



# Nahverkehrsplan für den kommunalen ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald ab 2021





<b>Auftraggeber:</b>	Landkreis Dahme-Spreewald Reutergasse 12, 15907 Lübben (Spreewald) Verantwortlich: Christian Jank
<b>Auftragnehmer:</b>	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG Warschauer Straße 59A, 10243 Berlin Verantwortlich: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20) Bearbeitung: Christian Gruss Boris Eitel Martin Liebing Leon Allimonos

Lübben (Spreewald), 16. Dezember 2020

## *Beschluss des Kreistages Nr. 2020/119*

### Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplans</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV</b>	<b>5</b>
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur	5
2.2	Tourismus	9
2.3	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	9
2.4	Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten	18
<b>3</b>	<b>Angebots- und Nachfrageanalyse</b>	<b>20</b>
3.1	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	20
3.1.1	Liniennetz, Leistungsangebot und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	20
3.1.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)	23
3.1.3	Angebotsstruktur und -qualität im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)	25
3.1.4	Erreichbarkeit zentraler Orte	32
3.1.5	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme	33
3.2	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	36
3.3	Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf	38



<b>4</b>	<b>Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen</b>	<b>42</b>
4.1	Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots	42
4.2	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung	42
4.3	Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen	45
4.4	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards	45
4.4.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	46
4.4.2	Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz und PlusBus-Konzept	50
4.4.3	Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten	53
4.4.4	Besondere Vorgaben für die Schülerbeförderung	54
4.4.5	Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre	55
4.4.6	Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland	56
4.4.7	Vorgaben für die Anbindung des Flughafens BER (Terminal)	59
4.4.8	Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang	60
4.5	Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe	65
4.5.1	Bürgerbefragung zur subjektiven Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV	65
4.5.1.1	Durchführung	65
4.5.1.2	Auswertung und Ergebnisse	65
4.5.1.3	Schlussfolgerungen und Ableitungen	71
4.5.2	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	71
4.5.3	Maßnahmen für die Angebotsentwicklung des kommunalen ÖPNV im regionalen Netz	72
4.5.4	Angebotsgestaltung in Stadtverkehren und Anbindung von Gewerbestandorten	80
4.5.5	Maßnahmen im Ergänzungsnetz und Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen	83
4.5.6	Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan	87
<b>5</b>	<b>Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement</b>	<b>89</b>
5.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	89
5.2	Qualitätsmanagement	96
<b>6</b>	<b>Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2025</b>	<b>98</b>
6.1	Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen	98
6.2	Räumliche Differenzierung	100
<b>7</b>	<b>Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing</b>	<b>101</b>
7.1	Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung	101



7.2	Unternehmensorganisation	102
7.3	Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	103
7.3.1	Linienbündelung	103
7.3.2	Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung	103
7.4	Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	106
7.5	Marketing	107
<b>8</b>	<b>Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV</b>	<b>108</b>
8.1	Investitionsbedarf und Investitionsförderung	108
8.2	Beförderungstarife	114
8.3	Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum	115
8.4	Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des kÖPNV	117

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Lk Dahme-Spreewald	6
Tabelle 2-2	Übersicht zur Einwohnerentwicklung	11
Tabelle 2-3	Entwicklung der Schülerzahlen und Fahrschülerzahlen nach Altersstufen	12
Tabelle 2-4	Beschäftigte am Wohnort und Arbeitsort sowie Arbeitslose 2008 bis 2019	13
Tabelle 2-5	Pendlerdaten 2009 - 2019 <sup>21</sup>	13
Tabelle 2-6	Pendlerbeziehungen mit Berlin 2009 - 2019 [Pers.] <sup>21</sup>	14
Tabelle 2-7	Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2009 - 2019 [Pers.]	15
Tabelle 2-8	Motorisierungsgrad	17
Tabelle 3-1	Nutzfahrleistungen im SPNV-Netz (2020)	20
Tabelle 3-2	SPNV-Angebot im Landkreis Dahme-Spreewald (Dezember 2020)	21
Tabelle 3-3	Fahrtenangebot und Nutzfahrleistungen im Busliniennetz 2020 und 2014	24
Tabelle 3-4	Verkehrsachsen des kÖPNV	26
Tabelle 3-5	Stadt- und Ortsbuslinien im Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU)	28
Tabelle 3-6	Nichteinhaltung der Vorgaben zur Erreichbarkeit zentraler Orte	33
Tabelle 3-7	Realisierungsstand der Verknüpfungen	34



Tabelle 4-1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	47
Tabelle 4-2	Definition und Vorgaben für die Relationen im regionalen Hauptnetz	50
Tabelle 4-3	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	53
Tabelle 4-4	Vorgaben für die Mindestbedienung der Stadtverkehre	56
Tabelle 4-5	Definition und Vorgaben der Kategorien im Verflechtungsraum Berliner Umland	57
Tabelle 4-6	Vorgaben für die Mindestbedienung der Relationen im VBU	57
Tabelle 4-7	Vorgaben für die Anbindung des Flughafens BER (Terminal 1-2)	59
Tabelle 4-8	Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)	60
Tabelle 6-1	Nachfrageentwicklung im ÖPNV bis 2025 [Tausend Personen]	99
Tabelle 6-2	Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige bis 2025	100
Tabelle 8-1	Barrierefreiheit der erhobenen Haltestellen nach Kategorie und Fahrgastaufkommen	112

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 3-1	Verteilung der Schulanfangszeiten	32
Abbildung 3-2	ÖPNV-Beförderungsfälle - Landkreis LDS	36
Abbildung 4-1	Alters- und Geschlechterverteilung der Stichprobe	66
Abbildung 4-2	Verteilung der Rückläufe nach Ortsteilen	66
Abbildung 4-3	Zufriedenheitsverteilung	67
Abbildung 4-4	Zufriedenheit nach Gemeinden	68
Abbildung 4-5	Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel	69
Abbildung 4-6	Bedingungen für häufigere Nutzung	70
Abbildung 8-1	Flottenstruktur der RVS 2014 und 2019	109
Abbildung 8-2	Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des kÖPNV	119

## Kartenverzeichnis

Karte 1	Einwohnerdichte nach Gemeinden
Karte 2	Einwohnerentwicklung 2013 - 2019 nach Gemeinden
Karte 3	ÖPNV-Netz nach Betreibern und Zentrale Orte



Karte 4	ÖPNV-relevante Ziele (POI)
Karte 5	Pendlerverflechtungen 2019, kreisintern
Karte 6	Pendlerverflechtungen 2019, kreisextern ohne Berlin
Karte 7	Pendlerverflechtungen 2019, Auszug Berlin
Karte 8	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2014-2019, kreisintern
Karte 9	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2014-2019, kreisextern ohne Berlin
Karte 10	Veränderungen der Pendlerverflechtungen 2014-2019, Auszug Berlin
Karte 11	Motorisierungsgrad der Gemeinden
Karte 12	ÖPNV-Liniennetz
Karte 13	ÖPNV-Liniennetz VBU
Karte 14	Angebotshäufigkeit Schultag
Karte 15	Angebotshäufigkeit Ferientag
Karte 16	Angebotshäufigkeit Samstag
Karte 17	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag
Karte 18	Angebotshäufigkeit Schultag im VBU
Karte 19	Angebotshäufigkeit Ferientag im VBU
Karte 20	Angebotshäufigkeit Samstag im VBU
Karte 21	Angebotshäufigkeit Sonntag im VBU
Karte 22	Angebotshäufigkeit Schultag in Lübben
Karte 23	Angebotshäufigkeit Ferientag in Lübben
Karte 24	Angebotshäufigkeit Samstag in Lübben
Karte 25	Angebotshäufigkeit Sonntag in Lübben
Karte 26	Angebotshäufigkeit Schultag in Königs Wusterhausen
Karte 27	Angebotshäufigkeit Ferientag in Königs Wusterhausen
Karte 28	Angebotshäufigkeit Samstag in Königs Wusterhausen
Karte 29	Angebotshäufigkeit Sonntag in Königs Wusterhausen
Karte 30	Schulstandorte 2020
Karte 31	Fahrschülerströme 2020 - Grundschule
Karte 32	Fahrschülerströme 2020 - Förderschule
Karte 33	Fahrschülerströme 2020 - Oberschule
Karte 34	Fahrschülerströme 2020 - Gymnasium
Karte 35	Fahrschülerströme 2020 - Oberstufenzentrum
Karte 36	Erreichbarkeit Nahbereichszentren Schultag
Karte 37	Erreichbarkeit Nahbereichszentren Ferientag



Karte 38	Erreichbarkeit Mittelzentren Schultag
Karte 39	Erreichbarkeit Mittelzentren Ferientag
Karte 40	Erreichbarkeit Oberzentren Schultag
Karte 41	Erreichbarkeit Oberzentren Ferientag
Karte 42	Nachfrage am Schultag
Karte 43	Nachfrage am Samstag
Karte 44	Nachfrage am Sonn- und Feiertag
Karte 45	Nachfrage am Schultag - VBU
Karte 46	Nachfrage am Samstag - VBU
Karte 47	Nachfrage am Sonn- und Feiertag - VBU
Karte 48	Tarifwaben des VBB, Ausschnitt Dahme-Spreewald
Karte 49	Zufriedenheit nach Gemeinden (aus Bürgerbefragung)
Karte 50	Stadtbereiche Lübben
Karte 51	Stadtbereiche Königs Wusterhausen
Karte 52	Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte
Karte 53	Kategorisierung Liniennetz und Verknüpfungspunkte - VBU

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Siedlungseinheiten und Einwohner
Anlage 2	ÖPNV-relevante Ziele (POI)
Anlage 3	Busliniennetz, Fahrten, Nutzfahrleistungen
Anlage 4	Erreichbarkeit Zentraler Orte (Nichteinhaltungen)
Anlage 5	Ein- und Aussteiger an den Stationen des SPNV
Anlage 6	Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des kÖPNV
Anlage 7	Kategorisierung der Haltestellen
Anlage 8	Befragungsbogen der Bürger- und Institutionenbefragung
Anlage 9	Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren



## Abkürzungsverzeichnis

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



Fpl-km	Fahrplankilometer (Nutzfahrleistung laut Fahrplan, ohne Leerkilometer)
Fr	Freitag
FrF	Freitag an Ferientagen
FrS	Freitag an Schultagen
FS	Fahrschüler
FS-Q	Fahrschülerquote (bezogen auf die Schüler insgesamt)
FT	Ferientag
Gem	Gemeinde
GG, GWG	Gewerbegebiet
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Grundschule
GT	Gemeindeteil
GVBL	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System
Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
HVR	Hauptverbindungsrelation
HVZ	Hauptverkehrszeit
InnoMob	Innovative Mobilität
ITF	Integraler Taktfahrplan
KBA	Kraftfahrtbundesamt
KBS	Kursbuchstrecke
KGMVZ	Klimagerechtes Mobilitätsverkehrszentrum (in Cottbus)
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
kÖPNV	kommunaler (bisher: übriger) Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg)
LBF	Linienbeförderungsfälle
Ldkr, Lk	Landkreis
LDS	Landkreis Dahme-Spreewald
LE	Low entry (engl. Niedriger Einstieg), nicht durchgängig niederflurig, niedriger Einstieg an mindestens einer Tür
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LOS	Landkreis Oder-Spree
LRE	Lokale Regieeinheit
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
min, ‘	Minute/n
Mo	Montag
Modal Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl)
MotGrd	Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1000 Einwohner)
MZ	Mittelzentrum



MZFT	Mittelzentrum in Funktionsteilung
NBZ	Nahbereichszentrum (ehem. Grundzentren und Kleinzentren)
NMIV	nichtmotorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
OBUS	Oberleitungsbus
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahn GmbH
ÖDK	Öffentliche Dienstleistungskonzession
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFV BB	ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg
ÖPNVG	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz) des Landes Brandenburg
OSL	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
OT	Ortsteil
OVG	Oberverwaltungsgericht
OZ	Oberzentrum (hier einschl. Metropole)
p.a.	per anno (pro Jahr)
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBefAusglV	Personenbeförderungsausgleichsverordnung
Pers	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
%P	Prozentpunkt
RB	RegionalBahn, Produkt des SPNV
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress, Produkt des SPNV
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	Reisendenerfassungssystem
RL, RiLi	Richtlinie
Rtg	Richtung
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH
RZ	Reisezeit
Sa	Samstag
SektVO	EU-Sektoreverordnung - Verordnung über die Vergabe von öffentlichen Aufträgen im Bereich des Verkehrs, der Trinkwasserversorgung und der Energieversorgung
Sek I	Sekundarstufe I - umfasst die Schulstufen der mittleren Bildung
Sek II	Sekundarstufe II - umfasst die gymnasiale Oberstufe, berufsbildenden Schulen und Weiterbildungsschulen für Erwachsene
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
SL	Standardlinienbus
So	Sonntag
SPN	Landkreis Spree-Neiße
SPNV	Schienenpersonennahverkehr



ST	Schultag
StVO	Straßenverkehrsordnung
svp	sozialversicherungspflichtig
SXF	Flughafen Berlin-Schönefeld
TF	Landkreis Teltow-Fläming
UBF	Unternehmensbeförderungsfall
üÖPNV	übriger (jetzt: kommunaler) Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBU	Verflechtungsraum Berliner Umland
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VGOSL	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH
VMEE	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH
VO	Verordnung
VP	Verknüpfungspunkte
VR	Verbindungsrelation
VTF	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH
VU	Verkehrsunternehmen
VVBL	Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift PlusBus
WE	Wochenende
WMR	Weiterer Metropolenraum



## 1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplans

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes für den kommunalen Öffentlichen Personennahverkehr ist das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Brandenburg in der seit 14. Dezember 2017 gültigen Fassung.<sup>1</sup> 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 Dahme-Spreewald den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen, Kleinbussen, Pkw). 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 Schulgesetzes<sup>2</sup> als deren Träger zu organisieren.

Entsprechend § 7 ÖPNVG 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 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 entsprechen.

Somit sind nach § 7 Absatz 3 ÖPNVG 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 Betriebskosten<sup>3</sup>,
5. das Finanzierungskonzept,

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> 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

<sup>3</sup> Aussagen zu den Betriebskosten müssen den Datenschutz der Unternehmen im Wettbewerb respektieren.



6. die Auswirkungen auf die Gleichstellung von Frauen und Männern und die Vereinbarkeit von Beruf und Familie.

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

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

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

Der Landkreis Dahme-Spreewald hat einen Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2015 bis 2020 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 ist<sup>5</sup> 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. Unter der Nr. (EU) 2016/2338 ist am 24.12.2017 eine Änderung der VO (EG) Nr. 1370/2007 in Kraft getreten.

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

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



- b) Die Anpassung des nationalen Rechts an die unter a) genannte Verordnung erfolgt für den kÖPNV durch am 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG. Sie umfasst erstmals vergaberechtliche Regelungen, die entsprechend der VO (EG) 1370/2007 sowohl Selbsterbringung und Direktvergabe als auch die wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen und die Erteilung ausschließlicher Rechte vorsehen. Es bleibt allerdings beim Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die nicht der EU-Verordnung unterliegen. Das ist von wesentlicher Bedeutung für den Ablauf der Genehmigungs- und Vergabeverfahren für ÖPNV-Leistungen.
- c) Obwohl das novellierte PBefG die Ausgleichszahlungen für die Einnahmeverluste aus der Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gemäß § 45a PBefG aus der Gültigkeit der VO (EG) 1370/2007 ausnimmt,<sup>6</sup> erlaubt die bereits früher eingefügte Rückholklausel nach § 64a PBefG den Bundesländern weiterhin, die Regelungen nach § 45a PBefG durch landesrechtliche Regelungen zu ersetzen. Das Land Brandenburg macht seit 2008 davon Gebrauch.
- d) Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.<sup>7</sup> 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 Entflechtungsgesetz<sup>8</sup> regelt im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. Eine Revision dieser Mittel ist im Rahmen des Geltungszeitraumes durchgeführt worden und hat zu erhöhten Zuführungen an die Länder in den Jahren 2016 bis 2019 geführt. Nach bisheriger Regelung endete der Geltungszeitraum am 31.12.2019. Das GVFG-Bundesprogramm hatte ebenfalls eine Laufzeit bis Ende 2019. Im Land Brandenburg haben Kabinett und Landtag die weitere Zweckbindung dieser Mittel für den ÖPNV beschlossen. Zudem hat das Land Brandenburg erklärt und beschlossen, Mittel mindestens in der bisherigen Größenordnung der Entflechtungsmittel, künftig aus dem Umsatzsteueraufkommen und per Verordnung statt per Gesetz weiter für den ÖPNV aufzuwenden.
- f) Die Umsetzung der unter c) bis e) genannten Veränderungen erfolgten im Land Brandenburg durch Novellierungen des ÖPNVG und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV)<sup>9</sup> sowie weiterer Förderinstrumente (z. B. KIP-Infrastrukturförderung; VVBV-Bedarfsverkehre; KombiBus-Richtlie, VVPlusBus für die PlusBus-Förderung<sup>10</sup>).

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

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

<sup>7</sup> 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)

<sup>8</sup> 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)

<sup>9</sup> 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

<sup>10</sup> 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



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

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

1. Im Sinne einer integrierten Angebotsplanung spielen Aspekte der Hierarchisierung der Angebotsstruktur, der Abstimmung und Verknüpfung der Angebote sowie generell die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Angebotsgestaltung eine 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 des kÖPNV auf der Grundlage der VO (EG) 1370/07 bzw. Nr. (EU) 2016/2338 und des Brandenburgischen Vergabegesetzes<sup>12</sup> in Verbindung mit einer Neuerteilung der Liniengenehmigungen auf der Grundlage des PBefG.

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

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



## 2 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur

Der Landkreis Dahme Spreewald liegt im zentralen südlichen Teil des Landes Brandenburg. Nach dem Raumordnungsbericht 2018<sup>13</sup> befinden sich aufgrund ihrer Nähe und Beziehung zur Metropole Berlin die kreisangehörigen Gemeinden Schönefeld, Schulzendorf, Zeuthen, Eichwalde, Wildau, Königs Wusterhausen und Mittenwalde innerhalb des „(Verflechtungsraums) Berliner Umland“ (im Weiteren häufig: VBU). Die weiteren Gemeinden werden dem „Weiteren Metropolenraum“ (WMR) zugeordnet.

Der Landkreis Dahme-Spreewald steht mit einer Fläche von 2.274 km<sup>2</sup> an 4. Stelle und einer Wohnbevölkerung von 170.791 Personen<sup>14</sup> an 6. Stelle der Landkreise im Land Brandenburg. Seine Bevölkerungsdichte entspricht mit 75 Einwohnern pro km<sup>2</sup> dem Durchschnitt der Landkreise. Dichtewerte sind vergleichbar den Nachbarkreisen Oder-Spree und Teltow-Fläming, sind höher als die der Nachbarkreise Elbe-Elster und Spree-Neiße und geringer als die des Landkreises Oberspreewald-Lausitz.

Insgesamt ist die Einwohnerzahl des Landkreises seit 1990 um +19,6 % gestiegen, seit 2000 um +7,4 %.

In der Verteilung der Wohnbevölkerung bestehen starke, hauptsächlich durch die Lage zur Metropole Berlin bedingte Unterschiede. Im Verflechtungsraum leben 99.870 Personen (58 % der Bevölkerung des Landkreises) auf etwa 14 % seiner Fläche, was einer Bevölkerungsdichte von 314 Einwohnern pro km<sup>2</sup> entspricht. Dagegen liegt die mittlere Einwohnerdichte im ländlichen Raum des Landkreises bei etwa 36 Personen pro km<sup>2</sup> (vgl. [Tabelle 2-1](#)) Die Entwicklung der Wohnbevölkerung verlief langfristig stark räumlich differenziert und über lange Zeit sogar gegenläufig. Starken Zuwächsen im berlinnahen Raum standen Verluste im ländlichen Raum gegenüber. Die Verluste sind zunehmend beschränkt auf den Raum südlich einer Linie Halbe - Märkisch Buchholz - Münchehofe. Dadurch war mittelfristig die Einwohnerzahl im Weiteren Metropolenraum (WMR) des Landkreises stabil.

