein
240	Lunow, Dorf	19	C3	nein					nein	nein
241	Buckow (Märk. Schw.), Berliner Str.	19	C3	nein					nein	nein
242	Schulzendorf (MOL), Dorf	19	C3	nein					nein	nein
243	Fredersdorf (MOL), Bachstr.	19	C3	nein					nein	nein
244	Hermersdorf	19	C3	nein					nein	nein
245	Vogelsdorf, Fröbelstr.	19	C3	nein					nein	nein
246	Eggersdorf (Strausberg), Hasenweg	19	C3	nein					nein	nein
247	Strausberg, Torfhaus	19	C3	nein					nein	nein
248	Fredersdorf (MOL), Röntgenstr.	19	C3	nein					nein	nein
249	Bad Freienwalde, Victor-Blüthgen-Str.	18	C3	nein					nein	nein
250	Görlsdorf (MOL)	18	C3	nein	ja				nein	ja
251	Hoppegarten, Bergstr.	18	C3	nein					nein	nein
252	Buckow (Märkische Schweiz), Strand	18	C3	nein					nein	nein
253	Münchehofe (bei Müncheberg)	18	C3	nein					nein	nein
254	Hohenstein	18	C3	nein	ja				nein	ja
255	Neuenhagen, Herrmann-Löns-Str.	17	C3	nein					nein	nein
256	Waldsiefersdorf, W.-Pieck-Str.	17	C3	nein					nein	nein
257	S Strausberg Stadt	17	C3	nein					nein	nein

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
258	Rüdersdorf, Frachtzentrum	17	C3	nein	ja				nein	ja
259	Alt Mahlisch	17	C3	nein					nein	nein
260	Bad Freienwalde, Stadtrandsiedlung	17	C3	nein	ja				nein	ja
261	Neuenhagen, Hauptmannstr.	17	C3	nein					nein	nein
262	Schönfließ (MOL), Bahnhof	17	C3	nein					nein	nein
263	Rüdersdorf, Vogelsdorfer Str.	16	C3	nein					nein	nein
264	Küstrin-Kietz, Marktstr.	16	C3	nein	ja				nein	ja
265	Bad Freienwalde, Scheunenstr.	16	C3	nein					nein	nein
266	Waldesruh, Schießplatz	16	C3	nein					nein	nein
267	Fredersdorf (MOL), Bruchmühler Str.	16	C3	nein					nein	nein
268	Petershagen (bei FF), Dorfmitte	16	C3	nein					nein	nein
269	Frankenfelde (MOL), Dorf	16	C3	nein					nein	nein
270	Strausberg, Hennickendorfer Chaussee	15	C3	nein	ja				nein	ja
271	Reichenow, Schule	15	C3	nein					nein	nein
272	Hoppegarten, Hönower Weg	15	C3	nein					nein	nein
273	Podelzig, Abzweig Klessin	15	C3	nein	ja				nein	ja
274	Eggersdorf (Strausberg), Zentrum	15	C3	nein					nein	nein
275	Jahnsfelde, Gaststätte	15	C3	nein					nein	nein
276	Alt Rüdersdorf, Sieben Häuser	15	C3	nein					nein	nein
277	Hönow, Stienitzstr.	15	C3	nein					nein	nein
278	Prötzel, Prädikow	15	C3	nein					nein	nein
279	Kunersdorf (MOL), Dorf	14	C3	nein					nein	nein
280	Bruchmühle, Friedhof	14	C3	nein					nein	nein
281	Schönfließ (MOL), Dorf	14	C3	nein					nein	nein
282	Strausberg, Kulturpark	14	C3	nein					nein	nein
283	Rathstock, B 112	14	C3	nein					nein	nein
284	Obersdorf, Dreieck	14	C3	nein					nein	nein
285	Seelow, Gedenkstätte	14	C3	nein	ja				nein	ja
286	Neuenhagen, Weimarerstr.	14	C3	nein	ja				nein	ja
287	Buschdorf, Kirche	14	C3	nein					nein	nein
288	Neuenhagen, Reiherhorst	14	C3	nein					nein	nein
289	Trebnitz, Schloß	14	C3	nein					nein	nein