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Dahme-Spreewald ([Tabelle 2-1](#) und [Karte 1](#)) weist 5 amtsfreie Städte und 8 amtsfreie Gemeinden sowie 3 Ämter mit zusammen 4 amtsangehörigen Städten und 20 amtsangehörigen Gemeinden aus. Damit bestehen insgesamt 37 Städte/Gemeinden und 137 Ortsteile im Landkreis. Auf die 9 Städte entfallen 51 % der Wohnbevölkerung des Landkreises (87.507 Einw.).

Der Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR)<sup>15</sup> weist als Mittelzentren (MZ) die

- Stadt Königs Wusterhausen,
- Stadt Wildau und Gemeinde Schönefeld in Funktionsteilung und
- Kreisstadt Lübben (Spreewald)
- Stadt Luckau

aus. Außerhalb des Kreisgebietes sind die Städte Zossen, Lübbenau, Beeskow und Erkner relevante Mittelzentren. Die für den Landkreis relevanten Oberzentren sind die

- Metropole Berlin und
- kreisfreie Stadt Cottbus.

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

<sup>14</sup> Stand 31.12.2019, Quelle: Statistisches Bundesamt (DESTATIS)

<sup>15</sup> Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion (LEP HR) vom 29.04.2019. Hrsg. wie 13  
Zentrale Orte der Nahbereichsebene werden seit der Aufhebung des LEP B-B 2014 durch die Landesplanung nicht mehr festgelegt. Der Teilplan „Grundfunktionale Schwerpunkte“ des Integrierten Regionalplans der Region Lausitz-Spreewald befindet sich im Beteiligungsverfahren. In Ermangelung einer alternativen Planungsgrundlage setzt der Aufgabenträger bis zum Vorliegen einer solchen für die Nahverkehrsplanung die bisherige Handhabung fort.



Zur nahräumlichen Versorgung werden durch den Aufgabenträger folgende Nahbereichszentren (NBZ) definiert (vgl. Karte 3): (Grundfunktionale Schwerpunkte mit funktionalen Ergänzungen)

- Stadt Mittenwalde
- Gemeinde Schulzendorf
- Gemeinde Eichwalde
- Gemeinde Zeuthen
- (jeweils neben der überlagernden Funktionalität der dort befindlichen MZ)
- Gemeinde Groß Köris
- Stadt Golßen
- Stadt Lieberose
- Stadt Teupitz
- Ortslage Bestensee
- Ortslage Prieros
- Ortslage Friedersdorf
- Ortslage Halbe
- Ortslage Neu Lübbenau
- Ortslage Groß Leuthen
- Ortslage Schönwalde
- Ortslage Goyatz
- Gemeinde Straupitz

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

Tabelle 2-1 Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Lk Dahme-Spreewald

Stadt/Gemeinde/Amt <sup>16</sup>	Einwohner	Einw./km <sup>2</sup>	Zugeordnete Gemeinden	Siedlungseinheiten	Einwohnerzahl						
					>6.000	≥3.000 <6.000	≥1.000 <3.000	≥500 >1.000	≥200 <500	≥100 <200	<100
<b>Amtsfreie Städte und Gemeinden</b>											
Bestensee	7.837	205	x	2	1			1			
Eichwalde	6.463	2.360	x	1	1						
Heidensee	7.238	54	x	11			2	3	6		
Heideblick	3.585	21	x	12				2	6	4	
Königs Wusterhausen	37.612	363	x	8	1	4	1	1	1		
Lübben (Spreewald)	14.200	119	x	7	1		1	3	1	1	
Luckau	9.638	46	x	21		1		2	6	7	5
Märkische Heide	3.911	18	x	17				1	9	5	2
Mittenwalde	9.126	91	x	8			4	2	2		
Schönefeld	15.748	206	x	6	1	1	1	1		2	
Schulzendorf	8.228	907	x	1	1						
Wildau, Stadt	10.290	1.143	x	1	1						
Zeuthen	11.488	893	x	1	1						
<b>Ämter</b>											
Lieberose/Oberspreew.	7.314	18	8	26			1	4	5	10	6
Schenkenländchen	8.744	31	6	9			3	2	4		
Unterspreewald	8.941	24	10	24			1	3	11	7	2
<b>Lk Dahme-Spreewald</b>	<b>170.363</b>	<b>75</b>	<b>(37)</b>	<b>155</b>	<b>8</b>	<b>6</b>	<b>14</b>	<b>25</b>	<b>51</b>	<b>36</b>	<b>15</b>

<sup>16</sup> Quelle: Einwohnerstatistik des Landkreises und der Städte/Gemeinden, auf Grund unterschiedlicher Erfassungsstände ergeben sich geringfügige Abweichungen (-0,25 %) zur Einwohnerzahl per 31.12.2019



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

Insgesamt werden gemäß **Tabelle 2-1** und **Anlage 1** 155 Siedlungseinheiten, 140 davon mit mindestens 100 Einwohnern, zur Überprüfung der in **Abschnitt 4.4.3** dargestellten ÖPNV-Erschließungsvorgaben gebildet.

Die verkehrlichen Hauptachsen des Landkreises Dahme-Spreewald werden im Schienenverkehr durch folgende Eisenbahn-Kursbuchstrecken (KBS) gebildet: (Stand zum Fahrplanwechsel Dezember 2020)

#### Eisenbahn-Regionalverkehr

- KBS 202/209.24 (Berlin) - Königs Wusterhausen - Brand - Lübben - (Cottbus)  
(59 km im Kreisgebiet mit 11 Zugangsstellen)
- KBS 209.14/209.21/209.22/ Flgh. BER - Terminal 5/ Flgh. BER - Terminal 1-2 - Königs Wusterh.  
(24,5 km im Kreisgebiet mit 3 Zugangsstellen)
- KBS 207/209.14/209.9 (Berlin) - Flgh. BER - Terminal 5/ Flgh. BER - Terminal 1-2 - (Wünsdorf-Waldstadt)  
(7 km im Kreisgebiet mit 2 Zugangsstellen)
- KBS 240/205 (Berlin) - Golßen - Luckau-Uckro - Walddrehna - (Dresden)  
(30 km im Kreisgebiet mit 4 Zugangsstellen)
- KBS 209.36 Königs Wusterhausen - Friedersdorf - (Frankfurt (Oder))  
(18 km im Kreisgebiet mit 5 Zugangsstellen)

#### S-Bahn-Verkehr

- KBS 200.8/200.46 (Berlin) - S Eichwalde - S Zeuthen - S Wildau - S Königs Wusterhausen  
(9 km im Kreisgebiet mit 4 Zugangsstellen)
- KBS 200.9/200.45 (Berlin) - Flgh. BER - Terminal 5 - Flgh. BER - Terminal 1-2  
(10 km im Kreisgebiet mit 3 Zugangsstellen)

Das vom SPNV befahrene Streckennetz weist also insgesamt eine Länge von ca. 138,5 km für den Eisenbahn-Regionalverkehr und 19 km im S-Bahn-Verkehr auf.

Das klassifizierte Straßennetz hat im Landkreis Dahme-Spreewald eine Länge von 964 km, das entspricht einer Netzdichte von 43 km pro 100 km<sup>2</sup>, die etwa im Landesdurchschnitt liegt. Hauptachsen in Nord-Süd-Richtung sind die

- Bundesautobahn 113/13 (Berlin) - Schönefeld - Duben - (Dresden)
- Bundesstraße 96 (Berlin) - Golßen - Luckau - Weißack - (Finsterwalde)



- Bundesstraße 168 (Beeskow) - Lieberose - (Cottbus)
- Bundesstraße 179/320 Königs Wusterhausen - Märkisch Buchholz - Lieberose - (Guben).

Hauptachsen in Ost-West-Richtung sind die

- Bundesautobahn 10/12 (Berlin) - Königs Wusterhausen - (Frankfurt/Oder)
- Bundesstraße 246 (Zossen) - Mittenwalde - Bestensee - Prieros - (Beeskow)
- Bundesstraße 115 (Jüterbog) - Golßen - Lübben
- Bundesstraße 87 (Herzberg) - Luckau - Lübben - (Frankfurt/Oder)
- Bundesstraße 96a (Mahlow) - Waßmannsdorf - Schönefeld - (Berlin).

Das Schulstandortnetz weist folgende 58 Schulen mit 61 Standorten im Kreisgebiet auf:

- 31 Grundschulen, darunter 3 in freier Trägerschaft
- 8 Oberschulen, darunter 2 in freier Trägerschaft
- 1 Oberschule mit Grundschulteil
- 2 Gesamtschulen (Oberschulen mit gymnasialer Oberstufe), darunter 1 in freier Trägerschaft
- 8 Gymnasien, darunter 2 in freier Trägerschaft
- 1 Oberstufenzentrum mit 4 Standorten
- 6 Förderschulen
- 1 Berufliche Schule, in freier Trägerschaft.

In **Karte 30** wird das Standortnetz der Schulen im Kreisgebiet dargestellt. Dieses ist sehr stabil. Im Wesentlichen sind ein Gymnasium in Schönefeld und eine Gesamtschule mit GOST in Königs Wusterhausen hinzugekommen und dafür zwei Oberschulen aufgelöst worden. Das Standortnetz weist eine starke Konzentration auf die Gemeinden und Städte im Verflechtungsraum sowie die Kreisstadt Lübben (Spreewald) und das Mittelzentrum Luckau auf. Weiterführende Schulen finden sich außerhalb dieser Bereiche nur vereinzelt. Im Grundschulbereich dagegen ist der Konzentrationsgrad wesentlich geringer, weil diese auch in kleineren Orten und in den Achsenzwischenräumen vorhanden sind.

Die weiteren relevanten Ziele für den ÖPNV prägen vorwiegend den Berufs- und Freizeitverkehr im Landkreis (vgl. **Karte 4** und **Anlage 2**). Die großen Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte sind überwiegend im Verflechtungsraum angesiedelt. Weitere Gewerbestandorte mit über 10 Hektar Fläche befinden sich in den Bereichen Teupitz, Golßen und Luckau in der Nähe der ÖPNV-Achsen.<sup>17</sup> Besondere und zunehmende Bedeutung hat insbesondere die Flughafenregion Schönefelder Kreuz, in der sich im Umfeld des Großflughafens Berlin-Brandenburg zahlreiche Unternehmen aus der Luft- und Raumfahrtindustrie und deren Zulieferer sowie Logistikunternehmen (siehe Amazon) angesiedelt haben und weitere hinzukommen. Außerdem zeichnen sich besonders Wildau und Königs Wusterhausen mit Logistik- und technologieorientierten Unternehmen durch Dynamik und Wachstum aus. Im sozialen und Bildungsbereich stellen die Städte Wildau durch die Technische Hochschule und weitere Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen sowie Lübben, Luckau, Teupitz und Königs Wusterhausen mit Klinikstandorten zentrale Zielpunkte dar.

<sup>17</sup> Quelle: Wirtschaftsförderungsgesellschaft Dahme-Spreewald.



## 2.2 Tourismus

Die Tourismusregion Dahme-Spreewald zeichnet sich durch eine natürliche und vielfältige Struktur aus. Mehrere Naturparks und Seenlandschaften prägen dabei das mittlere und südliche Kreisgebiet. Insbesondere das UNESCO-Biosphärenreservat Spreewald bietet für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten einen einmaligen Lebensraum in Mitteleuropa. Mit dem Naturpark Niederlausitzer Landrücken zeichnet sich der Süden des Landkreises als eine Landschaft mit vielen Gegensätzen ab und steht im Kontrast zur Bergbaufolgelandschaft. Wälder, Heiden, Seen und Moore prägen wiederum die Konturen des Naturparks Dahme-Heideseen im Norden des Landkreises. In diesen Regionen befinden sich mit der Stadt Lübben (Spreewald) und der Gemeinde Goyatz am Schwielochsee staatlich anerkannte Erholungsorte, aber auch weitere touristische Ziele, u.a. das Spreewalddorf Schlepzig (siehe Karte 4). Ein flächendeckendes Netz aus Rad- und Wanderwegen verbindet diese Ziele und Sehenswürdigkeiten miteinander. Im berlinnahen Raum sind dagegen verschiedene punktuelle Ziele vorzufinden.

Die Anzahl der Gäste der Tourismusregion ist - abgesehen von der besonderen aktuellen Situation - stabil ansteigend. Die Region ist Ziel von Tagesausflügen, wie auch zunehmend von Übernachtungsgästen. Die Anzahl der Übernachtungen hat sich in den letzten 25 Jahren verdreifacht. Dennoch ist die Anzahl der Tagesgäste deutlich höher als die der Übernachtungsgäste, was vor allem auf Besucher aus Berlin zurückzuführen ist.<sup>18</sup>

Für den ÖPNV weisen die touristischen Ziele überwiegend eine geringe Relevanz auf, da sie wenig konzentriert sind und sich vermehrt in den Achsenzwischenräumen befinden. Die Punktziele, wie historische Altstädte, Kirchen oder Schlösser, liegen vorwiegend in den größeren Städten Königs Wusterhausen, Wildau, Mittenwalde, Lübben sowie Luckau und somit verkehrsgünstig an den Verkehrsachsen. Das Erlebnisbad Tropical Islands in Krausnick, dessen Funktionen erheblich ausgeweitet worden sind, verfügt über eine SPNV-Anbindung mit Zubringerverkehr. Sonst dominieren mit den verschiedenen Naturparks und dem Spreewald eher Flächenziele. Die Spreewaldlinie 506 und die PlusBus-Linien 472 Luckau <> Lübben und 500 Lübben <> Straupitz <> Burg („PlusBus Spreewald“) der RVS dienen im Besonderen der Erreichbarkeit und Erschließung des Spreewalds.

## 2.3 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

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

Als **Hauptstrukturdaten** werden betrachtet:

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Einwohner und Altersstruktur                               | <input type="checkbox"/> Pendler             |
| <input type="checkbox"/> svp Beschäftigte am Wohnort                                | <input type="checkbox"/> Schüler             |
| <input type="checkbox"/> svp Beschäftigte am Arbeitsort<br>(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 stan-

<sup>18</sup> Landkreis Dahme-Spreewald, Wirtschaftliche Beteiligungen und Tourismus sowie Tourismusverbände des Landkreises



dörtlichen 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 Territoriums, 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 Umweltbewusstseins oder auch aus Kostengründen u. ä.

Die **Einwohnerzahlen** des Landkreises insgesamt sind im Zeitraum seit 2000 nahezu kontinuierlich um insgesamt +7,4 % angestiegen, darunter allein seit 2010 um fast +9.000 Personen (+5,6 %) auf 170.800 Einwohner per 31.12.2019, was aber fast ausschließlich durch die positive Entwicklung im berlinnahen Raum getragen worden ist. Der Prozess hat sich somit beschleunigt. Dabei ist die Entwicklung sogar noch etwas günstiger verlaufen, als nach der Prognose im Nahverkehrsplan 2015 - 2020, was darauf zurückzuführen ist, dass sich die Einwohnerzahlen für den ländlichen Raum stabilisiert haben. Dieser Gesamttrend wird sich auch über das Jahr 2020 hinaus weiter fortsetzen. In der unmittelbaren Randlage Berlins werden die Einwohnerzahlen nochmals deutlich steigen. Die Umfeldentwicklung des Flughafens BER spielt dabei eine entscheidende Rolle. Im südlichen Teil des Landkreises hingegen ist mit weitgehend stabilen Werte bis leichten Rückgängen zu rechnen (vgl. **Tabelle 2-2**).

Grundlage der Bevölkerungsprognose ist die Bevölkerungsvorausschätzung aus 2018 des Landes Brandenburg 2017 bis 2030. Allerdings konnte diese - wie auch bei vormaligen Ständen - nicht ohne Korrekturen übernommen werden, weil darin wesentliche Einflussgrößen - wie insbesondere die Ansiedlungstendenzen im Zusammenhang mit der Flughafenentwicklung und deren Folgewirkungen auch im Bereich der natürlichen Bevölkerungsentwicklung - nur ungenügend berücksichtigt sind. Die Landesvorausschätzung ist keine Prognose, sondern eher eine formalisierte Vorausberechnung mit einer Datenbasis 2016. Aus diesem Grund wurden durch den Gutachter Anpassungen durchgeführt und deren Ergebnisse verwendet, die ein insgesamt optimistischeres Bild ergeben. Dies trifft auch für den ländlichen Raum zu, da zunehmend auch südliche Randbereiche des VBU bzw. nördliche Randbereiche des weiteren Metropolitanraumes (WMR), insbesondere Bestensee, Mittenwalde, Teupitz und Groß Köris, durch den Ansiedlungsdruck betroffen sein werden.

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

Bei der **räumlichen Verteilung** ist festzustellen, dass sich die Schere zwischen Zuwächsen im nördlichen Teil des Kreisgebietes (Verflechtungsraum Berliner Umland) und leichten Einwohnerverlusten oder stabilen Werten im südlichen Teil des Kreisgebietes weiter auftut, was entsprechende Auswirkungen auf die Dichtewerte und die Konzentration der ÖPNV-Potenziale hat (siehe auch **Karte 1**).

Die **Altersstrukturentwicklung** ist im unteren Teil von **Tabelle 2-2** nachgewiesen. Daraus ist die bereits in Gang gekommene, aber durch Zuwanderungen gegenüber früheren Annahmen bisher abgemilderte Verschiebung zugunsten der Bevölkerung im Nacherwerbsalter erkennbar. Das heißt, die Zahl der Senioren wird nicht nur anteilig, sondern auch in absoluten Werten spürbar zunehmen. Dieser Prozess be-



schleunigt sich und wird in der nachfolgenden Planungsperiode relativ drastische Ausmaße annehmen. Die Anzahl derjenigen im Vorerwerbsalter wird nach deutlichen Anstiegen - auch noch bis 2020 - aufgrund der nächsten Stufe der Folgen des Geburteneinbruchs zu Anfang der 1990er Jahre ab 2021/2022 nur noch leicht ansteigen und nur noch im VBU. Die Zahl der Einwohner im Erwerbsalter bleibt im Planungszeitraum aufgrund von Zuwanderungen insgesamt leicht ansteigend, allerdings ebenfalls auf den VBU beschränkt.

Tabelle 2-2 Übersicht zur Einwohnerentwicklung<sup>19</sup>

Bereich, Jahr	2010	2015	2019	19/15	2022	2025	25/22	25/19
<b>Einwohner ges.</b>	161.805	164.528	170.791	+3,8 %	174.394	177.680	+1,9 %	+4,0 %
VBU	90.170	95.443	99.870	+4,6 %	103.404	107.260	+3,7 %	+7,4 %
WMR	71.635	69.085	70.921	+2,7 %	70.990	70.420	-0,8 %	-0,7 %
<b>Einw. u15</b>	19.127	20.354	22.010	+8,1 %	23.028	23.725	+3,0 %	+7,8 %
VBU	11.351	12.687	14.196	+11,9 %	15.193	16.150	+6,3 %	+13,8 %
WMR	7.776	7.667	7.814	+1,9 %	7.834	7.575	-3,3 %	-3,1 %
<b>Einw. 15-64</b>	105.387	104.568	106.048	+1,4 %	107.234	108.099	+0,8 %	+1,9 %
VBU	58.535	60.718	63.333	+4,3 %	65.543	67.712	+3,3 %	+6,9 %
WMR	46.852	43.850	42.715	-2,6 %	41.691	40.387	-3,1 %	-5,5 %
<b>Einw. 65+</b>	37.291	39.606	42.733	+7,9 %	44.133	45.856	+3,9 %	+7,3 %
VBU	20.284	22.038	22.341	+1,4 %	22.668	23.398	+3,2 %	+4,7 %
WMR	17.007	17.568	20.392	+16,1 %	21.464	22.458	+4,6 %	+10,1 %

Die Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur wirkt sich unmittelbar in den **Schülerzahlen** aus. Nachdem die Schülerzahlen in den letzten Jahren bereits relativ deutlich um +13,2 % angestiegen sind, ist auch bis 2022 und darüber hinaus mit weiteren Zuwächsen zu rechnen. Die räumliche Verteilung entspricht der Verteilung der Bevölkerungsentwicklung in der Gruppe u15. Die Entwicklung der Schülerzahlen im Zeitraum 2014/15 bis 2025/26 ist der **Tabelle 2-3** zu entnehmen.

Im **Schulstandortnetz** (vgl. **Karte 30**) sind 2019/20 Veränderungen durch die Errichtung der Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe (GOST) in Königs Wusterhausen und im Zusammenhang damit der Auflösung der Herder- und der Bredow-Oberschule eingetreten. Die Schulentwicklungsplanung der zurückliegenden Planungsperiode wies für die Grundschulstandorte Prieros, Teupitz am See, Straupitz, Groß Köris, den Grundschulteil der Oberschule Schenkenland in Groß Köris, die Herder-Oberschule Königs Wusterhausen und die gymnasiale Oberstufe (GOST) der Förderschule Sehen in Königs Wusterhausen aufgrund geringer prognostizierter Schülerzahlen eine Bestandsgefährdung aus. Nach der aktuellen Schulentwicklungsplanung des Landkreises Dahme-Spreewald 2017 bis 2022 besteht aus diesem Grund

<sup>19</sup> Prognose durch PROZIV auf Basis der Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030 des Landes Brandenburg, LBV Landesamt für Bauen und Verkehr, 2018



lediglich noch für den Grundschulteil der Oberschule Schenkenland eine leichte Gefährdung. Die Auflösung der Bredow-Oberschule ist vorstehend genannt.

Weitere Veränderungen sind im Planungszeitraum nicht auszuschließen. Das liegt jedoch weniger an einer unbefriedigenden Entwicklung der Schülerzahlen sondern:

- Auswirkungen auf weitere Schulen im Einzugsbereich der neu errichteten Gesamtschule mit GOST in Königs Wusterhausen,
- den generellen Bedarfszuwachs an Schulen im VBU infolge dort weiter ansteigender Schülerzahlen,
- einer weiteren Inklusion von Förderschülern in Regelschulen, mit zunehmender Bestandsgefährdung der Schulen mit sonderpädagogischen Förderschwerpunkten.

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

Tabelle 2-3 Entwicklung der Schülerzahlen und Fahrschülerzahlen nach Altersstufen<sup>20</sup>

Altersstufe	Schuljahr						
	14/15	17/18	19/20	<u>19/20</u> 14/15	22/23	25/26	<u>25/26</u> 19/20
<b>Schüler</b>							
Primar	7.947	8.925	9.387	+18,1 %	9.678	10.062	+7,2 %
Sek I	5.414	5.238	5.482	+1,3 %	5.772	5.882	+7,3 %
Sek II	1.337	1.486	1.658	+24,0 %	1.764	1.799	+8,5 %
OSZ	1.161	1.296	1.420	+22,3 %	1.501	1.532	+7,9 %
<b>Gesamt</b>	<b>15.859</b>	<b>16.945</b>	<b>17.947</b>	<b>+13,2 %</b>	<b>18.715</b>	<b>19.275</b>	<b>+7,4 %</b>
<b>Fahrschüler und Fahrschülerquoten</b>							
Primar	2.221	2.289	2.426	+9,2 %	2.468	2.551	+5,1 %
FS-Q	27,9 %	25,6 %	25,8 %		25,5 %	25,4 %	
Sek I	2.801	3.529	3.489	+24,6 %	3.659	3.723	+6,7 %
FS-Q	51,7 %	67,4 %	63,6 %		63,4 %	63,3 %	
Sek II	854	957	928	+8,7 %	976	995	+7,2 %
FS-Q	63,9 %	64,4 %	54,0 %		55,3 %	55,3 %	
OSZ	211	306	300	+42,2 %	315	319	+6,2 %
FS-Q	18,2 %	23,6 %	21,1 %		21,0 %	20,8 %	
<b>Gesamt</b>	<b>6.087</b>	<b>7.081</b>	<b>7.143</b>	<b>+17,3 %</b>	<b>7.418</b>	<b>7.588</b>	<b>+6,2 %</b>
FS-Q	<b>38,4 %</b>	<b>41,8 %</b>	<b>39,7 %</b>		<b>39,6 %</b>	<b>39,4 %</b>	

<sup>20</sup> Schulentwicklungsplanung des Landkreises Dahme-Spreewald, Fortschreibung 2017/18 bis 2021/22; Angaben Amt für Schulverwaltung LDS; Vorausberechnungen PROZIV



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

Damit in direktem Zusammenhang steht auch ein Rückgang der Arbeitslosenzahl (vgl. Tabelle 2-4). Nach dem Erfassungszeitpunkt 30.06.2019 ist die Arbeitslosenquote sogar noch weiter zurückgegangen und war im zweiten Halbjahr 2019 die niedrigste aller Landkreise im Land Brandenburg.

Tabelle 2-4 Beschäftigte am Wohnort und Arbeitsort sowie Arbeitslose 2008 bis 2019<sup>21</sup>

Strukturgröße [Pers.]	2008	2014	2019	19/14
Svp Beschäftigte am Wohnort	58.156	63.625	69.994	+10,0 %
Svp Beschäftigte am Arbeitsort	49.315	54.627	62.848	+14,3 %
Arbeitslosenzahl	6.611	5.464	3.219	-41,1 %
Arbeitslosenquote	7,8 %	6,8 %	3,7 %	-3,1 %P

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

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

Tabelle 2-5 Pendlerdaten 2009 - 2019<sup>21</sup>

Strukturgröße [Pers.]	2009	2014	2019	19/14
Pendleraufkommen (Gemeinden)	69.000	76.585	87.903	+14,8 %
davon Einpendler von extern	22.290	26.149	31.140	+19,1 %
davon Auspendler nach extern	30.945	33.494	38.291	+14,3 %
davon interne Pendler zwischen den Gemeinden	15.765	16.942	18.472	+9,0 %
Pendlersaldo (Kreis)	-8.655	-7.346	-7.151	

<sup>21</sup> Jährliche Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA), Nürnberg sowie Wirtschaftsförderungsgesellschaft Dahme-Spreewald



Nach Tabelle 2-5 kam es im gesamten Kreisgebiet seit 2014 zu einem Anstieg des Pendleraufkommens um +14,8 %, seit 2009 sogar um +27,4 %. Damit pendelten 2019 11.300 Personen mehr zur Arbeit als noch 2014. Am geringsten ausgeprägt war die Zunahme bei den Pendlungen zwischen den Gemeinden innerhalb des Kreisgebietes (+9,0 %). Am stärksten war die Zunahme bei den Einpendlern von außerhalb des Kreisgebietes (+19,1 %), gefolgt von den Auspendlern über die Kreisgrenzen (+14,3 %).

Die Anzahl der Auspendler ist dabei etwas höher als die der Einpendler, der Anteil der Auspendler am Gesamtpendleraufkommen ist allerdings weiter gesunken. Die Zahl der kreisinternen Pendler zwischen den Gemeinden ist nach einem zwischenzeitlichen (statistisch nicht plausiblen) Rückgang wieder stark angestiegen.

Bestimmend - zumindest im nördlichen Kreisgebiet - sind die Verflechtungen mit Berlin. Diese werden in der Ex-poste-Entwicklung in Tabelle 2-6 dargestellt. Darüber hinaus sind weitere Hauptverflechtungen nach Tabelle 2-7 von besonderer Bedeutung.

Tabelle 2-6 Pendlerbeziehungen mit Berlin 2009 - 2019 [Pers.]<sup>21</sup>

Gemeinde	Pendler nach Berlin				Pendler aus Berlin				Pendler mit Berlin	
	2009	2014	2019	19/14	2009	2014	2019	19/14	2019	19/14
Bestensee	644	768	969	+26,2 %	69	118	146	+23,7 %	1.115	+25,8 %
Eichwalde	1.232	1.361	1.506	+10,7 %	189	178	194	+9,0 %	1.700	+10,5 %
Groß Köris	178	199	250	+25,6 %	15	27	32	+18,5 %	282	+24,8 %
Heidesee	696	700	804	+14,9 %	87	95	118	+24,2 %	922	+16,0 %
Königs Wusterh.	3.939	4.452	5.206	+16,9 %	912	1.090	1.232	+13,0 %	6.438	+16,2 %
Lübben (Spreew.)	272	306	424	+38,6 %	104	152	172	+13,2 %	596	+30,1 %
Mittenwalde	967	1.067	1.183	+10,9 %	511	555	653	+17,7 %	1.836	+13,2 %
Schönefeld	3.317	3.872	4.703	+21,5 %	5.873	8.083	9.852	+21,9 %	14.555	+21,7 %
Schulzendorf	1.546	1.627	1.775	+9,1 %	107	108	175	+62,0 %	1.950	+12,4 %
Wildau	1.300	1.405	1.580	+12,5 %	807	1.061	1.347	+27,0 %	2.927	+18,7 %
Zeuthen	1.808	2.009	2.280	+13,5 %	291	347	393	+13,3 %	2.673	+13,5 %
Summe	15.899	17.766	20.680	+16,4 %	8.965	11.814	14.314	+21,2 %	34.994	+18,3 %
übrige Gemeinden	1.079	1.113	1.332	+19,7 %	248	269	394	+46,5 %	1.726	+24,9 %
<b>Gesamt</b>	<b>16.978</b>	<b>18.879</b>	<b>22.012</b>	<b>+16,6 %</b>	<b>9.213</b>	<b>12.083</b>	<b>14.593</b>	<b>+20,8 %</b>	<b>36.605</b>	<b>+18,2 %</b>



Im Jahr 2019 pendelten 36.605 Personen aus dem Landkreis nach Berlin aus oder aus Berlin in den Landkreis ein. 2014 waren es noch 30.962 Personen (+18,2 %). Ähnlich stark war der Anstieg 2014 zu 2009. Dabei sind die Einpendlungen mit +20,8 % deutlich stärker angestiegen wie die Auspendlungen mit +16,6 %. Entscheidend sind dabei insbesondere die Anziehungskraft des Flughafens in Schönefeld, der zukünftig als Flughafen Berlin-Brandenburg in Zusammenhang mit der Entwicklung der Flughafenregion Schönefelder Kreuz die Standortqualität weiter verbessern soll, sowie der Logistikstandort in Königs Wusterhausen. Bei den Auspendlungen sind es vor allem die nach wie vor anhaltenden Zuzüge aus Berlin.

Bei den Pendlerentwicklungen laut **Tabelle 2-6** ist auffällig, dass keine Angabe mit einem negativen Vorzeichen versehen ist. Allerdings dominieren in absoluten Zahlen bei den Berlinverflechtung in extremer Weise die die Gemeinden im VBU mit 32.079 Personen im Querschnitt (das entspricht 87,6 % der Gesamtsumme) und mit einer sehr dynamischen Entwicklung die Gemeinde Bestensee. Die stärkste Einzelverflechtung mit Berlin weist die Gemeinde Schönefeld auf, mit 14.555 Personen im Querschnitt, davon 4.703 Auspendlern und 9.852 Einpendlern aus Berlin.

**Tabelle 2-7 Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2009 - 2019 [Pers.]**

Wohnort	Arbeitsort	2009	2014	2019	19/14
Königs Wusterhausen	Wildau	864	1.095	1.283	+17,2 %
Königs Wusterhausen	Mittenwalde	388	492	559	+13,6 %
Königs Wusterhausen	Schönefeld	390	469	537	+14,5 %
Bestensee	Königs Wusterhausen	411	444	454	+2,3 %
Heideblick	Luckau	431	399	381	-4,5 %
Märkische Heide	Lübben (Spreewald)	394	391	376	-3,5 %
Lübbenau/Spreewald	Lübben (Spreewald)	352	389	470	+20,8 %
Blankenfelde-Mahlow	Schönefeld	324	370	392	+5,9 %

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

- Bei den kreisinternen Pendlungen sind die Pendlerströme stark auf bzw. zwischen den Mittelzentren Schönefeld, Königs Wusterhausen, Lübben (Spreewald) und Luckau ausgerichtet und ausgeprägt (dabei noch geringsten zwischen Königs Wusterhausen und Lübben). Außerdem bestehen starke Beziehungen einerseits zwischen Königs Wusterhausen und Mittenwalde und andererseits zwischen Lübben (Spreewald) und Märkische Heide sowie zwischen Luckau und Heideblick bzw. auch Golßen.
- Die kreisexternen Verflechtungen werden überwiegend durch die Berlinpendlungen bestimmt. Als weitere Ziele und auch als Quelle heben sich lediglich Potsdam (als Summe vieler Einzelströme) und Lübbenau sowie Cottbus als Auspendlerziel (von Lübben) ab. Etwas geringere Bedeutung für Pendlungen aus dem Verflechtungsraum haben Ludwigsfelde und Zossen und an-



sonsten Dahme/Mark. Bei den Fernpendlungen spielen Einpendlungen aus Polen nach Schönefeld, Mittenwalde und Königs Wusterhausen eine zunehmende Rolle. Die in der Karte ausgewiesenen Pendler nach Recklinghausen aus Königs Wusterhausen, Bestensee und Heidesee sind nicht erklärbar und vermutlich ein statistischer Fehler.

- Bei den Berlinpendlungen ist zwar deutlich abzulesen, dass die besonders intensiven Verflechtungen in den berlinnahen Raum bis etwa Königs Wusterhausen reichen, weiterhin aber auch nennenswerte Auspendlungen nach Berlin von Mittenwalde, Heidesee und Bestensee ausgehen.
- Es wird deutlich, dass - mit Ausnahme der Relation Schönefeld - Berlin - in allen Berlinverflechtungen deutlich mehr Pendler zum Arbeiten nach Berlin einpendeln als umgekehrt.
- Darüber hinaus heben sich nur noch die Pendlungen zwischen Lübben und Berlin etwas ab. Ansonsten erfolgt eine stärkere Orientierung vor allem auf das Oberzentrum Cottbus.

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

- Bei den kreisinternen Pendlerströmen überwiegen allgemein die Zunahmen, am stärksten in den Relationen mit Schönefeld und Mittenwalde sowie zwischen Lübben (Spreewald) und Luckau. Die Abnahmen weisen überwiegend geringe Größenordnungen auf.
- Für die externen Pendler (ohne Berlin) ist eine differenzierte Entwicklung ablesbar, wobei die deutlichen Anstiege meist auf Schönefeld ausgerichtet sind. Ansonsten zeigt sich eine weitere Abnahme der Pendlerzahlen vor allem nach Cottbus und jetzt auch nach Lübbenau. Andererseits sind die Einzelströme von Lübbenau nach Lübben, Golßen nach Baruth und Drahnisdorf nach Dresden sowie aus Polen nach Königs Wusterhausen und Lübben mit einer deutlichen Pendlerzunahme hervorzuheben.
- 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 insbesondere von und nach Schönefeld und Königs Wusterhausen, aber auch nach Wildau festzustellen. Weiterhin sind auch von und nach Mittenwalde, Bestensee, Heidesee und Lübben (Spreewald) Steigerungen erkennbar.

Die Prognose für den Planungszeitraum 2014 - 2020 war davon ausgegangen, dass das Pendleraufkommen um weitere 7 ... 8 % ansteigt, davon im VBU mindestens +12 %, außerhalb eher rückläufig. Tatsächlich war der Anstieg fast doppelt so stark, auch ohne einen in Betrieb genommenen BER.

Eine **Prognose für den Planungszeitraum 2020 - 2025** ist - abgesehen von den Gesamtpotenzialen - insbesondere für bestimmte Richtungen und Ströme sehr schwierig:

- ✓ Ausgehend von einer Zunahme 2020 bis 2025 der Beschäftigten am BER und im Umfeld insgesamt (einschl. Berlin, Teltow-Fläming, Oder-Spree um ca. 50.000 Personen), darunter im Landkreis Dahme-Spreewald um 25.000 - 30.000 Personen (+43 % bis +57 % der gesamten svp Beschäftigten mit Arbeitsort im Landkreis) ist davon auszugehen, dass
- ✓ diese zu 80 - 85 % Einpendler sein werden.
- ✓ Dabei werden die Einpendlungen aus dem Raum außerhalb des VBU wegen der zunehmenden Begrenzung der Anzahl der Einwohner im Erwerbsalter eher nicht ansteigen (Ausnahmen sind hier die Quellen Lübben und Luckau).



- ✓ Der Hauptanteil der Einpendler kann mit mindestens 60 % (18.000 Personen) aus Berlin erwartet werden.
- ✓ Weiterer Schwerpunkt ist der Landkreis Teltow-Fläming, insbesondere der nördliche Teil (selbst mit dynamischer wirtschaftlicher Entwicklung) mit 20 % (6.000 Personen).
- ✓ Der Rest verteilt sich insbesondere auf den Landkreise Oder-Spree, Lübbenau und Vetschau im Landkreis Oberspreewald-Lausitz und den Großraum Cottbus.

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

Tabelle 2-8 Motorisierungsgrad<sup>22</sup>

jew. zum 01.01. d. J.	Landkreis Dahme-Spreewald		Land Brandenburg	
	Pkw-Bestand	MotGrd	Pkw-Bestand	MotGrd
2008	87.242	540	1.293.427	510
2011	89.989	562	1.321.092	528
2013	91.918	573	1.337.091	546
2016	95.705	582	1.369.736	551
2019	101.804	602	1.423.631	567

Die Werte in **Tabelle 2-8** zeigen, dass

- der Motorisierungsgrad im Landkreis Dahme-Spreewald etwa 6,2 % höher ist als im Landesdurchschnitt, was allerdings weitgehend darin begründet ist, dass die Landeswerte auch die kreisfreien Städte mit unterdurchschnittlichen Motorisierungsgraden (alle bis maximal 486 Pkw/1000 Einw.) enthalten,
- der Motorisierungsgrad im Landkreis Dahme-Spreewald liegt aber auch um 1,4 % über dem Durchschnitt der Landkreise in Brandenburg (594 Pkw/1000 Einw.) und ist nach Oder-Spree (669), Elbe-Elster (619) und Spree-Neiße (616) der vierthöchste überhaupt,
- die Pkw-Bestände im Landkreis kontinuierlich zunehmen, zwischenzeitlich mit leicht abnehmender, zuletzt aber sogar wieder zunehmender Tendenz; daraus resultiert, dass die spezifischen Bestände (Motorisierungsgrad) jährlich im Durchschnitt um 0,8 ... 0,9 % seit 2013 angestiegen sind.

Den niedrigsten Motorisierungsgrad weist die Gemeinde Eichwalde mit 524 Pkw/1000 Einw. auf, gefolgt von Königs Wusterhausen, Zeuthen, Wildau und Lübben, die alle Werte deutlich unter dem Durchschnitt des Kreises von 602 Pkw/1000 Einw. aufweisen. Alle anderen Gemeinden des Kreises zeigen Werte über 570 Pkw/1000 Einw., die Gemeinden Alt Zauche-Wußwerk, Bersteland, Spreewaldheide, Münchehofe, Krausnick-Groß Wasserburg und Unterspreewald sogar über 700 Pkw/1000 Einw. (vgl. **Karte 11**).

<sup>22</sup> Statistik des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg (KBA-Statistik), jährlich zum 01.01.



Die räumliche Struktur der Höhe der Motorisierungsgrade der Gemeinden folgt sehr exakt der Lehrmeinung, entsprechend

- niedriger Motorisierungsgrad bei gutem ÖPNV-Angebot und eher kürzeren Entfernungen (S-Bahnbereich, Stadtverkehre, verdichteter Raum im VBU),
- hoher Motorisierungsgrad im ländlichen Raum, mit geringer ÖPNV-Erschließung, größeren Entfernungen, überalterter Bevölkerung.

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

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

In der Prognose für den Planungszeitraum ist davon auszugehen, dass der Motorisierungsgrad weiter  $\emptyset$  um +0,7 ... +0,8 %/a ansteigen wird. Dabei stabilisiert sich die Zahl der Pkw-Bestände, ebenso in moderater Weise die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit der Pkw. Der durchschnittliche Besetzungsgrad der Pkw steigt dagegen leicht an. Die Gesamtwirkung für die ÖPNV-Nachfrage bleibt negativ gerichtet.

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

## 2.4 Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten

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

- Behinderungen des MIV infolge zunehmender Straßenverkehrsdichte treten im ländlichen Raum nicht auf, allerdings zunehmend im VBU und insbesondere in den Pendlerachsen und ebenso als Parkraumverknappung an den Bahnhöfen im VBU, letztlich auch als Parkraumverteuerung innerhalb und am Rande von Berlin.
- Die zunehmende Fahrradnutzung wirkt sowohl gegenüber dem MIV *und* auch gegenüber dem ÖPNV als Konkurrenz, durch E-Bikes und Pedelecs zunehmend auch bei längeren Strecken im ländlichen Raum. Dabei gewinnt auch die Kombination aus Fahrrad- und ÖPNV-Nutzung eine höhere Bedeutung. Diese Kombination wirkt aber weitaus stärker zugunsten des SPNV, nur sehr wenig zugunsten des kÖPNV. Hier spielen allerdings saisonale Unterschiede und die Häufigkeit und Betriebszeit des ÖPNV-Angebotes eine wesentliche Rolle.
- Andererseits beeinflussen die Nutzerkosten im MIV, die Nutzervorteile für den ÖPNV durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Gemeinschaftstarif und integriertes Angebot) und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote.