290	Heinersdorf (LOS), Dorf	13	C3	nein					nein	nein
291	Bad Freienwalde, Schloßpark	13	C3	nein					nein	nein
292	Lunow, Kreuzung	13	C3	nein					nein	nein
293	Wriezen, Krankenhaus	13	C3	nein					nein	nein
294	Dolgelin, Bahnhof	13	C3	nein					nein	nein
295	Petershagen (b. Berlin), Müllerstr.	13	C3	nein					nein	nein
296	Wesendahl	13	C3	nein					nein	nein
297	Bralitz, Kinderheim	13	C3	nein					nein	nein
298	Neubleyen	13	C3	nein					nein	nein
299	Herzhorn, Abzweig	13	C3	nein	ja				nein	ja
300	Altgaul, Wendestelle	13	C3	nein					nein	nein
301	Dahlwitz-Hoppegarten, Gemeinde	13	C3	nein	ja				nein	ja
302	Altfriedland, Dorf	13	C3	nein					nein	nein
303	Bad Freienwalde, Eduardshof	13	C3	nein					nein	nein
304	Dahlwitz-Hoppegarten, Friedhof	13	C3	nein					nein	nein
305	Batzlow	12	C3	nein					nein	nein
306	Hönow, Libellenstr.	12	C3	nein	ja				nein	ja
307	Herzhorn, Dorf	12	C3	nein					nein	nein
308	Hönow, Dorf	12	C3	nein					nein	nein
309	Alt Rosenthal	12	C3	nein					nein	nein
310	Güstebieser Loose, Dorf	12	C3	nein					nein	nein
311	Fredersdorf (MOL), Schule	12	C3	nein					nein	nein
312	Eggersdorf (Strausberg), Goethestr.	12	C3	nein					nein	nein
313	Reichenberg, Schule	12	C3	nein					nein	nein
314	Diedersdorf (MOL), Dorf	12	C3	nein					nein	nein
315	Eggersdorf (SRB), Landsberger Str.	12	C3	nein					nein	nein
316	Sydowswiese	12	C3	nein					nein	nein
317	Genschmar, Dorf	12	C3	nein	ja				nein	ja
318	Hoppegarten, Handwerkerstr. Süd	12	C3	nein					nein	nein
319	Lüdersdorf (bei Wriezen)	12	C3	nein					nein	nein
320	Buckow (Märk.Schw.), Neue Promenade	12	C3	nein					nein	nein
321	Torgelow (MOL)	12	C3	nein					nein	nein
322	Bad Freienwalde, Malche	12	C3	nein					nein	nein

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
323	Eggersdorf (Strausberg), Schule	12	C3	nein					nein	nein
324	Reichenberg, Kreuzung	12	C3	nein					nein	nein
325	Eggersdorf (Strausberg), Platanenallee	11	C3	nein					nein	nein
326	Harnekop, Dorf	11	C3	nein	ja				nein	ja
327	Neufriedland	11	C3	nein					nein	nein
328	Vogelsdorf, Gewerbegebiet	11	C3	nein	ja				nein	ja
329	Ruhlsdorf (MOL)	11	C3	nein					nein	nein
330	Strausberg, Landhausstr.	11	C3	nein					nein	nein
331	Beauregard, Altwriezen	11	C3	nein					nein	nein
332	Bad Freienwalde, Ringstr.	11	C3	nein					nein	nein
333	Garzau, Dorfstr.	11	C3	nein	ja				nein	ja
334	Bralitz, Imperhandel	11	C3	nein					nein	nein
335	Gorgast, Schäferrei	11	C3	nein					nein	nein
336	Karlshof (bei Neulewin)	11	C3	nein					nein	nein
337	Letschin, Wriezener Str.	10	C3	nein					nein	nein
338	Zechin, Kita	10	C3	nein					nein	nein
339	Garzin, Gärtnerei	10	C3	nein					nein	nein
340	Neuenhagen, Rosa-Luxemburg-Damm	10	C3	nein	ja				nein	ja
341	Bruchmühle, Mühlenfließ	10	C3	nein					nein	nein
342	Sophienthal, Dorf	10	C3	nein					nein	nein
343	Schulzendorf (MOL), Reitplatz	10	C3	nein					nein	nein
344	Altmädewitz, Dorf	10	C3	nein					nein	nein
345	Bad Freienwalde, Amtsstr.	10	C3	nein					nein	nein
346	Falkenhagen (MOL), See	10	C3	nein					nein	nein
347	Güstebieser Loose, Neubau	10	C3	nein					nein	nein
348	Petershagen (b. Bln), Bruchmühler Str.	10	C3	nein					nein	nein
349	Jahnsfelde, An der B 1	10	C3	nein					nein	nein
350	Falkenberg (MOL), Amalienhof	10	C3	nein					nein	nein
351	Bad Freienwalde, Fontaneplatz	10	C3	nein					nein	nein
352	Groß Neuendorf, Dorf	10	C3	nein					nein	nein
353	Wulkow (bei Trebnitz)	10	C3	nein					nein	nein
354	Wilhelmsaue, Dorf	10	C3	nein					nein	nein
355	Ihlow (MOL)	10	C3	nein					nein	nein
356	Bruchmühle, Fredersdorfer Str.	9	C3	nein					nein	nein
357	Neutrebbin, Wriezener Str.	9	C3	nein	ja				nein	ja
358	Reichenow, Dorf	9	C3	nein					nein	nein
359	Wilkendorf, Dorf	9	C3	nein					nein	nein
360	Eggersdorf (Müncheberg), Dorf	9	C3	nein					nein	nein
361	Bollersdorf, Abzweig Buckow	9	C3	nein					nein	nein
362	Wollup	9	C3	nein					nein	nein
363	Garzau, Kita	9	C3	nein					nein	nein
364	Hoppegarten (bei Münch.), Wendeschl.	9	C3	nein					nein	nein
365	Neukietz	9	C3	nein	ja				nein	ja
366	Niederjesar, Dorf	9	C3	nein					nein	nein
367	Dolgelin, Dorf	9	C3	nein					nein	nein
368	Herzfelde (MOL), Strausberger Str.	9	C3	nein					nein	nein
369	Sternebeck	9	C3	nein	ja				nein	ja
370	Gusow, Siedlung	9	C3	nein	ja				nein	ja
371	Bollersdorf, Kreuzung	9	C3	nein	ja				nein	ja
372	Ringewalde (MOL), Dorf	9	C3	nein					nein	nein
373	Zäckericker Loose, Ausbau	8	C3	nein	ja				nein	ja
374	Petershagen (b. Berlin), Rathausstr.	8	C3	nein					nein	nein
375	Wesendahl, Siedlung	8	C3	nein	ja				nein	ja
376	Ortzig, Friedhof	8	C3	nein					nein	nein
377	Schulzendorf (MOL), Möglin	8	C3	nein					nein	nein
378	Zechin, Meisterstr.	8	C3	nein					nein	nein
379	Neulewin, Kreuzung	8	C3	nein	ja				nein	ja
380	Neubarnim, Kreuzung	8	C3	nein	ja				nein	ja
381	Wuschewier, Dorf	8	C3	nein	ja				nein	ja
382	Werbzig (MOL), Dorf	8	C3	nein					nein	nein
383	Alttrebbin	8	C3	nein					nein	nein
384	Zechin, Schleuse	8	C3	nein					nein	nein
385	Hönow, Brandenburgische Str.	8	C3	nein	ja				nein	ja
386	Lietzen, Vorwerk Kreuzung	8	C3	nein					nein	nein
387	Petershagen (b. Berlin), Hubertusallee	8	C3	nein					nein	nein

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
388	Neu Mahlisch	8	C3	nein					nein	nein
389	Döbberin, Dorf	8	C3	nein					nein	nein
390	Strausberg, Ernst-Thälmann-Str.	7	C3	nein					nein	nein
391	Kienitz, Nord	7	C3	nein	ja				nein	ja
392	Eggersdorf (Strausberg), Georgstr.	7	C3	nein					nein	nein
393	Herzfelde (MOL), Ziegelwerk	7	C3	nein					nein	nein
394	Petershagen (b. Berlin), Liebknechtstr.	7	C3	nein					nein	nein
395	Petershagen (b. Berlin), Elbestr.	7	C3	nein					nein	nein