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



### 3 Angebots- und Nachfrageanalyse

#### 3.1 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

##### 3.1.1 Liniennetz, Leistungsangebot und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Das im Landkreis Dahme-Spreewald liegende, vom SPNV befahrene, Streckennetz ist aufgrund des radialen Zulaufs auf die Metropole Berlin stark nord-süd-orientiert und erfüllt wesentliche Verbindungsfunktionen. Im berlinnahen Raum wird das SPNV-Angebot durch die S-Bahn ergänzt, die in diesem Bereich auch Erschließungsfunktionen übernimmt. Das SPNV-Streckennetz umfasst 5 Strecken, die von 9 Kursbuchstrecken überlagert werden, und hat eine Länge von ca. 138,5 km. Es wird von 8 SPNV-Linien - 4 RE- und 5 RB-Linien - befahren. Das Streckennetz der S-Bahn umfasst 2 Strecken mit einer Länge von 19 km und wird von 4 Linien befahren.

Das SPNV-Angebot stellt Verbindungen zu der Metropole Berlin sowie den Oberzentren Frankfurt (Oder), Cottbus und Potsdam her. Weiterhin werden alle Mittelzentren innerhalb sowie weitere im näheren Umkreis des Landkreises (Ludwigsfelde, Zossen, Lübbenau und Beeskow) durch das SPNV-Netz angebunden. Die S-Bahn-Linien stellen Verbindungen zwischen dem Landkreis und der Metropole Berlin her und haben gleichzeitig wichtige Funktionen zur Erschließung innerhalb des Verflechtungsraumes.

Tabelle 3-2 zeigt das SPNV-Angebot mit Stand zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020, einschl. der erfolgten Anpassungen im Zusammenhang mit der Eröffnung des BER, nach Linien, Betreibern und Fahrplankarten sowie nach der Bedienungshäufigkeit (Zughalten) der Zugangsstellen im Kreisgebiet. Die Karten 12 und 13 stellen das Eisenbahnnetz - gemeinsam mit dem Netz des KÖPNV - dar. Die im Landkreis Dahme-Spreewald pro Jahr erbrachte Nutzfahrleistung auf den SPNV-Linien ist in Tabelle 3-1 aufgeführt. Da davon auszugehen ist, dass die Linie RB41 (Lübben - Lübbenau (Spreewald) - Cottbus) zum Fahrplanwechsel (Dezember 2020) nicht mehr verkehren wird, wurde auf eine Darstellung in den Karten und eine Aufführung in den folgenden Tabellen verzichtet. Allerdings wird bis zum wieder realisierbaren durchgängigen Halt des RE 2 erneut ein Schienenersatzverkehr (SEV) für die Stationen Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch eingerichtet.

Tabelle 3-1 Nutzfahrleistungen im SPNV-Netz (2020)<sup>23</sup>

RB-Linien		RE-Linien		S-Bahn-Linien	
Linie	Nutzfahrleistung [km/a]	Linie	Nutzfahrleistung [km/a]	Linie	Nutzfahrleistung [km/a]
RB14	93.887	RE2	916.278	S8	41.720
RB22	303.042	RE5	274.670	S9	462.245
RB24	780.610	RE7	151.727	S45	402.715
RB36	209.395	-	-	S46	417.992
<b>Gesamt</b>	<b>1.386.934</b>	<b>Gesamt</b>	<b>1.342.675</b>	<b>Gesamt</b>	<b>1.324.672</b>

<sup>23</sup> jeweils im Landkreis Dahme-Spreewald, Betriebstagschlüssel von 2020



Zugangsstellen zum Fernverkehr innerhalb des Landkreises sind die Bahnhöfe Flughafen BER, Terminal 1-2 sowie Lübben und Königs Wusterhausen, die allerdings nur mit einem Fahrtenpaar von IC-Zügen bedient werden. Die nächstgelegenen weiteren Zugangsstellen zu Zügen des Fernverkehrs sind die Bahnhöfe Berlin Südkreuz, Berlin Ostbahnhof und Berlin Hauptbahnhof sowie Cottbus und Doberlug-Kirchhain.

Tabelle 3-2 SPNV-Angebot im Landkreis Dahme-Spreewald (Dezember 2020)

KBS 202 RE 2 Wismar - Schwerin - Wittenberge - Berlin - Lübbenau (Spreewald) - Cottbus ODEG - Ostdeutsche Eisenbahn GmbH							
KBS 209.24 RB 24 Eberswalde - Berlin - Senftenberg DB Regio AG							
Fahrplangestaltung in LDS	Halte in LDS / Richtung	Cottbus / Senftenberg			Wismar / Wittenberge / Berlin		
RE 2 im Stundentakt (einzelne Verstärkerfahrten in der HVZ in bzw. aus Richtung Berlin); Saisonales Ausflugszugspaar Berlin - Lübbenau - Cottbus an Wochenenden in der Sommersaison RB 24 im 60min-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	Königs Wusterhausen	39	37	36	37	36	35
	Zeesen	18	16	15	19	18	17
	Bestensee	18	16	15	19	18	17
	Groß Köris	18	16	15	19	18	17
	Halbe	18	16	15	19	18	17
	Oderin	18	16	15	19	18	17
	Brand Tropical Islands	39	37	36	37	36	35
	Schönwalde (Spreew.)	18	16	15	19	18	17
	Lubolz	18	16	15	19	18	17
Lübben (Spreewald)	39	37	36	37	36	35	
KBS 209.14 RB 14 Nauen - S+U Friedrichstr. Bhf - Flgh. BER - Terminal 1-2 DB Regio AG							
KBS 209.22 RB 22 (S+U Friedrichstr. Bhf -) S Potsdam Hauptbahnhof - Golm - Ludwigfelde - S Königs Wusterhausen DB Regio AG							
KBS 209.9 FEX S+U Berlin Hauptbahnhof - S+U Berlin Gesundbrunnen - S Ostkreuz - Flgh. BER - Terminal 1-2 DB Regio AG							
Fahrplangestaltung in LDS	Halte in LDS / Richtung	Potsdam			Berlin / Nauen Königs Wusterhausen		
RB jeweils im 60min-Takt FEX im 30min-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	Flgh. BER - Terminal 1-2	20	20	20	59 20	59 20	59 20
	Königs Wusterhausen	20	20	20	(20)	(20)	(20)



KBS 207 RE 7 Dessau Hbf - Bad Belzig - Flgh. BER - Terminal 1-2 - Wünsdorf-Waldstadt DB Regio AG							
Fahrplangestaltung in LDS	Halte in LDS / Richtung	Berlin / Dessau			Wünsdorf-Waldstadt		
RE im 60min-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	Flgh. BER - Terminal 1-2		21	19	19	20	17
KBS 205 RE 5 Stralsund/Rostock - Neustrelitz - Berlin - Elsterwerda DB Regio AG							
Fahrplangestaltung in LDS	Halte in LDS / Richtung	Elsterwerda		Berlin			
RE im 120min-Takt, während der HVZ Verdichtung auf annähernden Stundentakt (Halt nur in Luckau-Uckro)		Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Sa, So		
	Golßen (Niederlausitz)	9	9	9	9		
	Drahnsdorf	9	9	9	9		
	Luckau-Uckro	14	9	14	9		
	Walddrehna	9	9	9			
KBS 209.36 RB 36 Frankfurt (Oder) - Beeskow - Storkow - Königs Wusterhausen NEB - Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbh							
Fahrplangestaltung in LDS	Halte in LDS / Richtung	Beeskow / Frankfurt (Oder)		Königs Wusterhausen			
RB im 60min-Takt		Mo-Fr	Sa, So	Mo-Fr	Sa, So		
	Friedersdorf	18	16	18	16		
	Kablow	18	16	18	16		
	Zernsdorf	18	16	18	16		
	Niederlehme	18	16	18	16		
	Königs Wusterhausen	18	16	(18)	(16)		
KBS 200.9 S9 Flgh. BER - Terminal 1-2 - S Treptower Park - Stadtbahn - S Spandau S-Bahn Berlin GmbH							
KBS 200.45 S45 Flgh. BER - Terminal 1-2 - Südring - S Südkreuz Bhf S-Bahn Berlin GmbH							
Fahrplangestaltung in LDS	Halte in LDS / Richtung	S Spandau / S Südkreuz			Flgh. BER - Terminal 1-2		
S-Bahn Linien jeweils im 20-Minuten-Takt, Überlagerung zu einem annähernden 10min-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	Waßmannsdorf	120	125	117	120	125	117
Wochenende zeitweise im 30min-Takt bzw. annähernden 15min-Takt	Flgh. BER - Terminal 1-2	120	125	117	(120)	(125)	(117)



<b>KBS 200.8</b>	<b>S8</b>	<b>S Zeuthen - S Grünau - S Ostkreuz - Ostring - S Blankenburg - S Birkenwerder Bhf</b> S-Bahn Berlin GmbH					
<b>KBS 200.46</b>	<b>S46</b>	<b>S Königs Wusterhausen Bhf - S Südkreuz Bhf. - S Westkreuz - S Westend</b> S-Bahn Berlin GmbH					
Fahrplangestaltung in LDS	Halte in LDS / Richtung	S Birkenwerder / S Westend	S Königs Wusterhausen Bhf				
S8 in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	S Eichwalde	89	67	66	89	67	66
S46 im 20-Minuten-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	S Zeuthen	89	67	66	62	67	66
Überlagerung zum 10min-Takt ab Zeuthen		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	S Wildau	60	68	67	62	67	66
Wochenende zeitweise im 30min- und 60min-Takt		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
	S Königs Wusterhausen	60	68	67	(62)	(67)	(66)

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

Das **Busliniennetz** (Liniennetz nach § 42 PBefG) umfasst die in Anlage 3 aufgelisteten 51 Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Dahme-Spreewald, davon 18 Stadt- und Ortsbuslinien und 33 Regionalbuslinien, sowie weitere 23 Linien fremder Aufgabenträger (Land Berlin für 10 Linien, Landkreis Oder-Spree für 7 Linien, Landkreis Elbe-Elster und Landkreis Teltow-Fläming für je 2 Linien, Landkreis Spree-Neiße und Landkreis Oberspreewald-Lausitz für je 1 Linie), die Leistungen im Landkreis Dahme-Spreewald erbringen (Stand: September 2020).

Inhaber der Liniengenehmigungen ist für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Dahme-Spreewald:

- für 51 Linien mit den VBB-Liniennummern 263, 465 bis 477, 500-519 sowie 721 bis 744 und N36<sup>24</sup> die **Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS)** mit Sitz in Luckau.

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

- die Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R. (BVG), Sitz: Berlin
- die Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS), Sitz: Fürstenwalde
- die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH, Sitz: Finsterwalde
- die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH, Sitz: Luckenwalde
- die Herz-Reisen GmbH, Sitz: Zossen
- die Leo Reisen GmbH & Co. KG, Sitz: Cottbus-Gallinchen
- die Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH (VGOSL), Sitz: Senftenberg.

Gemäß Anlage 3 sind 18 Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Dahme-Spreewald entsprechend ihrer vorrangigen Funktion der innerstädtischen bzw. innerörtlichen Erschließung, teilweise auch benachbarter Städte/Gemeinden, als Stadt- bzw. Ortsbuslinien charakterisiert. Sie verlaufen mit Ausnahme der Stadtlinie Lübben im berlinnahen Raum. Die Linien 733, 743 und 744 sowie 263 überschreiten dabei die Grenze zum Land Berlin (außer bei 733) mit geteilten Liniengenehmigungen zwischen BVG und RVS.

<sup>24</sup> Linien 263 und 744 nur auf dem Linienabschnitt im Kreisgebiet in Aufgabenträgerschaft des Landkreises; Liniennummern 501, 503, 505, 514, 515, 732 nicht besetzt, 740 ist BerIKönig BC



Als Regionalbuslinien sind 33 Linien zu charakterisieren. Insgesamt 14 dieser Regionalbuslinien überschreiten die Grenze zu den benachbarten Landkreisen Teltow-Fläming, Oberspreewald-Lausitz, Oder-Spree, Spree-Neiße und Elbe-Elster.

Aus Anlage 3 geht weiterhin das mittlere tägliche Fahrtenangebot im Busliniennetz unter Einschluss der angebotenen Rufbusfahrten hervor. Zusammenfassend ergibt sich dieses für die Leistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises nach Tagesarten<sup>25</sup> wie folgt in der Zusammenfassung nach Tabelle 3-3, die ebenso einen Vergleich zum Stand im Fahrplanjahr 2014 zeigt:

**Tabelle 3-3 Fahrtenangebot und Nutzfahrleistungen im Busliniennetz 2020 und 2014**

Leistungsbereich	Mittl. tägl. Fahrtenzahl nach Tagesarten				Nutzfahrleistungen 2020 (Fahrplan-km/Nutz-km)	
	einschl. Rufbusangebot				Landkr. LDS gesamt	Gebiet anderer AT
	ST	FT	Sa	So		
Stadt- und Ortsbuslinien	703	645	323	220	2.733.695	411.587
Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft LDS	836	556	163	161	4.730.346	508.485
Leistungen in LDS auf Linien in fremder AT	1.253	1.247	957	869	1.764.918	
Leistungsangebot aller Buslinien in LDS	2.782	2.448	1.443	1.250	9.228.960	

Leistungsbereich	Mittl. tägl. Fahrtenzahl nach Tagesarten				Nutzfahrleistungen 2014 (Fahrplan-km/Nutz-km)	
	einschl. Rufbusangebot				Landkr. LDS gesamt	Gebiet anderer AT
	ST	FT	Sa	So		
Stadt- und Ortsbuslinien	519	481	230	148	1.741.717	102.975
Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft LDS	720	432	81	78	3.860.722	387.566
Leistungen in LDS auf Linien in fremder AT	926	888	698	678	655.754	3.872.663
Leistungsangebot aller Buslinien in LDS	2.165	1.801	1.009	904	6.258.193	

Vergleich 2020 zu 2014 und allgemein	Mittl. tägl. Fahrtenzahl nach Tagesarten				Nutzfahrleistungen 2020 (Fahrplan-km/Nutz-km)	
	einschl. Rufbusangebot				Landkr. LDS	
	ST	FT	Sa	So		
Fahrten in AT LDS 2014	100%	74%	25%	18%	<b>+47,2 % dar. RVS: +33,2 %</b>	<b>Zuwachs</b>
Fahrten in AT LDS 2020	100%	88%	52%	45%		
Vergleich an üblichen Werten	100%	78%	32%	20%		

<sup>25</sup> vgl. Erläuterungen zu den Verkehrstagen in Anlage 3



Danach liegt das Angebot bezogen auf den Schultag (100 %) an einem Ferientag über alle Linien bei ca. 88 %. Am Wochenende ist das Angebot mit ca. 52 % am Samstag und ca. 45 % am Sonntag zwar deutlich geringer, dabei aber gegenüber 2014 deutlich verbessert und übertrifft an Ferientagen und am Wochenende die repräsentativen Vergleichswerte sehr deutlich. Allerdings werden diese hohen Quoten nur im VBU und durch die Fahrtenanteile der BVG-Linien erreicht.

Die Fahrten auf Linien in fremder Aufgabenträgerschaft werden vorwiegend durch die einstrahlenden Verkehre der BVG bestimmt, die allerdings nur kurze Abschnitte im nördlichen Kreisgebiet bedienen. Deren Funktion beschränkt sich im Wesentlichen auf die Anbindung des BER an Berlin. Daher ist für den Landkreis die Betrachtung der Linien in eigener Aufgabenträgerschaft bedeutender. Für diese Linien liegen die Fahrtenanteile ebenfalls deutlich über dem Durchschnitt strukturell vergleichbarer Landkreise (Referenzwerte).

Das Angebot des kÖPNV im Landkreis nach **Tabelle 3-3** und **Anlage 3** (unabhängig von der Aufgabenträgerschaft) entspricht spezifischen Werten von 54,0 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 4.058 Fahrplan-km pro km<sup>2</sup> Fläche und Jahr und liegt jetzt - unter Berücksichtigung des SPNV-Angebotes - um ca. 20 % über den Werten vergleichbarer Landkreise mit einem Anteil am VBU, die allesamt ebenfalls beim Angebot zugelegt haben.

Zum Fahrplanstand 2014 betragen die Werte noch 36,6 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 2.752 Fahrplan-km pro km<sup>2</sup> Fläche und Jahr.

### 3.1.3 Angebotsstruktur und -qualität im kommunalen ÖPNV (kÖPNV)

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

- auch an Ferientagen (**Karte 15**) eine ähnliche flächenerschließende Angebotsstruktur wie an Schultagen (**Karte 14**) vorhanden ist, allerdings mit deutlich geringerem Umfang.
- An diesen Tagen lässt sich eine hohe Angebotsdichte im Verflechtungsraum sowie etwas weniger ausgeprägt im Raum Luckau/Lübben, hier besonders auf der Achse Dahme (TF) - Luckau - Lübben - Burg (SPN) - Cottbus, erkennen. Innerhalb des VBU ist das Angebot so stark verdichtet, dass aus Gründen der Darstellbarkeit gesonderte Auszugskarten erstellt werden mussten.
- Im mittleren Teil des Kreisgebietes ist das Angebot im kÖPNV dagegen deutlich schwächer.
- An Samstagen (**Karte 16**) und Sonntagen (**Karte 17**) beschränkt sich das Angebot außerhalb des berlinnahen Raumes weitgehend auf die Achse Dahme (TF) - Luckau - Lübben - Burg (SPN) sowie den Raum Teupitz / Groß Köris.
- Im berlinnahen Raum, speziell im Bereich nördlich von Groß Köris, ist das Angebot am Wochenende zwar deutlich geringer als an Werktagen, weist aber eine annähernd gleiche Flächenerschließung auf. Diese Angebotsstruktur entspricht aktuell den unterschiedlichen Nachfragepotenzialen und ist dadurch im Wesentlichen bedarfsgerecht. Allerdings werden diese Nachfragepotenziale im Planungszeitraum noch erheblich weiter zunehmen.

#### Angebot auf den Achsen des kÖPNV

In der Angebotsstruktur des Landkreises ist eine Hierarchisierung des Streckennetzes erkennbar. Eine wichtige Ebene darin stellen Verkehrsachsen, die im Wesentlichen Verbindungsfunktionen zwischen



bedeutenden Zielen herstellen und ein hohes Fahrtenangebot aufweisen, dar. Die sich bisher abzeichnenden Achsen, die wesentliche Linie und deren Bedienungshäufigkeit sind in **Tabelle 3-4** aufgeführt.

**Tabelle 3-4 Verkehrsachsen des kÖPNV**

Relation	Linie	VU	Anzahl Fahrtenpaare pro Tag				
			Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
<b>Kreisinterne Achsen</b>							
Lübben (Spreewald) - Luckau [PlusBus]	472	RVS	20	18	7	7	
Königs Wusterhausen - Streganz	724	RVS	12	9	4	4	
Königs Wusterhausen - Friedersdorf/ Kolberg	723	RVS	9	6	2	2	
Königs Wusterhausen - Mittenwalde - Motzen - Töpchin <sup>26</sup>	728	RVS	14	12	5	5	
Königs Wusterhausen - Bestensee - Motzen - Teupitz	726	RVS	16	8	6	6	
Königs Wusterhausen - Bestensee - Groß Köris - Teupitz	727	RVS	13	10	4	4	
Luckau - Golßen	468	RVS	9	9	-	-	
Lübben (Spreewald) - Golßen	476	RVS	10	7	-	-	
<b>Kreisgrenzen überschreitende Achsen</b>							
Luckau - Dahme (TF)	466	RVS	18	15	7	7	
Lübben (Spreew.) - Burg (SPN) [PlusBus]	500	RVS	19	17	11	11	
Niederlehme - Wernsdorf - Erkner (LOS)	428	BOS	12	12	7	7	
Lieberose - Cottbus (SPN, CB)	821	LeoR	9	9	3	3	
Luckau - Lübbenau (OSL)	475	RVS	11	10	-	-	
Luckau - Calau (OSL)	465	RVS	10	7	-	-	

Diese Achsen deckten bis zur Angebotsanpassung im August 2020 im Wesentlichen das südliche Kreisgebiet, hier auch mehrere grenzüberschreitende Verbindungen in die benachbarten Landkreise, ab. Außerdem gibt es in diesem Raum auf den Relationen Luckau - Weißack, Lübben - Schlepzig, Lübben - Birkenhainchen und mit Einschränkungen Straupitz - Lieberose ein gutes Angebot. Aus dem Verflechtungsraum führen einige Achsen von Königs Wusterhausen in die naheliegenden Gemeinden. Sonst sind in diesem Raum die nachfolgend dargestellten Ortsverkehre bestimmend für das Angebot von denen mehrere per August 2020 ebenfalls zu starken Verkehrsachsen ausgebaut worden sind. Im mittleren Bereich des Landkreises zeichnen sich im kÖPNV keine Verkehrsachsen ab. Eine Verbindung der genannten Teilräume wird durch die SPNV-Achse und nicht durch Achsen des kÖPNV hergestellt. Weiterhin ist

<sup>26</sup> Weitere Fahrtenpaare zwischen Königs Wusterhausen und Mittenwalde



anzumerken das einige Verkehrsachsen am Wochenende kaum bzw. überhaupt nicht bedient werden, an den entsprechenden Stellen ist das Verkehrsangebot deutlich einschränkt.

### Angebot in den Stadtverkehren

Im Landkreis Dahme-Spreewald verkehren Stadtlinien in den Mittelzentren Lübben und Königs Wusterhausen, die teilweise durch Regionalverkehrslinien überlagert werden.

Die Stadtlinie Lübben (Linie 518) verkehrt montags bis freitags von 6 Uhr bis 19 Uhr in einem 60-min-Grundtakt. Am Wochenende verkehrt die Linie in einem 120-min-Takt zwischen 7 und 19 Uhr. Verdichtet wird dieses Angebot durch einstrahlende Regionallinien. In der Summe wird für die wesentlichen Relationen in der Kernstadt eine mindestens halbstündliche Bedienung (30-min-Fahrtenfolge) erreicht.

Dabei wird Mo-Fr das gesamte Stadtgebiet, mit Ausnahme einzelner südlicher Randbereiche (Deichsiedlung, Straßenmeisterei), erschlossen. An Wochenenden ist die Erschließungsqualität eingeschränkt. Dies liegt neben dem geringeren Angebot der Regionallinien vor allem an der verkürzten Linienführung der Stadtlinie, die nur zwischen Bahnhof und Reha-Zentrum verkehrt und damit die Stadtgebiete im Bereich Schulstraße sowie Treppendorf nicht erschließt.

Die Kernstadt der Stadt Königs Wusterhausen wird durch die Stadtlinie 739 und weitere Ortslinien erschlossen. Im Ergebnis der Angebotsverstärkungen zwischen Königs Wusterhausen und dem BER wird die Funktionalität der Stadtlinie 739 überlagert. Die Stadtlinie bedient die bahnhofsnahe und südlichen Stadtgebiete im 20-min-Grundtakt. Der Bedienungszeitraum ist montags bis freitags 4:00 - 23:00 Uhr, an Samstagen 7:30 - 23:00 Uhr und an Sonntagen 7:30 - 22:00 Uhr. Am Wochenende wird zwischen 9 und 18 Uhr ein 60-min-Takt angeboten, vor- bzw. nachgelagert besteht ein Angebot mit mehreren Einzelfahrten. Die Erschließung aller Stadtgebiete ist durch die Stadtlinie, im Schwerpunkt aber einstrahlende Orts- und Regionallinien, mit nur wenigen Ausnahmen (Bereich Fasanenstraße in Zeesen, südlicher Rand Senzig, sonst ohne Potenzial), gewährleistet. Auch die äußeren Stadtteile sind durch Ortslinien angebunden.

Detaillierte kartografische Darstellungen unter Einbeziehung der Stadt-/Ortslinien und der sie überlagernden Regionallinien einschließlich der Einzugsbereiche der Haltestellen erfolgen für den Stadtverkehr Lübben (Spreewald) in den Karten 22 bis 25 sowie Karte 50 und den Stadtverkehr Königs Wusterhausen in den Karten 26 bis 29 sowie Karte 51 durch Eintragung der Linienführungen, der Bedienungshäufigkeiten und der Erschließungsbereiche durch 500-Meter-Radius-Isochronen um die jeweiligen Haltestellen.<sup>27</sup>

### Angebot in den Ortsverkehren im VBU

Der „Verflechtungsraum Berliner Umland“ wird neben der Stadtlinie Königs Wusterhausen und einstrahlenden Regionalverkehrslinien von einem Busnetz aus Ortslinien bedient. Außerdem tragen die S-Bahn sowie der Eisenbahnregionalverkehr zur Verbindungs- und Erschließungsfunktion bei. Einstrahlende Linien der Berliner Verkehrsbetriebe ergänzen das Angebot (ab BER-Eröffnung sehr stark) und stellen Verbindungen vom BER und Waltersdorf in die Außerbereiche Berlins und das dortige Schnellbahnnetz her.

<sup>27</sup> Die Isochronen beschreiben den Radius um eine Haltestelle, der den Einzugsbereich der Haltestelle grafisch darstellt (in diesem Fall 500 Meter mit einer Gehzeit von 7 Minuten).



Verkehrlich lässt sich der Verflechtungsraum in folgende 3 Teilbereiche gliedern:

- Bereich Königs Wusterhausen (und Ortsteile) / Wildau / Mittenwalde
- Bereich Waltersdorf / Schulzendorf / Eichwalde / Zeuthen
- Bereich Schönefeld / Großziethen / Außenbereiche innerhalb Berlins.

Innerhalb dieser Bereiche verkehren in unterschiedlichem Umfang Ortslinien, die vorwiegend kleinräumige Erschließungsaufgaben und Zubringerfunktionen erfüllen. Verbunden werden die Teilräume durch die Linien 735 und 736, die durchgängige Verbindungen auf der Relation Königs Wusterhausen - Wildau - Flughafen BER herstellen, seit 08/2020 mit der ersten Nachtlinie N36 im Landkreis auch „rund um die Uhr“. Verstärkt wird dieses Angebot durch die Linie 734 (Flughafen BER - Zeuthen), die zwischen Miersdorf und Flughafen BER Mo-Fr den gleichen Linienverlauf bedient. Die Linie 738 verbindet zusätzlich Waltersdorf mit Eichwalde, Zeuthen und dem A10-Center in Wildau. Außerdem verbindet die Linie 733 Königs Wusterhausen und Zeuthen über die Ortsteile Niederlehme und Wernsdorf sowie Berlin-Schmöckwitz. Mit Ausnahme der Linie 730 (Königs Wusterhausen - Mittenwalde/Brusendorf) und 731 (Zeuthen - Eichwalde) werden auf allen Linien durchgängige Taktverkehre, überwiegend im Stundentakt, angeboten. Tabelle 3 5 bietet eine Übersicht über die Stadt- und Ortslinien im Verflechtungsraum mit Angabe des Grundtaktes und der Bedienungszeiträume an Werktagen. Als Hauptverkehrszeit lassen sich in etwa die Zeiträume 5-9 Uhr und 15-20 Uhr identifizieren.

Taktverdichtungen durch abschnittsweise Überlagerung mehrerer Linien ergeben sich nahezu auf der gesamten Achse Königs Wusterhausen - Wildau - Flughafen BER, wobei es besonders im Bereich Nord Wildau / Zeuthen und im Abschnitt Schulzendorf - Waltersdorf unterschiedliche Linienführungen der Verbindungslinien gibt, die gemeinsam eine 20min-Fahrtenfolgen ergeben.

Tabelle 3-5 Stadt- und Ortsbuslinien im Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU)

Relation	Linie	Anzahl Fahrtenpaare pro Tag Mo - Fr				Wochenendangebot vorhanden
		Grundtakt [min]		Bedienungszeitraum		
		HVZ	NVZ	von	bis	
<b>Verbindungsnetz</b>						
Flughafen BER Terminal 1-2 - S Wildau - Königs Wusterhausen	736, N36	60	60	0:00	24:00	Sa+So
Flughafen BER Terminal 1-2 - S Eichwalde - S Wildau - A10 Center	738	60	60	4:00	21:00	Sa+So
Flughafen BER Terminal 1-2 - Wildau A10 Center (- Königs Wusterhausen)	735	60	60	5:00	21:00	Sa+So
S Zeuthen - Berlin-Schmöckwitz - S Königs Wusterhausen	733	60	60	4:30	20:30	Sa+So



Relation	Linie	Anzahl Fahrtenpaare pro Tag Mo - Fr				Wochenend- angebot vorhanden
		Grundtakt [min]		Bedienungszeitraum		
		HVZ	NVZ	von	bis	
<b>Erschließungsnetz - Bereich Königs Wusterhausen / Wildau / Mittenwalde</b>						
Königs Wusterh. - Kablow-Ziegelei	721	-60 <sup>28</sup>	120	5:00	20:00	Sa+So
Königs Wusterh. - Bindow	722	60	60	5:00	21:30	Sa+So
Königs Wusterh. - Mittenwalde - Brusendorf <sup>29</sup>	730	Zeitw. 60'-Takt, nach Lastrichtung, EF		4:30	21:00	Sa+So
Wildau A10 Center - Königs Wusterh. (von S Flughafen BER Terminal 1-2)	735, N36	60	60	0:00	24:00	Sa+So
S Königs Wusterh. - S Wildau - A10 Center	737	60	60	5:00	22:30	Sa
Stadtverkehr Königs Wusterhausen <sup>30</sup> (Linie 739 weitgehend ersetzt durch Erweiterung Linien 735 - 738)	735, 736, 737, 739	20	20	4:00	22:30	Sa+So
<b>Erschließungsnetz - Bereich Schulzendorf / Eichwalde / Zeuthen</b>						
S Zeuthen - Waltersdorf - (Flughafen BER Terminal 1-2)	734	60	60	6:00	21:00	Sa+So
Waltersdorf/Miersdorf - Karlshof	741	60	60	5:00	20:00	Sa+So
S Zeuthen - S Eichwalde	731	Ergänzende Fahrten im Schüler-/Berufsverk.				Nein
<b>Erschließungsnetz - Bereich Schönefeld / Großziethen / Außenbereiche Berlins</b>						
Flughafen BER Terminal 1-2 - Flughafen BER Terminal 5	743	30	30	5:00	22:00	Sa+So
Flughafen BER Terminal 5 - Großziethen - S Lichtenrade	743	60	60	4:00	20:00	Sa+So
U Rudow - Großziethen - Buckow-Süd	744	20	20	4:30	22:30	Sa+So
Flughafen BER Terminal 5 - Schönefeld Nord - U Rudow	744	20	20	4:30	22:30	Sa+So

Die kartografischen Darstellungen erfolgen für den Verflechtungsraum insgesamt (Karten 19 bis 21).

<sup>28</sup> Taktauslassungen auch in Hauptverkehrszeit

<sup>29</sup> zzgl. Nachtverkehr als Schleifenfahrt von Königs Wusterhausen über Schenkendorf, Mittenwalde, Ragow nach Königs Wusterh.

<sup>30</sup> zzgl. Nachtverkehr als Schleifenfahrt über Schenkendorf, Mittenwalde, Ragow



### Unkonventionelle Mobilitätsangebote

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

Dabei ist definitorisch zu unterscheiden in flexible und alternative Angebote:

- **Flexible Angebote** entsprechen der Definition des Linienverkehrs nach dem PBefG, werden je Fahrt bedarfsabhängig, aber mit einer erkennbaren Regelmäßigkeit, durchgeführt. Das geschieht durch kleinere Fahrzeugeinheiten und/oder eine erforderliche Fahrtwunschanmeldung für die ganze Fahrt oder einzelne Haltestellen sowie zumindest ein Fahrplangrundgerüst. Es werden Haltestellen bedient, die zumindest formal einen Linienweg bilden müssen. Ist dies nicht gewährleistet, d. h. erfolgt ein flächenhafter Betrieb mit oder ohne Haltestellenbindung (Flächen-RufBus, Anruf-Sammeltaxi) oder ohne Vorgabe einer zeitlichen Verfügbarkeit, wird die Genehmigungsfähigkeit im Land Brandenburg mit Bezugnahme auf § 2 Abs. 6 PBefG („... soweit öffentliche Verkehrsinteressen entgegenstehen.“) in Abrede gestellt bzw. auf zeitlich begrenzte Möglichkeiten von Pilotlösungen nach der so genannten Experimentierklausel nach § 2 Abs. 7 PBefG beschränkt, wobei die gleiche Einschränkung wie nach § 2 Abs. 6 PBefG besteht. Auch autonome Busse gehören zu den flexiblen Angeboten, sofern sie vorstehende Merkmale erfüllen.
- Eine Besonderheit ist der **BürgerBus**. Es handelt sich dabei um eine 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.
- **Alternative Mobilitätsangebote** sind 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 als ÖPNV genehmigungsfähig.

Bei der RVS bestehen bedarfsabhängige Elemente in Form von in konventionelle Fahrten integrierten Bedarfshaltestellen, die auf Anforderung über ein Terminal an der Haltestelle angefahren werden. Komplette bedarfsabhängige Fahrten werden nicht angeboten, sondern nur auf 3 Linien externer Unternehmen aus dem südlichen Kreisgebiet auf den Kreisgrenzen überschreitenden Relationen Luckau / Fürstlich Drehna - Finsterwalde (EE) und Lübben (Spreewald) - Lübbenau (Spreewald) (OSL) in Form von Anruf-Linienfahrten. Dabei beschränkt sich die innerhalb von LDS erbrachte Nutzfahrleistung für 2020 auf knapp 8.980 Nutz-km und erbringt damit nur einen unerheblichen Teil der Gesamtnutzfahrleistung.

Der sogenannte Bürgerbus in Zeuthen verkehrt unter der Liniennummer 731 und deren Liniengenehmigung als ergänzendes Angebot von Montag bis Freitag zwischen 10 und 15 Uhr in einem 60-min-Takt als Ringlinie mit zwei Schleifen über den S-Bahnhof. Das Angebot verbessert vor allem für ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Bürgerinnen und Bürger den Zugang zur S-Bahn und zu öffentlichen Einrichtungen. Auf sämtlichen Fahrten gelten die Tarife des VBB. Das Angebot ist eigentlich kein Bürgerbus, weil nicht durch einen Bürgerbusverein, sondern durch die RVS mit Beauftragung eines Subunternehmers, betrieben.

Eine weitere Besonderheit stellt die Linie 519 (Lieberoser Heidelinie) dar, die als Linientaxi mit einem Kleinbus (7 Fahrgastsitzplätze) durch den Bürgerbusverein Lieberose/Oberspreewald e. V. bedient wird.



Hierbei handelt es sich tatsächlich um einen Bürgerbus. Die Linie erschließt mit Ringfahrten die Ortschaften im Raum Lieberose mit allerdings insgesamt nur 2 Fahrten an Dienstagen, Donnerstagen und Freitagen.

Ein alternatives Bedienungsangebot stellt der *BerlKönig BC* dar. Im Siedlungsbereich um Schulzendorf und Waltersdorf sollen insbesondere Berufspendler von dem Angebot des durch den Bund geförderten, vorerst bis zum 31.12.2020 zeitlich begrenzten Pilotprojekts der BVG profitieren und zur Erprobung eine Alternative zum Pendeln mit dem eigenen Auto erhalten. Die Fahrten bedienen den S-Bahnhof Flughafen Berlin-Schönefeld sowie den U-Bahnhof Rudow von Montag bis Freitag zwischen 05:00 - 09:00 Uhr und 15:00 - 20:30 Uhr. Eine Fahrt von der Abholadresse bis zum Zielpunkt kostet zusätzlich zum gültigen VBB-Fahrausweis 0,50 Euro Komfortzuschlag.

Eine Weiterführung des Pilotprojekts über den 31.12.2020 hinaus ist zum Redaktionsschluss zwar beantragt, aber noch nicht entschieden.

Andere linienwegungebundene Angebote (Anruf-Sammeltaxi, Rufbus im Flächenbetrieb/vollflexibler Rufbus) werden gegenwärtig nicht vorgehalten.

### Schülerverkehr

Die Sicherstellung des Schülerverkehrs ist eine der Kernaufgaben des straßengebundenen ÖPNV. Grundlage für die Gestaltung des Schülerverkehrs ist die jeweils gültige „Satzung für die Schülerbeförderung“<sup>31</sup> des Landkreises. Diese regelt den Beförderungsanspruch und die Erstattung von Schülerzeitfahrkarten und macht Vorgaben zu Reise- oder Wartezeiten. Eine Überprüfung der Qualität der Schülerbeförderung beschränkt sich also nicht nur auf die Auswertung, ob für alle Schüler eine Verbindung vor Schulbeginn und nach dem Unterrichtsende vorhanden ist, sondern erstreckt sich auch darauf, ob die Vorgaben für Schulwegzeit und Wartezeit eingehalten werden.

Im Falle von ca. 370 Schüler\*innen ist dies nicht der Fall, so dass eine Sonderbeförderung (Schülerspezialbeförderung) eingerichtet ist. Es besteht die Aufgabe, im Rahmen der Planungsarbeiten (Abschn. 4) nach verkehrlich und wirtschaftlich sinnvollen Möglichkeiten einer Integration eines möglichst großen Teils dieser Schüler\*innen in den ÖPNV-Linienverkehr zu suchen.

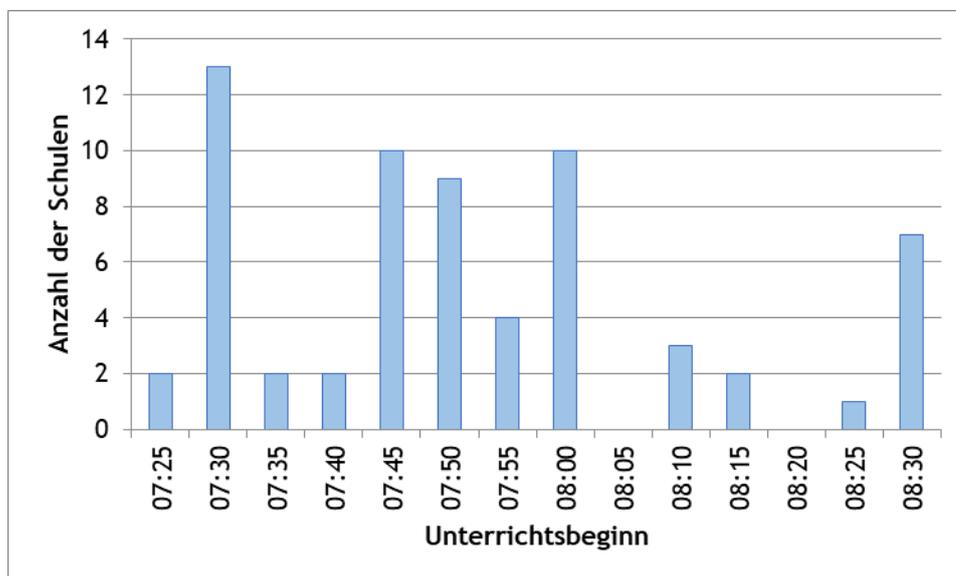
Anhand einer groben Betrachtung der Schülerströme, visualisiert in den **Karten 31 - 35** nach Schulformen und anhand so genannter „Fahrschülerspinnen“, lässt sich feststellen, dass die Schüler im südlichen Kreisgebiet überwiegend in die nächstgelegene Schule gehen. Dies lässt sich besonders bei Förderschulen und Gymnasien feststellen, für die aufgrund der geringen Anzahl an Standorten bei der Wahl einer anderen Schule besonders lange Wege entstehen würden. Hinsichtlich der Förderschulen ist das Bild allerdings als sehr eingeschränkt zu bewerten, da infolge der zunehmenden Inklusion bisheriger Förderschüler in den Unterricht an Regelschulen verbleibende Förderschüler kaum noch mit dem ÖPNV befördert werden, sondern aufgrund eines individuellen Beförderungsanspruchs überwiegend mit Sonderverkehren.