396	Jäckelsbruch	7	C3	nein					nein	nein
397	Neulangsow	7	C3	nein	ja				nein	ja
398	Beiersdorf (MOL), Baumschule	7	C3	nein					nein	nein
399	Radebrück, Kreuzung	7	C3	nein					nein	nein
400	Lebus, Bahnhof	7	C3	nein	ja				nein	ja
401	Marxdorf	7	C3	nein					nein	nein
402	Petershagen (b. Bln), Pieck-Str./Schule	7	C3	nein					nein	nein
403	Karlsdorf (MOL), Abzweig B 167	7	C3	nein					nein	nein
404	Grunow (MOL), Dorf	7	C3	nein					nein	nein
405	Eichwerder	7	C3	nein					nein	nein
406	Wegendorf, Dorf	7	C3	nein					nein	nein
407	Golzow (MOL), Bahnhof	7	C3	nein					nein	nein
408	Metzdorf	7	C3	nein					nein	nein
409	Gabow, Berg	7	C3	nein					nein	nein
410	Kiehnwerder, Dorf	7	C3	nein					nein	nein
411	Bralitz, Abzweig	7	C3	nein					nein	nein
412	Sietzing	7	C3	nein					nein	nein
413	Neuwustrow	7	C3	nein					nein	nein
414	Hönow, Hoppegartener Str.	7	C3	nein					nein	nein
415	Bad Freienwalde, Melcherstr.	7	C3	nein					nein	nein
416	Neutornow (MOL)	7	C3	nein					nein	nein
417	Neureetz, Neubau	7	C3	nein					nein	nein
418	Karlsdorf (MOL), Dorf	7	C3	nein					nein	nein
419	Kunersdorf (MOL), B 167	6	C3	nein					nein	nein
420	Biesdorf (MOL)	6	C3	nein					nein	nein
421	Wilkendorf, Golfpark	6	C3	nein					nein	nein
422	Neulietzegöricke	6	C3	nein					nein	nein
423	Werder (bei Rehfelde), Dorf	6	C3	nein					nein	nein
424	Fredersdorf (MOL), Posentsche Str.	6	C3	nein					nein	nein
425	Bad Freienwalde, Sachsenhof	6	C3	nein					nein	nein
426	Zechin, Genschmarer Str.	6	C3	nein					nein	nein
427	Treplin, Gaststätte	6	C3	nein					nein	nein
428	Müncheberg, Forst	6	C3	nein					nein	nein
429	Zäckericker Loose, Dorf	6	C3	nein					nein	nein
430	Bad Freienwalde, A.-Heese-Str.	6	C3	nein					nein	nein
431	Letschin, Bahnübergang	6	C3	nein					nein	nein
432	Neurüdnitz, Dorf	6	C3	nein					nein	nein
433	Falkenhagen (MOL), Betonstr.	6	C3	nein					nein	nein
434	Lüdersdorf, Gemeinde	6	C3	nein					nein	nein
435	Altbarnim, Wubrigsberg	6	C3	nein					nein	nein
436	Neuentempel	6	C3	nein					nein	nein
437	Vogelsdorf, Fredersdorfer Str.	6	C3	nein	ja				nein	ja
438	Altbarnim, Kleinbarnim	6	C3	nein					nein	nein
439	Klein Neuendorf, Kreuzung	6	C3	nein					nein	nein
440	Rathsdorf	6	C3	nein					nein	nein
441	Croustillier	6	C3	nein	ja				nein	ja
442	Diedersdorf (MOL), Waldsiedlung	5	C3	nein					nein	nein
443	Neureetz, Dorf	5	C3	nein					nein	nein
444	Hönow, Am Grünzug	5	C3	nein	ja	ja	ja	ja	ja	
445	Fredersdorf (MOL), Friedrich-Engels-Str.	5	C3	nein					nein	nein
446	Podelzig, Siedlung	5	C3	nein					nein	nein
447	Müncheberg, Oberstufenzentrum	5	C3	nein					nein	nein
448	Schiffmühle, Alte Schule	5	C3	nein	ja				nein	ja
449	Neuenhagen, Am Rathaus	5	C3	nein	ja				nein	ja
450	Schiffmühle, Dorf	5	C3	nein	ja				nein	ja
451	Niederjesar, Abzweig Alt Mahlisch	5	C3	nein					nein	nein