Im nördlichen Kreisgebiet dagegen sind die Schülerströme aufgrund der deutlich höheren Standortdichte weniger strukturiert, das gilt für alle Schultypen. Da insbesondere Grundschulen auch in kleineren Orten und in den Achsenzwischenräumen vorhanden sind, sind die entscheidenden Voraussetzungen dafür erhalten, dass die Schulwegzeiten gering gehalten werden können.

<sup>31</sup> Satzung für die Schülerbeförderung des Landkreises Dahme-Spreewald in der Fassung bis 31.07.2020 und in der Fassung vom 18.12.2019, gültig ab 01.08.2020.

Die Verteilung der Schulanfangszeiten ist aus nachfolgender Abbildung ersichtlich.

Abbildung 3-1 Verteilung der Schulanfangszeiten



Es lässt sich erkennen, dass gegenüber dem Stand von 2014 erweiterte Ansätze einer Schulzeitstaffelung für den Gesamtkreis vorhanden sind. Grundlage war, dass bereits im Jahr 2007 ein entsprechendes Stafflungs- und Optimierungskonzept im Raum Luckau umgesetzt wurde, das in den Folgejahren schrittweise erweitert worden ist. Dies ist an der großen Zeitspanne von 7:25 Uhr bis 8:30 Uhr, aber auch am Vorhandensein mehrerer Spitzen um 7:30 Uhr, 7:45/7:50 Uhr, 8:00 Uhr und 8:30 Uhr erkennbar. Insbesondere die Spätspitze um 8:30 Uhr ist hinzugekommen und entzerrt den Spitzenbedarf an Einsatzkapazitäten erheblich, weil dadurch ein Teil des Beförderungsbedarfs mit einer 2. Beförderungswelle realisiert werden kann, die Busse also mehrfach eingesetzt werden können. Potenziale für eine darüber hinausgehende Schulzeitstaffelung sind dennoch anzunehmen, bilden aber eher nicht mehr einen nachvollziehbaren Bedarf für weitergehende aufwendige Untersuchungen aus.

#### 3.1.4 Erreichbarkeit zentraler Orte

Die Qualität der Erreichbarkeit zentraler Orte wird für die nach Abschnitt 2.1 gebildeten 140 Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern die Einhaltung der Vorgaben für die Erreichbarkeit des jeweils nächsterreichbaren zentralen Ortes (unabhängig von der verwaltungsseitigen Zuordnung) mit dem SPNV und/oder kÖPNV an den Wochentagen Montag bis Freitag nach dem aktuellen Fahrplanangebot analysiert (zu den Vorgaben siehe Abschnitt 4.3.3).

Zusammenfassend sind die für diese Verbindungen ermittelten Nichteinhaltungen in Tabelle 3-6 dargestellt. Insgesamt hat sich die Situation im Vergleich zur Auswertung 2014 erheblich verbessert, wobei sich auch die Aufwertung von Luckau zum Mittelzentrum statistisch erleichternd ausgewirkt hat. Im Durchschnitt haben sich die Nichteinhaltungen je Kategorie etwa halbiert. Das gilt mit Ausnahme des Reisezeitkriteriums bei der Erreichbarkeit eines Oberzentrums, was aber ein verkehrsgeografisch bedingtes und damit kaum lösbares Problem darstellt.



So sind die ÖPNV-relevanten Siedlungseinheiten an Schultagen mit nur wenigen Ausnahmen sowohl mit mindestens einem Nahbereichszentrum als auch mit einem Mittel- und Oberzentrum verbunden. Allerdings ist das nutzbare Fahrtenangebot (Fahrtenpaare unter Einhaltung der Mindestaufenthaltszeit am Zentralen Ort) zum NBZ für 3 Siedlungseinheiten, zum Mittel- und Oberzentrum für 4 bzw. 1 Siedlungseinheit, zu gering. In weiteren Fällen (bis zu 26) werden die Richtwerte für die Reisezeit überschritten, was aber überwiegend zum Oberzentrum auftritt.

An Ferientagen weisen bis zu 15 Siedlungseinheiten zu wenige Fahrtenpaare auf. Die Reisezeit wird für 8 bzw. 4 Siedlungseinheiten nicht eingehalten, mit einem Oberzentrum in 33 Fällen. **Tabelle 3-6** zeigt weiterhin, dass sich die Anbindungsmängel auf Siedlungseinheiten mit weniger als 500 Einwohnern konzentrieren.

Die geografische Verteilung der Anbindung von Siedlungseinheiten an Zentrale Orte zeigen hinsichtlich der NBZ für einen mittleren Schultag/Ferientag die **Karten 36 bzw. 37**, hinsichtlich der Mittelzentren die **Karten 38 und 39**, hinsichtlich der Metropole Berlin und dem Oberzentrum Cottbus die **Karten 40 und 41**. Aus den Darstellungen geht hervor, dass sich Verbindungsmängel natürlich auf Siedlungseinheiten im ländlichen Raum konzentrieren, insbesondere südöstliche Randgebiete zum Landkreis Oder-Spree im Raum Lieberose/Schwiebichensee/Märkische Heide und südwestliche Randgebiete zu Teltow-Fläming und Elbe-Elster. Die Reisezeitproblematik zu Oberzentren zeigt sich insbesondere im mittleren Kreisgebiet auch im Raum Wolziger See, die weit von den Verkehrsachsen nach Cottbus und Berlin entfernt sind, da sich hier weite Wege und Verbindungen mit mehreren Umstiegen ergeben.

**Tabelle 3-6 Nichteinhaltung der Vorgaben zur Erreichbarkeit zentraler Orte**

Siedlungseinheiten (Größengruppe)	Art des Mangels	Verbindung NBZ		Verbindung MZ		Verbindung OZ	
		Schul- tag	Ferien- tag	Schul- tag	Ferien- tag	Schul- tag	Ferien- tag
alle	Fahrtenangebot zu gering	3	15	4	10	1	6
	Reisezeitüberschreitung	2	8	4	4	26	33
davon ≥100 bis <200 Ew.	Fahrtenangebot zu gering		6	2	5		1
	Reisezeitüberschreitung	1		2	1	7	12
davon ≥200 bis <500 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	1	6	1	3	1	4
	Reisezeitüberschreitung		6	2	2	14	18
davon ≥500 bis <1.000 Ew.	Fahrtenangebot zu gering	2	3		1		1
	Reisezeitüberschreitung	1				3	1
davon ≥1000 bis <3.000 Ew.	Fahrtenangebot zu gering			1			
	Reisezeitüberschreitung			1	1	2	2

### 3.1.5 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

- 4 Hauptverknüpfungspunkte im Regionalverkehr,
- 8 weitere Verknüpfungspunkte im Regionalverkehr sowie
- 7 (künftig 9) Verknüpfungspunkte in den Ortsverkehren im VBU



im Gebiet des Landkreises Dahme-Spreewald festgelegt (vgl. Tabelle 4-8). Deren Lage geht für das Kreisgebiet insgesamt aus Karte 52 und als Ausschnitt für den berlinnahen Raum aus Karte 53 hervor.

Die gegenwertig erreichte Verknüpfungsqualität lässt sich anhand des prozentualen Anteils der verknüpften Fahrten an der Gesamtfahrtanzahl ermitteln. Diese Statistik wird in der nachfolgenden Tabelle für Bus-Bus- und Bus-Bahn-Verknüpfungen dargestellt.

Tabelle 3-7 Realisierungsstand der Verknüpfungen

Verknüpfungspunkt	Kriterium	Schultag			Ferientag			Samstag			Sonntag			Alle Tage in %
		verkn.	von	in %	verkn.	von	in %	verkn.	von	in %	verkn.	von	in %	
<b>Verknüpfungspunkte im Regionalverkehr</b>														
S Flughafen Schönefeld Bahnhof	A	326	394	82,7	318	389	81,7	299	322	92,9	285	298	95,6	85,6
	B	216	220	98,2	216	220	98,2	216	219	98,6	194	198	97,0	98,2
	C	373	394	94,7	368	389	94,6	297	322	92,2	251	298	84,2	93,0
S Königs Wusterhausen Bahnhof	A	221	237	93,2	188	203	92,6	68	69	98,6	56	56	100	93,8
	B	156	177	88,1	153	177	86,4	73	177	41,2	62	174	35,6	72,6
	C	226	237	95,4	189	203	93,1	45	69	65,2	33	56	58,9	91,4
Lübben, Bahnhof	A	92	145	63,4	83	130	63,8	31	44	70,5	31	44	70,5	64,4
	B	54	77	70,1	54	77	70,1	35	74	47,3	35	72	48,6	63,6
	C	88	145	60,7	67	130	51,5	15	44	34,1	15	44	34,1	55,7
Bestensee, Bahnhof	A	29	50	58,0	20	32	62,5	9	14	64,3	9	14	64,3	59,4
	B	23	37	62,2	12	37	32,4	7	34	20,6	7	32	21,9	45,5
	C	5	50	10,0	5	32	15,6	0	14	0	0	14	0	9,6
Luckau-Uckro, Bahnhof	A	9	39	23,1	9	31	29,0	9	14	64,3	9	14	64,3	30,0
	B	16	28	57,1	13	28	46,4	0	18	0	0	18	0	42,5
Halbe, Bahnhof/ Goetheplatz	A	10	13	76,9	7	9	77,8	5	5	100	4	4	100	80,3
	B	2	37	5,4	0	37	0	0	32	0	0	32	0	3,0
Groß Köris, Bahnhof	A	37	63	58,7	27	44	61,4	10	20	50,0	10	20	50,0	58,0
	B	28	37	75,7	16	36	43,2	18	34	52,9	16	32	50,0	63,3
	C	43	63	68,3	29	44	65,9	4	20	20,0	4	20	20,0	61,5
Luckau, Busbahnhof	C	131	173	75,7	104	141	73,8	5	18	27,8	5	18	27,8	73,1
Straupitz, Dorfplatz	C	33	78	48,5	28	62	45,2	4	27	14,8	4	27	14,8	42,8
Golßen, Markt	C	38	60	63,4	17	33	51,6	-	-	-	-	-	-	61,6
Lieberose, Markt	C	16	40	40,0	9	26	34,6	0	3	0	0	3	0	37,7
Teupitz, Markt	C	19	54	35,2	15	35	42,9	8	21	38,1	8	21	38,1	36,7
<b>Verknüpfungspunkte in den Ortsverkehren im VBU (ohne KW und S Waßmannsdorf)</b>														
S Wildau	A	98	98	100	97	97	100	24	24	100	13	13	100	100,0
	B	100	122	82,0	100	122	82,0	34	135	25,2	26	133	19,5	62,4
	C	61	98	59,8	58	97	59,8	8	24	33,3	0	0	0	60,3
S Zeuthen	A	41	42	97,6	41	42	97,6	14	14	100	13	13	100	97,9
	B	56	149	37,6	56	149	37,6	14	135	10,4	13	133	9	29,7
	C	33	42	78,6	33	42	78,6	14	14	100	13	13	100	81,2
S Eichwalde	A	33	36	91,7	31	34	91,2	13	13	100	12	12	100	92,7
	B	15	176	8,5	12	176	6,8	0	133	0	0	133	0	6,1
Miersdorf, See	C	70	114	61,4	69	114	60,5	0	27	0,0	0	25	0,0	55,6
Waltersd., Berliner Str.	C	57	96	59,4	58	94	61,7	13	34	38,2	1	19	5,3	56,2
Mittenw., Zentrum	C	18	46	39,1	10	35	28,6	4	18	22,2	3	17	17,6	34,5



*Erläuterung: A - Verknüpfung Bus mit Bahn B - Verknüpfung Bahn mit Bus C - Verknüpfung Bus mit Bus*

- Zeile A Verknüpfte Busfahrten mit der Bahn, wobei die Zahl der mit der Bahn verknüpften am Verknüpfungspunkt ankommenden oder dort abfahrenden **Busse** (d. h. mit Übergangsmöglichkeit zum oder vom Zug) ins Verhältnis zur Gesamtzahl dieser Busse gesetzt wird
- Zeile B Verknüpfte Zugfahrten mit dem Bus, in der die Zahl der mit dem Bus verknüpften ankommenden oder abfahrenden **Züge** ins Verhältnis zu deren Gesamtzahl gesetzt wird
- Zeile C Verknüpfte Busfahrten untereinander im Verhältnis zur Gesamtzahl der ankommenden bzw. abfahrenden Busse.

Als Verknüpfung wurde die Möglichkeit des Übergangs zwischen den Verkehrssystemen innerhalb folgender Verknüpfungszeiten ausgewertet:

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

Bei den Bus<->Bus-Verknüpfungspunkten werden nach **Tabelle 3-7** recht unterschiedliche Werte erreicht. Insbesondere für die Bahnhöfe Schönefeld und Königs Wusterhausen kann aber eine hohe Verknüpfungsqualität festgestellt werden. An anderen VP, beispielsweise in Luckau, Busbhf, lässt sich aber auch weiterhin Optimierungspotenzial bei der Verknüpfung zwischen den wichtigen Buslinien erkennen. Bei den Verknüpfungspunkten im Verflechtungsraum weisen insbes. die S-Bahn-Stationen an Werktagen gute Werte auf, während am Wochenende die Übergangszeiten seltener im Zeitfenster liegen.

Bei den Bus<->Bahn-Verknüpfungen lässt sich eine hohe Verknüpfungsquote für die Bahnhöfe Schönefeld und Königs Wusterhausen ablesen. Aber am Bahnhofe Lübben wird, insb. beim Umstieg vom Bus zur Bahn, eine gute Qualität erreicht. Auch bei einer Detailbetrachtung der Verknüpfung zwischen dem SPNV und den Linien auf den Verkehrsachsen lässt sich erkennen, dass die Hauptlinien überwiegend gut auf die Bahnfahrpläne abgestimmt sind.

Im Verflechtungsraum ergeben sich beim Umstieg vom Bus zur Bahn durch den dichten Takt der S-Bahn keine Probleme. Umgekehrt gibt es zu viele S-Bahn-Ankünfte, um für alle einen Busabbringer zu haben. Dennoch fällt hier der S-Bhf. Wildau mit einer guten Verknüpfungsquote auf.

Für die Stadtlinien stellt die Verknüpfungsqualität zum SPNV ein besonderes Qualitätsmerkmal dar, da die Aufgabe von Stadtverkehren neben der Erschließung der Siedlungsgebiete auch in einer Zubringerfunktion zum übergeordneten Netz, speziell dem SPNV, besteht. Es lässt sich feststellen, dass die Stadtlinie Lübben beim Umstieg zwischen Bus und Bahn kurze Übergangszeiten, sowohl Richtung Berlin als auch Richtung Cottbus, gewährleistet. Die Stadtlinie Königs Wusterhausen stellt am Bahnhof Königs Wusterhausen Anschlüsse an die Regionalbahn und die S-Bahn her, wobei die Ströme im Wesentlichen in Richtung Berlin ausgerichtet sind. Hier zeigt sich insbesondere am Wochenende aufgrund langer Übergangszeiten von und zur Regionalbahn Optimierungspotential.

Der Vergleich zur Auswertung 2014 ist etwas erschwert, weil diese nicht exakt nach der gleichen Methodik erfolgt ist. Dennoch kann festgestellt werden, dass - wenn auch nicht durchgängig - doch gezielte Verbesserungen erreicht wurden, insbesondere bei den Verknüpfungen an den Bahnhöfen Königs Wusterhausen, Groß Köris und Halbe sowie teilweise auch Bestensee.



### 3.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

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

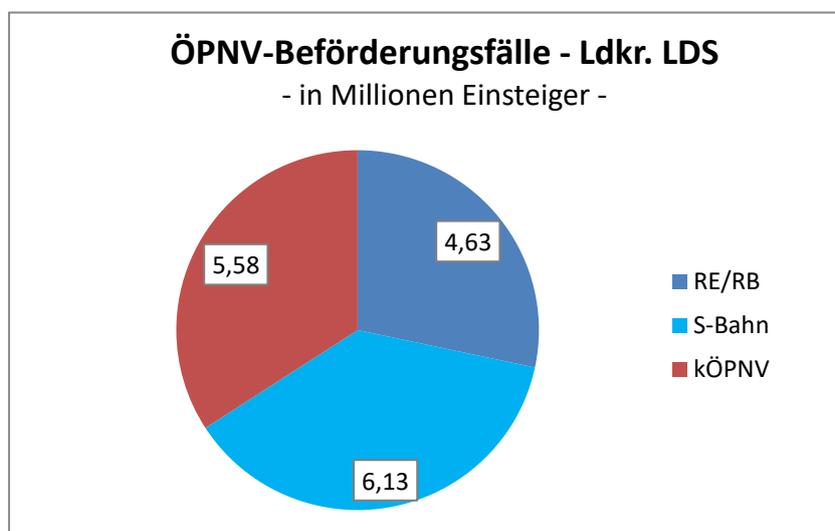
- insgesamt von ca. 16,34 Mio. Fahrgästen<sup>32</sup> genutzt (Einsteiger im Landkreis).<sup>33</sup> Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des ÖPNV von etwa 99 Fahrten pro Einwohner und Jahr, was ein vergleichsweise hoher Wert ist.  
Stand 2012/2013: 12,29 Mio. Fahrgäste (Zuwachs: +33,0 %)
- Der Eisenbahn-Regionalverkehr ist daran mit ca. 4,63 Mio. Einsteiger (entsprechend 28,3 %);  
Stand 2012: 3,27 Mio. Einsteiger (Zuwachs: +41,6 %)  
und
- die S-Bahn Berlin GmbH mit ca. 6,13 Mio. Einsteigern (entsprechend 37,5 %);  
Stand 2012: 4,74 Mio. Einsteigern (Zuwachs: +29,3 %)

beteiligt, so dass auf den SPNV ca. 66 % aller Beförderungsfälle im ÖPNV insgesamt entfallen, 34 % auf den kÖPNV.

Das Angebot der RVS wurde im Jahr der letzten verfügbaren VBB-Erhebung 2016 von 5,58 Mio. Einsteigern genutzt. Das entspricht einem Zuwachs um +30,4 % gegenüber den Ergebnissen aus 2013.

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

Abbildung 3-2 ÖPNV-Beförderungsfälle - Landkreis LDS



<sup>32</sup> Darin erfasst sind ausschließlich die Nachfragedaten der SPNV-Verkehre sowie der Buslinien, auf denen Leistungen durch das kreisansässige Unternehmen RVS erbracht werden. Daten zu weiteren Linien fremder AT liegen nicht vor.

<sup>33</sup> Datenquellen:

- VBB-Erhebung 2016 (üÖPNV),
- Ergebnisse des Reisendenerfassungssystems (RES) Ein- und Aussteiger nach Zugangsstellen und Abschnittsbelegungen der Eisenbahnunternehmen 2012, 2015, 2018 (bezogen über VBB)

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



Das stärkste SPNV-Aufkommen hat nach Anlage 5 der Bahnhof Schönefeld, gefolgt vom Bahnhof Königs Wusterhausen. Mit Lubolz, Drahnisdorf und Walddrehna werden drei der 19 Zugangsstellen zum Regionalverkehr im Tagesdurchschnitt von nur etwa 50 Ein- und Aussteigern genutzt.<sup>34</sup> 10 der 19 Zugangsstellen haben deutliche Aufkommenszuwächse zu verzeichnen. Insgesamt werden an Werktagen (Mo-Fr) im S-Bahn-Verkehr 38.050 (gegenüber 31.200 im Jahr 2013) Ein- und Aussteiger pro Tag und im Eisenbahnregionalverkehr 28.000 (gegenüber 20.310 im Jahr 2013) Ein- und Aussteiger pro Tag erreicht.

Das jährliche Fahrgastaufkommen im kÖPNV beträgt ca. 5,58 Mio. Einsteiger und ist zwischen 2007 und 2010 um +19,8 %, zwischen 2010 und 2013 um +10,6 % und zwischen 2013 und 2016 um weitere +30,4 % gestiegen. Dabei ist das Aufkommen im Verflechtungsraum deutlich angestiegen, während die Fahrgastzahlen im ländlichen Raum rückläufig sind.