452	Altgietzen, Ziegelei	5	C3	nein	ja				nein	ja

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
453	Hathenow	5	C3	nein	ja				nein	ja
454	Klein Neuendorf, Dorf	5	C3	nein					nein	nein
455	Wulkow (bei Booßen), Dorfstr.	5	C3	nein					nein	nein
456	Strausberg, Steuerhaus	5	C3	nein	ja				nein	ja
457	Platzfelde	5	C3	nein					nein	nein
458	Wriezen, Odervorstadt	5	C3	nein					nein	nein
459	Wollenberg, Kreuzung	5	C3	nein					nein	nein
460	Altlandsberg, Werneuchener Weg	5	C3	nein					nein	nein
461	Bad Freienwalde, Goethestr.	5	C3	nein					nein	nein
462	Altglietzen, Konradsbrück	5	C3	nein	ja				nein	ja
463	Friedrichsaue (MOL)	5	C3	nein	ja				nein	ja
464	Güstebieser Loose, Wolfsecke	4	C3	nein					nein	nein
465	Lietzen, Vorwerk Dorf	4	C3	nein					nein	nein
466	Pritzhagen, Dorf	4	C3	nein					nein	nein
467	Letschin, Bahnhof	4	C3	nein					nein	nein
468	Altglietzen, Abzweig Neuenhagen	4	C3	nein					nein	nein
469	Hohenwutzen, Damm	4	C3	nein					nein	nein
470	Niederjesar, Am See	4	C3	nein					nein	nein
471	Wollenberg, Dorf	4	C3	nein	ja				nein	ja
472	Gieshof, Ausbau	4	C3	nein					nein	nein
473	Regenmantel	4	C3	nein					nein	nein
474	Karlsbiese	4	C3	nein					nein	nein
475	Heckelberg, Ausbau	4	C3	nein					nein	nein
476	Voßberg (MOL), Ausbau	4	C3	nein					nein	nein
477	Beauregard, Alter Bahnhof	4	C3	nein					nein	nein
478	Gladowshöhe	4	C3	nein	ja				nein	ja
479	Neuenhagen, Goetheschule	4	C3	nein					nein	nein
480	Worin, Grüner Wald/B 1	4	C3	nein					nein	nein
481	Eggersdorf (Strausberg), Waldfriedhof	4	C3	nein					nein	nein
482	Strausberg, Stadtmauer	4	C3	nein	ja				nein	ja
483	Schulzendorf (MOL), Abzweig	4	C3	nein					nein	nein
484	Golzow (MOL), Kreuzung	4	C3	nein					nein	nein
485	Lebus, Ausbau	4	C3	nein	ja				nein	ja
486	Neumädewitz	4	C3	nein	ja				nein	ja
487	Rüdersdorf, Waldkater	4	C3	nein					nein	nein
488	Rüdersdorf, Waldsiedlung	4	C3	nein					nein	nein
489	Neuenhagen, Sankt-Georgs-Weg	4	C3	nein					nein	nein
490	Falkenhagen (MOL), Regenmanteler Str.	4	C3	nein					nein	nein
491	Gratze	4	C3	nein					nein	nein
492	Neubarnim, Oberdorf	4	C3	nein					nein	nein
493	Strausberg, Treuenhof	4	C3	nein	ja				nein	ja
494	Vevais	4	C3	nein					nein	nein
495	Fredersdorf (MOL), Am Rathaus	4	C3	nein					nein	nein
496	Bollersdorf, Höhe	3	C3	nein					nein	nein
497	Altwustrow	3	C3	nein					nein	nein
498	Bleyen, Kuhbrücke	3	C3	nein					nein	nein
499	Wegendorf, Kornblumenstr.	3	C3	nein	ja				nein	ja
500	Buchholz (MOL), Abzweig	3	C3	nein					nein	nein
501	Neuhardenberg, Kirche	3	C3	nein					nein	nein
502	Lüdersdorf (b. Oderbg), Abzw Stolzenh.	3	C3	nein					nein	nein
503	Altlangow, Dorf	3	C3	nein					nein	nein
504	Fredersdorf (MOL), Busentscher Weg	3	C3	nein					nein	nein
505	Kerstenbruch	3	C3	nein	ja				nein	ja
506	Woltersdorf (LOS), Am Stolp	3	C3	nein					nein	nein