Tabelle 3-8 Entwicklung der Fahrgastzahlen der RVS

Betreiber	Einsteiger 2007	Einsteiger 2010	Veränderung 2010/2007	Einsteiger 2013	Veränderung 2013/2010	Einsteiger 2016	Veränderung 2016/2013
RVS	3.226	3.866	+19,8%	4.277	+10,6%	5.576	+30,4%

Einsteiger (LBF) [1000 Pers.]  
Quelle: VBB-Erhebungen

Die räumliche Verteilung des Fahrgastaufkommens geht differenziert nach den Tagesarten Schultag, Samstag und Sonntag/Feiertag aus den Karten 42 - 44 hervor.<sup>35</sup> Im SPNV weist sie sowohl an Werktagen als auch am Wochenende eine besonders hohe Nachfrage auf der Achse Berlin - Königs Wusterhausen - Lübben - Lübbenau auf. Alle anderen Relationen weisen vergleichsweise geringe Fahrgastzahlen auf. Am Wochenende lässt sich insgesamt eine etwas geringere Nachfrage feststellen, lediglich auf der Strecke Berlin - Golßen - Luckau-Uckro - Elsterwerda ist die Querschnittsbelegung sogar etwas höher als an Werktagen.

Im kÖPNV konzentriert sich die Nachfrage an Schultagen stark auf den nördlichen Bereich, speziell den Verflechtungsraum VBU, dargestellt in den Auszugskarten 45 - 47. Angrenzend an diesen heben sich die Achsen von Königs Wusterhausen nach Bestensee, Teupitz und Motzen, Prieros und Friedersdorf ab. Im Süden zeichnet sich die Achse Dahme - Luckau - Lübben - Straupitz - Burg deutlich ab. Außerdem besteht zwischen Luckau und Golßen sowie zwischen Luckau und Calau eine hohe Fahrgastnachfrage. Aber auch außerhalb der Achsen werden durch den Schülerverkehr teilweise hohe Nachfragewerte erzielt. Lediglich im mittleren Kreisgebiet lässt sich nur eine geringe Nachfrage generieren und nachweisen. Am Wochenende ist die Nachfrage - analog zum schwach ausgeprägten Angebot - in allen Teilräumen deutlich schwächer als an Schultagen. So zeichnen sich nur wenige Achsen und die Verkehre im Verflechtungsraum, insbesondere in Königs Wusterhausen/Wildau und Schönefeld, ab.

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

<sup>34</sup> Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben.

<sup>35</sup> Eine gesonderte Darstellung für Ferientage ist aus den dazu verwendeten Daten der Zählung und Befragung des VBB nicht möglich.



### 3.3 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf

Die durchgeführten verkehrlichen Analysearbeiten dienen

- der Einschätzung des Umsetzungsstandes von Vorgaben und Maßnahmen des Nahverkehrsplanes 2015 bis 2020,
- der Identifizierung verkehrlicher Mängel oder Defizite in der Gestaltung des kÖPNV im Hinblick auf die Ableitung erforderlicher grundsätzlicher oder Detailmaßnahmen für den Planungszeitraum ab 2021 und
- der Gesamteinordnung des ÖPNV-Angebotes im Landkreis im Hinblick auf die Effizienz des Mitteleinsatzes für die Förderung des ÖPNV.

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

- a) Zunächst ist die Bedeutung des SPNV-Angebotes festzustellen, welches im Landkreis Dahme-Spreewald durch die Bedienung der wesentlichen Hauptverkehrsachsen zur Erfüllung von Verbindungsfunktionen sowie durch die S-Bahn und das Eisenbahnkreuz im berlinnahen Raum in beschränktem Umfang auch zur Erfüllung von Erschließungsfunktionen beiträgt.
- b) Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet.
- c) Das Gesamtvolumen des Angebots im kÖPNV erreicht je Einwohner und im Flächenvergleich inzwischen Werte über dem Durchschnitt, unter Berücksichtigung des SPNV-, insbesondere des S-Bahnangebots, deutlich mehr als den Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise.
- d) Die Angebotsverteilung im Kreisgebiet entwickelt sich parallel zur Einwohnerverteilung und zur Entwicklung der wirtschaftlichen Potenziale, was einerseits angemessen ist, andererseits aber Attraktivitätsverlusten im mittleren und südlichen Teil des Kreisgebietes nur ungenügend entgegenwirken kann. Aber auch im berlinnahen Raum wird ein gutes ÖPNV-Angebots zunehmend zum Faktor standörtlicher Attraktivität.
- e) Die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen ist in der Differenzierung zurückgegangen. Trotz Verbesserungen generell weiter als Mangel einzuschätzen sind die geringen kÖPNV-Angebote an Wochenend- und Feiertagen außerhalb des VBU, was allerdings vergleichsweise üblich ist.
- f) Das kreisgrenzenüberschreitende Angebot im kÖPNV ist - anders als in vielen Landkreisen Brandenburgs - weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit den Oberzentren Berlin und Cottbus sowie den Landkreisen Teltow-Fläming, Elbe-Elster, Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße und Oder-Spree. Insbesondere die Verbindungen mit Berlin sind sogar erheblich verstärkt worden.
- g) Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind, mit Ausnahme der Relation Königs Wusterhausen - Bestensee, nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger vorgefunden.
- h) Die Angebotsstruktur weist auch außerhalb des Verflechtungsraumes, vorwiegend im südlichen Kreisgebiet, erkennbare Verkehrsachsen auf, die - auch im Vergleich zu anderen Landkreisen - in angemessener Fahrtenhäufigkeit und teilweise bereits nach den PlusBus-Kriterien bedient



werden. Das PlusBus-Netz ist in einem nächsten Schritt 2020 auch auf den VBU erweitert worden und soll nach Bedarfsprüfung weiter ausgebaut werden.

- i) Dennoch werden einige der bisher geltenden Vorgaben für die Bedienung der Verkehrsachsen nicht vollständig eingehalten. Das betrifft an Schultagen nur einzelne Fahrten, an Ferientagen und am Wochenende meist 1 bis 3 Fahrten. Besondere Defizite bestehen aufgrund fehlenden Anschlusses in der Relation Straupitz <> Lieberose, am Wochenende auch Golßen <> Lübben.
- j) Für die Stadtverkehre gibt es sowohl bei der Bedienungshäufigkeit als auch der Flächenerschließung weiteres Optimierungspotential. Im Stadtverkehr Lübben betrifft das vor allem die Erschließung und die Betriebszeit, im Stadtverkehr Königs Wusterhausen die Anbindung der Ortsteile. Entsprechend vorgesehene Planungen für häufigere und Abendverkehre zwischen Stadtzentrum und den Ortsteilen sind weitgehend noch nicht umgesetzt.
- k) Die Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland sind klar strukturiert und vertaktet, auch die Erschließung der Siedlungsflächen ist zum gegenwärtigen Stand gewährleistet. Optimierungspotenzial und Intensivierungspotenzial hatte der bisher geltende Nahverkehrsplan in Hinblick auf die Inbetriebnahme des Flughafens BER und der damit verbundenen Umfeldentwicklung vorgesehen.  
Die Auswertung umfasste bereits die Fahrplanänderungen zum August 2020. Danach werden Bedienungsdefizite nur noch im Teilnetz Mittenwalde, einschl. der Verbindungen zwischen Königs Wusterhausen/Mittenwalde und der Dresdener Bahn im Landkreis Teltow-Fläming, festgestellt.  
Die besonderen Anforderungen der BER-Anbindung werden mit der Fahrplanänderung 08/2020 grundsätzlich erfüllt. Die Angebote sind bedarfsgerecht schrittweise weiter auszubauen. Das betrifft z. B. die ständige Prüfung und Anpassung der Anbindung der Gewerbegebiete.
- l) Die Gewerbegebiete Halbe und Möllenberg sind nach wie vor nicht ausreichend angebunden. Im VBU ergeben sich zudem permanent erhöhte Anforderungen an die Anbindung von Gewerbestandorten.
- m) Die Möglichkeiten der unkonventionellen Bedienung sind nach wie vor wenig genutzt worden. Dazu hat die Auslegung des Rechtsrahmens im Land Brandenburg zusätzlich beigetragen. Dennoch liegen hier weiterhin Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven - beispielsweise in der Ablösung oder Ergänzung konventioneller durch bedarfsabhängige Verkehre -, die im Planungszeitraum Schritt für Schritt zu erschließen und als Möglichkeit der Sicherung der Grundversorgung in dünnbesiedelten Räumen an Nichtschultagen und zur Erweiterung der Betriebszeiten in Tagesrandlagen zu entwickeln sind. Zusätzlich sind weitere Möglichkeiten der Ergänzung durch Bürgerbusse und auch alternative Angebote zu prüfen.
- n) Die Zumutbarkeitsvorgaben für den Schülerverkehr sind an die Vorgaben laut Satzung der Schülerbeförderung anzupassen. Entstehende Erfordernisse für eine Schülerspezialbeförderung sind durch Anpassungsmaßnahmen im Linienverkehr zu minimieren. Dazu sind entsprechende verkehrliche bzw. betriebstechnologische Untersuchungen zu führen und die wirtschaftliche Machbarkeit abzuwägen.
- o) Der laut **Tabelle 4-3** vorgesehene quantitative Mindestbedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird an Schultagen weitgehend, d. h. mit Ausnahme von Einzelfällen, eingehalten. An Ferientagen treten vermehrt Defizite mit Handlungsbedarf auf. Bei der Erreichbarkeit



der Oberzentren ergeben sich aus bestimmten Gebieten lange Reisezeiten. Insgesamt werden aber nur noch etwa halb so viele Nichteinhaltungen festgestellt, wie zum Stand 2014. Dennoch besteht hier weiter Handlungsbedarf - auch in Gestalt von Überlegungen, ob die Mindesterschließungsvorgaben noch den Ansprüchen entsprechen.

- p) Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfungen zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht, allerdings bestehen zumindest an einigen Verknüpfungspunkten noch Reserven. Allerdings muss erwähnt werden, dass sich nur bei vollständig durchgetakteten Systemen (nach dem Grundprinzip des Integralen Taktfahrplans - ITF) eine nahezu vollständige Verknüpfung erreichen lässt. Sobald und je mehr Ausnahmen davon zugelassen werden, z. B. für den Schülerverkehr, werden auch Grenzen der Verknüpfungsfähigkeit erreicht.
- q) Der Umfang der Fahrgastnachfrage ist nicht nur im SPNV, sondern auch im kÖPNV weiter kontinuierlich und sogar beschleunigt angestiegen. Diese zunehmende Tendenz stützt sich allerdings im Wesentlichen auf eine deutliche Nachfragesteigerung im berlinnahen Raum, während im ländlichen Raum die Fahrgastzahlen stagnieren oder rückläufig sind.
- r) Die Qualität der Leistungsdurchführung ist insgesamt als gut einzuschätzen. Künftiger Handlungsbedarf ergibt sich nicht aus Mängeln, sondern aus zunehmenden Ansprüchen an Busangebote, sowohl im ländlichen Raum als auch im Verflechtungsraum, an Barrierefreiheit und Fahrgastinformation, stärkere Vertaktung mit häufigerer Bedienung sowie Angebote mit längerer täglicher Betriebszeit.

Um ein möglichst repräsentatives Gesamtbild der Einschätzung und der Ansprüche der Bürger und Institutionen an den ÖPNV im Landkreis zu erhalten, wurde von Ende Februar bis Anfang Juni 2020 eine öffentliche Befragung durchgeführt, deren Ergebnisse in die Planungen in **Abschnitt 4** eingegangen sind.

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

Insgesamt sind zunächst folgende Schlussfolgerungen zu ziehen:

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



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

1. Verallgemeinernde und gezielte Berücksichtigung der Hinweise aus der durchgeführten Bürger- und Institutionenbefragung vom Frühjahr 2020.
2. Schaffung der Voraussetzungen und Aufstellung einer Prioritätenrangfolge zum schrittweisen barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sowie Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts dafür.
3. Prüfung der differenzierten Kategorisierung des Busnetzes und erforderliche passgenaue Anpassung der Angebote in den Verkehrsachsen, einschl. einer Erweiterung des PlusBus-Netzes nach Bedarfsprüfung.
4. Prüfung und Abwägung der Optimierungsmöglichkeiten durch Integration freigestellter Schülerverkehre in den konventionellen Linienverkehr.
5. Gezielte weitere Verbesserung der Flächenerschließung zur Beseitigung der Nichteinhaltungen vorgesehener Vorgaben, vorrangig unter Nutzung von Rufbusangeboten, wobei auch die Anwendung flächenhafter oder Korridorbedienung vorausschauend sowie Bürgerbusse und alternative Bedienformen in Erwägung gezogen werden sollten.
6. Das Angebot im Verflechtungsraum Berliner Umland ist entsprechend der weiteren Potenzial- und Bedarfsentwicklung gezielt weiterzuentwickeln. Hauptbestandteile sollen neben der Anbindung des BER und den zunehmenden Bedienungsanforderungen der Gewerbestandorte die Neustrukturierung der Verkehre zwischen Königs Wusterhausen/Mittenwalde und Zossen bzw. Rangsdorf sein.
7. Positionierung und Strategieentwicklung für eine schrittweise Flottenumstellung auf dekarbonisierte, emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeugantriebe.
8. Eine permanente Prüfung der Möglichkeiten für eine Optimierung der Anschlüsse zwischen den Achsenverkehren und dem SPNV ist notwendig, um die Attraktivität der Angebote und dadurch die Fahrgastnachfrage zu erhöhen.
9. Generelle Prüfung der Möglichkeiten für weitere Ferientags- und Wochenendangebote, insbesondere unter den Aspekten der Tourismusentwicklung und des Mobilitätsbedarfs von Senioren.



## 4 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

### 4.1 Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots

Im Ergebnis der Untersuchungen 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

- a. die bisher geltenden Vorgaben spätestens mit der Angebotsumstellung per 08/2020 weitestgehend eingehalten werden, allerdings in einzelnen Bereichen und insbesondere im Zusammenhang mit der genehmigungsrechtlichen Behandlung von Flächenruffbussen im Land Brandenburg Nachsteuerungsbedarf besteht,
- b. die Mindestbedienungs Vorgaben für das Hauptnetz und in der Flächenerschließung im mittleren Niveau vergleichbarer Landkreise einzuordnen sind,
- c. eine grundsätzliche Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes und Angebotes daher nicht erforderlich ist, aber Anpassungsbedarf besteht,

andererseits

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

Die Umsetzung dieser Strategie erfolgt in einer Modernisierung der verkehrspolitischen Leitlinien, der Anpassung der quantitativen und qualitativen 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 Dahme-Spreewald besteht auch künftig in der Gewährleistung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grund-



lage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Dafür werden folgende [Leitlinien](#) beschlossen:

- (1) Das ÖPNV-Angebot ist als **ganzheitliches, integriertes System** aus Regionalbahn, S-Bahn, 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 Rechnung zu tragen. Der Aufgabenträger strebt eine angemessene, aber flächendeckende **Erhöhung der ÖPNV-Bedienungsstandards** an.
- (3) Bei der Erfüllung wesentlicher - regionaler und überregionaler - Verbindungsfunktionen erfüllt das **SPNV-Angebot** eine **Rückgratfunktion**. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen eine Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein.  
Der Landkreis setzt sich für eine attraktive **Schienenverkehrsanbindung an den Flughafen BER** ein. Entscheidend hierfür sind kurze Reisezeiten, nach Möglichkeit als Direktverbindungen, ansonsten durch entsprechend optimierte Übergangszeiten an den Umsteigepunkten. Darüber hinaus ist eine Taktverdichtung auf dem Abschnitt Luckau-Uckro - BER - Berlin anzustreben.
- (4) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die **Schülerbeförderung** auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung sowie der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung folgend soll aber wieder stärker auf eine attraktivere **Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen** hingewirkt werden.
- (5) Neue oder wachsende **Potenzialstandorte** - Standorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens - sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage entsprechend **durch den ÖPNV anzubinden**. Im besonderen Fokus steht dabei die **Gesamterreichbarkeit des BER** aus dem Landkreis und benachbarten Gebietskörperschaften. Bei der Verbindung mit Berlin liegt die perspektivische Präferenz des Landkreises auf einer Verlängerung der heutigen U-Bahnlinie 7 von Rudow zum BER.
- (6) Der Aufgabenträger setzt sich generell für **anforderungsgerechte ÖPNV-Verbindungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften** Land Berlin, Landkreise Teltow-Fläming, Oder-Spree und Märkisch-Oderland, Spree-Neiße und Stadt Cottbus, Elbe-Elster sowie Oberspreewald-Lausitz ein und wird bei Bedarf zwecks Unterstützung den VBB einbeziehen.
- (7) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch **Reduzierung der Schadstoffemissionen** einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, zum Umwelt und Klimaschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann. Soweit adäquate Fördermöglichkeiten durch Bund oder Land genutzt werden können, wird der Landkreis



unter Beachtung europäischer und nationaler Rechtsvorschriften auf der Grundlage einer geeigneten Umsetzungsstrategie eine schrittweise **Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebe** unterstützen.

- (8) Die **Angebotsgestaltung** soll **grundsätzlich nachfrageorientiert** erfolgen. Das heißt, dass vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber durchaus auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. **Elemente angebotsorientierter Leistungsgestaltung** sind in den Stadt- und Ortsverkehren des VBU sowie in Verkehrsachsen vorzusehen. Hierzu gehört auch die bedarfsgerechte **Erweiterung des PlusBus-Netzes**.
- (9) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die verstärkte Einbeziehung **bedarfsgesteuerter Angebote** zur Ergänzung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Verkehrsachsen. Zur Sicherung einer verbesserten Grundversorgung und der Wirtschaftlichkeit soll unter Beachtung des geltenden Rechtsrahmens insbesondere in dünn besiedelten, ländlichen Teilräumen an Nichtschultagen das ÖPNV-Angebot außerhalb der Verkehrsachsen zunehmend bedarfsgesteuert gestaltet werden.
- (10) 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**.
- (11) Die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten stellt für den Nutzer ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Es ist eine hohe **Verknüpfungsquote** anzustreben, da hierdurch eine gute Nutzbarkeit und hohe Attraktivität der Verkehrsangebote erreicht werden kann.
- (12) Die ganzheitliche, integrierte Mobilitätsplanung erfordert eine verstärkte arbeitsteilige Abstimmung und ein höheres Augenmerk für die **Verknüpfung mit dem Individualverkehr** an den Schnittstellen (P+R, B+R, Leihstationen).
- (13) 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 Nahverkehrsplan werden die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG festgelegt.
- (14) 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.
- (15) Der Aufgabenträger wirkt ständig auf eine Verbesserung der **Qualität und Wirtschaftlichkeit** des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling mit Anreizregelungen.



### 4.3 Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen

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

- (1) Der Landkreis Dahme-Spreewald 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 als **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe** der kommunalen Aufgabenträger festgelegt ist der kÖPNV vom Landkreis Dahme-Spreewald als **Teil der Daseinsvorsorge** definiert. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit und Kostendeckung durch Erlöse angestrebt.
- (4) In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und **Mitverantwortung in der Finanzierung** das an den verkehrspolitischen Zielstellungen ausgerichtete ÖPNV-Angebot sicher, auch wenn dieses die Mindestanforderungen der Daseinsvorsorge überschreitet.
- (5) Der Aufgabenträger sichert die **ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA)** für gebündelte Leistungen im Busverkehr und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen bzw. durch **Verwaltungsvereinbarungen** mit benachbarten Gebietskörperschaften bei grenzüberschreitenden Leistungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Haushalt des Landkreises diese Aufgabe sicherstellen kann.

### 4.4 Vorgabe quantitativer 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 Regionalverkehr beinhaltet

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



sowie

- c) besondere Vorgaben für den Schülerverkehr.

Der Bedienungsstandard für Stadt- und Ortsverkehre beinhaltet

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

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

#### Verbindlichkeit der Festlegungen

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

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

#### **4.4.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen**

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

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

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

Die Kategorisierung verwendet das ÖPNV-Netz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen muss im Busliniennetz



nicht in jedem Fall den exakten Linienverläufen entsprechen, die zusätzlich die Erfordernisse der Schülerbeförderung und eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen.