507	Eggersdorf (SRB), Im Stillen Grund	3	C3	nein					nein	nein
508	Wegendorf, Magnolienstr.	3	C3	nein					nein	nein
509	Hackenow, Hackenower Weg	3	C3	nein					nein	nein
510	Bad Freienwalde, Am Friedhof	3	C3	nein	ja				nein	ja
511	Wriezen, Internat	3	C3	nein					nein	nein
512	Treplin, Am See	3	C3	nein	ja				nein	ja
513	Eggersdorf (Strausberg), Wiener Str.	3	C3	nein					nein	nein
514	Lietzen, Bahnhofstr.	3	C3	nein					nein	nein
515	Altglietzen, Wendestelle	3	C3	nein					nein	nein
516	Harnekop, Sägewerk	3	C3	nein	ja				nein	ja
517	Neugersdorf	3	C3	nein					nein	nein

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
518	Neutrebbin, Kreuzung	3	C3	nein					nein	nein
519	Carzig, B 167	3	C3	nein					nein	nein
520	Letschin, Bahnhofstr.	3	C3	nein					nein	nein
521	Niederjesar, Ernst-Thälmann-Str.	3	C3	nein					nein	nein
522	Münchehofe (b. Dahlw.-H.), Klärwerk	3	C3	nein					nein	nein
523	Katharinenhof	3	C3	nein					nein	nein
524	Cöthen	3	C3	nein					nein	nein
525	Gersdorf (MOL)	3	C3	nein					nein	nein
526	Bralitz, Am Spitz	3	C3	nein					nein	nein
527	Neubarnim, Bahnhof	3	C3	nein					nein	nein
528	Heckelberg, Ambulatorium	3	C3	nein					nein	nein
529	Grunow (MOL), Ausbau	3	C3	nein					nein	nein
530	Lunow, Ausbau	2	C3	nein					nein	nein
531	Neuküstrinchen	2	C3	nein					nein	nein
532	Altgaul, Dorf	2	C3	nein					nein	nein
533	Eichwerder, Abzweig Neukietz	2	C3	nein					nein	nein
534	Posedin, Posediner Str.	2	C3	nein					nein	nein
535	Gieshof, Friedhof	2	C3	nein					nein	nein
536	Neulietzegöricke, Wendestelle	2	C3	nein					nein	nein
537	Podelzig, Schäfergrund	2	C3	nein					nein	nein
538	Hönow, Altlandsberger Chaussee	2	C3	nein					nein	nein
539	Rathstock, Abzweig Reitwein	2	C3	nein					nein	nein
540	Neuenhagen, Gewerbegebiet	2	C3	nein					nein	nein
541	Wriezen, Homburgshöhe	2	C3	nein					nein	nein
542	Petershagen (bei FF), Ortsausgang	2	C3	nein					nein	nein
543	Eggersdorf (Müncheberg), Siedlung	2	C3	nein					nein	nein
544	Wegendorf, Abzweig	2	C3	nein					nein	nein
545	Lebus, Wüste Kunersdorf	2	C3	nein	ja				nein	ja
546	Sophienhof	2	C3	nein					nein	nein
547	Kerstenbruch, Ausbau	2	C3	nein	ja				nein	ja
548	Herrenhof (MOL)	2	C3	nein					nein	nein
549	Neuranft	2	C3	nein					nein	nein
550	Garzin, Dorfstr.	2	C3	nein					nein	nein
551	Golzow (MOL), Friedrichsaue Ausbau	2	C3	nein					nein	nein
552	Rehfeld (MOL), Sophienthaler Str.	2	C3	nein					nein	nein
553	Gieshof, Neubau	2	C3	nein					nein	nein
554	Beerbaum	2	C3	nein					nein	nein
555	Manschnow, Mühle	2	C3	nein					nein	nein
556	Rehfelde, Dorf	2	C3	nein					nein	nein
557	Ferdinandshof (MOL)	2	C3	nein					nein	nein
558	Obersdorf, Bahnhofstr.	2	C3	nein					nein	nein
559	Tempelberg, Abzweig	2	C3	nein					nein	nein
560	Sternebeck, Bahnhof	2	C3	nein					nein	nein
561	Küstrin-Kietz, Friedhof	2	C3	nein					nein	nein
562	Schulzendorf (MOL), Bahnhof	2	C3	nein					nein	nein
563	Neuenhagen (b. Od.), Ziegelw. Regina	2	C3	nein					nein	nein
564	Letschin, Forstacker	2	C3	nein					nein	nein
565	Petershagen (b. Berlin), Hermannstr.	1	C3	nein					nein	nein
566	Trebnitz, Bahnhof	1	C3	nein					nein	nein
567	Biesdorf (MOL), Ortseingang	1	C3	nein					nein	nein
568	Diedersdorf (MOL), Ausbau	1	C3	nein					nein	nein
569	Sophienthal, Brücke	1	C3	nein	ja				nein	ja
570	Wuschewier, Horst	1	C3	nein					nein	nein
571	Leuenberg, Bahnhof	1	C3	nein					nein	nein
572	Jahnsfelde, Grube	1	C3	nein					nein	nein
573	Podelzig, Unterdorf	1	C3	nein	ja				nein	ja
574	Neugaul	1	C3	nein					nein	nein
575	Altreetz, Bahnhof	1	C3	nein					nein	nein
576	Quappendorf	1	C3	nein					nein	nein
577	Gorgast, Bahnhof	1	C3	nein					nein	nein
578	Neuhardenberg, Amtsverwaltung	1	C3	nein					nein	nein
579	Buckow (Märkische Schweiz), Bahnhof	1	C3	nein					nein	nein
580	Lebus, Kietzer Chaussee	1	C3	nein					nein	nein
581	Petershagen (b. Berlin), Uhlandstr.	1	C3	nein					nein	nein
582	Carzig, Dorf	1	C3	nein					nein	nein

Lfd.Nr.	HstName	FG ST	Kategorie	Tram	Hochbord	Fläche	Zuwegung	Blind.	barrierefrei	teilw.
583	Altlandsberg, Vorwerk	1	C3	nein					nein	nein
584	Lichtenow, Heidekrug	1	C3	nein					nein	nein
585	Werder (bei Rehfelde), Abzweig	1	C3	nein					nein	nein
586	Seelow, Siedlung	1	C3	nein					nein	nein
587	Werneuchen, Bahnhof	1	C3	nein					nein	nein
588	Neuhardenberg, Abzweig Letschin	1	C3	nein					nein	nein
589	Pritzhagen, Abzweig	1	C3	nein					nein	nein
590	Solikante, Dorfstr.	1	C3	nein					nein	nein
591	Buckow (Märk. Schw.), Jugendherberge	1	C3	nein					nein	nein
592	Neubarnim, Unterdorf	1	C3	nein					nein	nein
593	Posedin, Ortziger Str.	1	C3	nein					nein	nein
594	Letschin, Küstriner Str.	1	C3	nein					nein	nein
595	Gieshof, Mitte	1	C3	nein					nein	nein
596	Buchholz (MOL), Dorf	1	C3	nein					nein	nein
597	Altglietzen, Kreuzung Neuenhagen	1	C3	nein					nein	nein
598	Altmädewitz, Bahnhof	1	C3	nein					nein	nein
599	Niederjesar, Akazienweg	1	C3	nein					nein	nein
600	Frankenfelde (MOL), Abzweig	1	C3	nein					nein	nein
601	Frankenfelde (MOL), Wriezener Str.	1	C3	nein					nein	nein
602	Altbarnim, Großbarnim	1	C3	nein					nein	nein
603	Zäckericker Loose, Zollbrücke Kreuz.	1	C3	nein					nein	nein
604	Neuenhagen, Grünstr.	1	C3	nein					nein	nein
605	Heinrichsdorf (MOL)	0	C3	nein					nein	nein
606	Wollenberg, Stern	0	C3	nein					nein	nein
607	Falkenberg (MOL), Amalienhof Ausbau	0	C3	nein					nein	nein
608	Heckelberg, Alte Schule	0	C3	nein					nein	nein
609	Petershagen (b. Berlin), Rathaus	0	C3	nein					nein	nein
610	Obersdorf, Abzweig Hermersdorf	0	C3	nein					nein	nein
611	Neutrebbin, Burgwall	0	C3	nein					nein	nein
612	Neutrebbin, Bahnhof	0	C3	nein					nein	nein