Tabelle 4-1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

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

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

Gliederung und Charakteristik:

- Hauptverbindungsrelation SPNV
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - 60min-Takt (Mo - So, am Wochenende ggf. eingeschränkt)
- Hauptverbindungsrelation kÖPNV PlusBus:
  - Regionale Verbindung zur Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren (im Tarifbereich Berlin C Verbindung von Mittelzentren) und zur Verknüpfung mit dem SPNV
  - Kein Parallelverkehr zum SPNV, Ausnahmen bei zusätzlicher Erschließung von Zentralen Orten oder Tourismusschwerpunkten



- angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch mindestens 60min-Takt ohne Abweichungen mit mindestens 15 Fahrten je Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), im Zeitraum erste Abfahrt 5:30 - 6:30 Uhr, letzte Abfahrt 19:30 - 20:30 Uhr an beiden Enden
- am Wochenende mindestens 12 Fahrtenpaare, 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 Gebietskörperschaften
  - angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder zumindest regelmäßiges Angebot mit mindestens 10 -12 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung (Eine vertaktete Bedienung liegt auch vor, wenn auf Grund des Schülerverkehrs eine geringfügige Abweichung erforderlich ist oder einmalig am Tag ein Lastrichtungswechsel erfolgt)
  - am Wochenende Mindestangebot von 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
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - 120-min-Takt, HVZ ggf. auf 60min-Takt verdichtet (Mo - So, am Wochenende ggf. eingeschränkt)
- Verbindungsrelation kÖPNV
  - großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
  - Verbindungen zu Zentralen Orten in benachbarten Gebietskörperschaften
  - ansatzweise angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder zumindest regelmäßiges Angebot Mo - So (also auch an Ferientagen und am Wochenende)
  - differenzierte Bedienungshäufigkeit je nach Bedeutung der Relation, bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung
  - möglichst direkte Verbindung anzustreben, aber auch Umwegfahrten zur Anbindung von Siedlungseinheiten und Umsteigeverbindungen zulässig
  - mindestens 8 als Fahrtenpaare nutzbare Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr (also auch an Ferientagen), bei ggf. bedarfsabhängiger Verdichtung
  - am Samstag Mindestangebot nach Bedarf
  - Einsatz von Bussen mit hochwertigem Fahrkomfort.



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

Charakteristik:

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

Die **Stadt- und Ortsverkehrsrelationen außerhalb des VBU** beschränken sich derzeit nur auf den Stadtverkehr Lübben.

Charakteristik:

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

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

Gliederung und Charakteristik:

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



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

Die für den Planungszeitraum gültige Kategorisierung wird in den **Karten 52 - 53** dargestellt.

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

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

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

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

Relation	Mindestbedienung (Fahrten je Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
<b>Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)</b>			
Lübben <> Straupitz <> Byhleguhre <> Burg (PlusBus Spreewald)	15	6	6
Lübben <> Duben <> Luckau (PlusBus Spreewald)	20	7	5
Königs Wusterh. <> Wildau, A10 Center <> Schönefeld, BER (PlusBus Airport-Region)	16	6	6
Königs Wusterhausen <> Wildau <> Schönefeld, BER (PlusBus Airport-Region)	20	9	9
S Erkner Bf/ZOB <> Neu Zittau <> Eichwalde <> Schulzendorf <> Schönefeld (BER)	15	7	5
S Erkner Bf/ZOB <> Neu Zittau <> Königs Wusterhausen	15	7	5
Ludwigsfelde <> Blankenfelde <> Selchow <> S Waßmannsdorf	15	6	6
S Teltow <> Großbeeren <> Mahlow <> S Waßmannsdorf	15	6	6
Cottbus Hbf <> Peitz <> Drachhausen <> Lieberose, Markt	15	7	5



Relation	Mindestbedienung (Fahrten je Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
<b>Hauptverbindungsrelationen (HVR)</b>			
Luckau <> Luckau-Uckro <> Dahme, Markt	16	6	6
Königs Wusterhausen <> Mittenwalde <> Brusendorf <> Rangsdorf	12	4	4
Lübben <> Freivalde <> Golßen, Markt	10	3	2
Luckau <> Golßen	10	3	2
Königs Wusterhausen <> Mittenwalde <> Zossen	10	3	3
Bestensee <> Motzen <> Teupitz	10	4	4
Bestensee <> Groß Köris	10	4	4
Bestensee <> Prieros	10	4	4
<b>Verbindungsrelationen (VR)</b>			
Luckau <> Lübbenau	8	0	0
Straupitz, Dorfplatz <> Lieberose, Markt	8	3	0
Luckau <> Calau	8	0	0
Teupitz <> Halbe	8	3	3

**Hinweis:**

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

Die Kategorie HVR+ ist neu und charakterisiert ein Premium-Produkt mit den vorn erwähnten besonderen Anforderungen, aber auch einer zusätzlichen Vermarktung durch den VBB und einer besonderen Landesförderung. Die ersten vier genannten Relationen sind bereits umgesetzt. Die Relation Lübben <> Duben <> Luckau besitzt das Potenzial zur Verlängerung bis Luckau-Uckro Bf, jedoch erst dann, wenn die Bahnfahrpläne eine sinnvolle Verknüpfungsmöglichkeit bieten.

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

Die Relationen stellen im Wesentlichen Verbindungen zwischen Zentralen Orten und Verknüpfungspunkten im ÖPNV-System her. Es werden kreisinterne Relationen im südlichen Kreisgebiet definiert, die gemeinsam mit der grenzüberschreitenden Relation Lübben - Burg eine Ost-West-Achse zwischen



Golßen/Luckau und Lieberose über Lübben und Straupitz bilden, die bedeutende Zentrale Orte miteinander verbindet. Die Relation Straupitz - Lieberose stellt dabei als Verlängerung der Relation Lübben - Burg eine Anbindung an die Kreisstadt Lübben her. Die weiteren Relationen sind aus dem Verflechtungsraum auf Zentrale Orte im mittleren Kreisgebiet ausgerichtet. Die Erreichbarkeit des VBU wird dabei durch eine Direktanbindung an Königs Wusterhausen oder einen Umstieg zur Bahn an den Bahnhöfen Bestensee, Halbe und Groß Köris gewährleistet.

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

- Relationen aus Teltow-Fläming (Ludwigsfelde, Blankenfelde-Mahlow) und Potsdam-Mittelmark (Teltow) dienen vorrangig der Erreichbarkeit des BER und dessen Umfelds,
- Relation Luckau - Dahme durch die Anbindung an die Nord-Süd-Bahnachse (Dresdener Bahn) am Bahnhof Luckau-Uckro, der sowohl für die Stadt Luckau als auch die Stadt Dahme/Mark von großer Bedeutung ist, und die Verbindung eines Mittelzentrums mit einem Nahbereichszentrum herstellt,
- Relationen Lübben - Straupitz - Burg und Lieberose - Cottbus durch die Verbindung zum Oberzentrum Cottbus, das aus Lieberose direkt und aus Lübben bzw. Straupitz mit Umstieg in Burg erreichbar ist; durch die Busverbindungen ergibt sich neben der Verbindungsfunktion auch eine bessere erschließende Wirkung in Cottbus, so dass dortige Ziele direkter als durch die Bahnverbindungen erreicht werden können; eine auch nach PBefG noch zulässige durchgehende Verbindung zwischen Lübben und Cottbus würde keinen Mehrwert bringen, weil aufgrund der schnelleren parallelen Bahnverbindung kein durchgehendes Fahrgastpotenzial besteht,
- Relation Königs Wusterhausen - Zossen durch die Anbindung an das Mittelzentrum Zossen sowie die dortige Verknüpfung mit der Nord-Süd-Bahnachse (Dresdener Bahn) und weiterführenden Buslinien, von der Fahrgäste im Raum Mittenwalde/Motzen profitieren; die untergeordnete Bedeutung Zossens gegenüber dem Mittelzentrum Königs Wusterhausen wird durch einen deutlich geringeren Mindestbedienstungsstandard gegenüber den Ortsverkehrsrelationen zwischen Mittenwalde und Königs Wusterhausen berücksichtigt,
- Relation (Königs Wusterhausen) - Mittenwalde - Rangsdorf stellt eine noch günstigere Anbindung an die Dresdener Bahn dar und stellt gleichzeitig eine direkte Erreichbarkeit von Einrichtungen in Rangsdorf (z. B. Südring-Center) her,
- Relation Luckau - Calau durch eine attraktive Verbindung zwischen Luckau und dem Oberzentrum Cottbus bzw. mit südlichen Regionen, die durch einen Umstieg zur Bahn in Calau erreicht wird; die Reisezeit zwischen Luckau und Cottbus ist über Calau um etwa 10 min geringer als über Lübben (50 statt 60 min Fahrzeit ohne Umsteigezeit),
- Relation Luckau - Lübbenau aus der Verbindung der Stadt Luckau mit einem weiteren Mittelzentrum; die untergeordnete Bedeutung Lübbenaus gegenüber der Kreisstadt Lübben wird durch einen deutlich geringeren Mindestbedienstungsstandard gegenüber der VR Luckau - Lübben berücksichtigt.

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



#### 4.4.3 Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten

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

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

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

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

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

Unkonventionelle Verkehrsangebote werden dabei grundsätzlich gleichrangig bewertet.<sup>36</sup>

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)		
		Nahbereichszentrum (NBZ)	Mittelzentrum (MZ)	Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	I	selbst NBZ	12	8
3.000 bis unter 6.000	II	selbst NBZ	8	6
2.000 bis unter 3.000	III	8	6	4
1.000 bis unter 2.000	IV	6	5	3
500 bis unter 1.000	V	5	4	2
200 bis unter 500	VI	3	3	2
100 bis unter 200	VII	2	2	1

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

<sup>36</sup> Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Buslinienverkehr abweichenden Angebote, d. h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.



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

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

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

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

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

Da die Vorgaben zur Mindesterschließung nicht die speziellen Anforderungen des Berufsverkehrs im berlinnahen Raum berücksichtigen können, sind für die in diesem Raum liegenden Gemeinden und Städte weiterführende Bewertungen erforderlich (vgl. Abschnitte 4.4.6 und 4.4.7).

#### 4.4.4 Besondere Vorgaben für die Schülerbeförderung

Es besteht satzungsgemäß<sup>37</sup> ein Beförderungsanspruch ab einer Mindestentfernung von 2 km für den Schulweg.

Differenziert nach Altersstufen sind unterschiedliche Schulwegzeiten in der Summe aus Reisezeiten (Fahr- und Umsteigezeiten) und Wartezeiten vor bzw. nach Unterrichtsbeginn/-ende von

Primarstufe	75 min
Sekundarstufe I und II	105 min

je Richtung für Hinfahrten zum allgemeinen Unterrichtsbeginn und zwei definierte Rückfahrten nach Unterrichtsende an der jeweiligen Schule bzw. einem Schulstandort zumutbar.

Darin enthalten sind

Vorgaben für die Reisezeit zum und vom Unterricht

Primarstufe	45 min
Sekundarstufe I und II	60 min

Vorgaben für Wartezeiten vor und nach dem Unterricht

Primarstufe	30 min
Sekundarstufe I und II	45 min

nicht überschreiten sollen.

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

<sup>37</sup> Satzung für die Schülerbeförderung des Landkreises Dahme-Spreewald in der Fassung vom 18.12.2019, gültig ab 01.08.2020.



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.

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

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

#### 4.4.5 Vorgaben zur Mindestbedienung für Stadtverkehre

Stadtverkehrsangebote sollen weiterhin in den beiden Mittelzentren Lübben und Königs Wusterhausen vorgehalten werden. Der Begriff der Stadtverkehrsangebote ist dabei in beiden Fällen etwas hochgegriffen, weil solche im Normalfall durch mehrere Stadtlinien gebildet werden. Bei Königs Wusterhausen und Lübben liegt die Hauptlast auf Regionallinien, unterstützt durch eine Stadtlinie. Der Bedienungsstandard für die Stadtverkehre wird moderat erhöht, weiter differenziert und die Betriebszeit erweitert. Der Bedienungsstandard nach **Tabelle 4-4** beinhaltet

- in Lübben:
  - in der Kernstadt Mo - Fr eine ganztägige 30min-Fahrtenfolge<sup>38</sup>, am Wochenende eine Orientierung auf eine 60-min-Fahrtenfolge;
  - im kernstadtnahen Bereich Mo - Fr einen 60-min-Grundtakt, der in der HVZ auf eine 30min-Fahrtenfolge verdichtet wird, am Wochenende Orientierung auf eine 60min-Fahrtenfolge;
  - im Außenbereich I Mo - Fr eine 60min-Fahrtenfolge, am Wochenende mindestens 10 regelmäßige Verbindungen mit dem Stadtzentrum;
  - im Außenbereich II (nur OT Hartmannsdorf) Mo - Fr mindestens 12 und am Wochenende mindestens 6 regelmäßige Verbindungen mit dem Stadtzentrum;
- in Königs Wusterhausen:
  - in der Kernstadt Mo - Fr eine ganztägige 20min-Fahrtenfolge, am Wochenende eine 60min-Fahrtenfolge;
  - in den Ortsteilen im Außenbereich I Mo - Fr eine ganztägige 30min-Fahrtenfolge, am Wochenende Orientierung auf eine 60min-Fahrtenfolge;
  - im Außenbereich II Mo - Fr 60min-Fahrtenfolge und am Wochenende Orientierung auf eine 120min-Fahrtenfolge.

Die täglichen Betriebszeiten werden für den Stadtverkehr Lübben Mo - Fr generell auf 21:00 Uhr und am Wochenende auf 20:00 Uhr erweitert.

Im Stadtverkehr Königs Wusterhausen erfolgt Mo - Fr in der Kernstadt eine Bedienung bis 23:00 Uhr, in

<sup>38</sup> Der Begriff „Fahrtenfolge“ beschreibt annähernd gleiche zeitliche Abstände zwischen den Fahrten. Diese müssen nicht zwangsläufig einen klaren Takt bilden, sondern können auch andere Folgezeiten (z.B. 20/40 min bei einer 30-min-Fahrtenfolge) darstellen.



den Außenbereichen bis 21:00 Uhr und am Wochenende in der Kernstadt bis 22:00 Uhr und in den Außenbereichen bis 20:00 Uhr.

Die Abgrenzung der jeweiligen Bereiche in den Stadtverkehren geht aus den **Karten 50 und 51** hervor.

**Tabelle 4-4** Vorgaben für die Mindestbedienung der Stadtverkehre

Stadtverkehr	Montag - Freitag			Samstag + Sonntag	
	Fahrtenfolge HVZ	Fahrtenfolge NVZ	Bedienungszeitraum	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
Lübben (Spreewald)					
Kernstadt	30'	30'	05:00 - 21:00	60'	07:00 - 20:00
Kernstadtnaher Bereich	30'	60'	05:00 - 21:00	60'	07:00 - 20:00
Außenbereich I	60'	60'	05:00 - 21:00	8 Fahrten	07:00 - 20:00
Außenbereich II	12 Fahrten		05:00 - 21:00	6 Fahrten	07:00 - 20:00
Königs Wusterhausen					
Kernstadt	20'	20'	04:00 - 23:00	60'	07:00 - 22:00
Außenbereich I	30'	30'	04:00 - 22:00	60'	07:00 - 20:00
Außenbereich II	60'	60'	04:00 - 22:00	120'	07:00 - 20:00

Als Hauptverkehrszeit (HVZ) gelten Montag - Freitag folgende Zeiträume für die

- Stadt Lübben 06:00 - 08:30 Uhr 14:00 - 18:00 Uhr
- Stadt Königs Wusterhausen 04:00 - 09:00 Uhr 14:00 - 20:00 Uhr.

#### 4.4.6 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 anforderungsgerechte und attraktive Anbindung der großen Gewerbestandorte, insbesondere des BER und in dessen Umfeld
- 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 sowie unter Berücksichtigung des Nachfragepotentials in vier Kategorien eingeteilt. Die funktionelle Bedeutung und der generelle Mindestbedienungsstandard der einzelnen Kategorien sind in **Tabelle 4-5** aufgeführt.



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

Kategorisierung	Funktion	Mindestbedienstungsstandard
Kategorie A	Vorwiegend Verbindungs-, aber auch Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	20/30min-Fahrtenfolge Mo-Fr
		60min-Fahrtenfolge Sa+So
Kategorie B	Vorwiegend Verbindungs-, aber auch Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	30/60min-Fahrtenfolge Mo-Fr
		120min-Fahrtenfolge Sa
Kategorie C	vorwiegend Erschließungs- und SPNV-Zubringer-, aber auch Verbindungsfunktion	60min-Fahrtenfolge Mo-Fr
		120min-Fahrtenfolge Sa+So
Kategorie D	vorwiegend Erschließungs- und SPNV-Zubringerfunktion	60/120min-Fahrtenfolge Mo-Fr
		Bedarfsgerechtes Angebot Sa+So

Die Zuordnung der einzelnen Relationen zu den Kategorien und der Mindestbedienstungsstandard sind aus [Tabelle 4-6](#) sowie [Karte 53](#) ersichtlich. In der Karte sind auch die aus Berlin einstrahlenden Relationen dargestellt, die der Verbindung der Airport-Region mit den südlichen Bezirken Berlins dienen.

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

Relation/Bereich	Montag - Freitag			Samstag + Sonntag	
	Fahrtenfolge		Bedienungszeitraum	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum
	HVZ	NVZ			
<b>Kategorie A</b>					
Miersdorf, See - Waltersdorf, Berliner Str. - Flughafen BER	20	30	05:00 - 20:00	60	08:00 - 20:00
<b>Kategorie B</b>					
S Waßmannsdorf - Selchow Flughafen West	20/30	30	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00
	Zusätzliche Schichtwechselverstärker an allen Tagen				
Königs Wusterhausen - Wildau	30	30	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00 (Sa)
S Wildau - Wildau, Dorfaue (- Wildau, A10 Center)	30	30	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00 (Sa)
(Wildau, A10 Center -) Wildau, Dorfaue - Miersdorf, See	30	60	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00 (Sa)
U Rudow (Berlin) - Großziethen - Berlin, Stuthirtenweg (- Gesundheitszentrum Gropiusstadt)	30	60	05:00 - 22:00	60	08:00 - 22:00
Flughafen BER Terminal 5 - Schönefeld Nord - U Rudow (Berlin)	30	60	05:00 - 20:00	60	08:00 - 20:00
Flughafen BER Terminal 1-2 - Gatelands - Flughafen BER Terminal 5	30	60	05:00 - 21:00	120	08:00 - 20:00
<b>Kategorie C</b>					
Königs Wusterhausen - Diepensee - Ragow - Mittenwalde	60	120	05:00 - 22:00	120	08:00 - 20:00
Königs Wusterhausen - Schenkendorf - Krummensee - Mittenwalde	60	120	05:00 - 22:00	120	08:00 - 20:00
Königs Wusterhausen - Bindow	60	60	04:00 - 22:00	120	08:00 - 22:00 (Sa) 08:00 - 20:00 (So)



Relation/Bereich	Montag - Freitag		Samstag + Sonntag		
	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	Fahrtenfolge	Bedienungszeitraum	
<b>weiter Kategorie C</b>					
S Königs Wusterhausen Bhf- Niederlehme - S Zeuthen	60	60	05:00 - 22:00	120	08:00 - 22:00 (Sa) 08:00 - 20:00 (So)
S Königs Wusterhausen Bhf. - Königs Wusterh., Potsdamer Ring - Wildau, A10 Center	60	60	05:00 - 22:00	120	08:00 - 22:00 (Sa)
(Wildau, A10 Center -) Wildau, Fliederweg - Wildau, Bergstr. - S Wildau	60	60	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00
(S Wildau -) Wildau, Westkorso - Miersd, See	60	60	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00
S Zeuthen - Miersdorf, See	60	60	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00
Miersdorf, See - S Eichwalde - Waltersdorf, Berliner Str./Am Rondell/Bohnsdorfer Weg	60	60	05:00 - 20:00	120	08:00 - 20:00
Waltersd., Berliner Str./Am Rondell - S Grünau	60	60	05:00 - 20:00	60	08:00 - 20:00 (Sa)
Flughafen BER Terminal 5 - Waßmannsdorf - Großziethen - S Lichtenrade (Berlin)	60	60	05:00 - 22:00	120	08:00 - 22:00
Mittenwalde - Brusendorf - Klein Kienitz - Rangsdorf Bhf	60	120	05:00 - 21:00	120	08:00 - 21:00 (Sa)
S Königs Wusterhausen Bhf. - Kablow-Ziegelei, Am Lankensee	60	60	05:00 - 22:00	120	07:00 - 20:00
<b>Kategorie D</b>					
Karlshof - Kiekebusch - Waltersdorf, Berliner Str./ Miersdorf, See	60	120	05:00 - 20:00	Bedarfsgerechte Bedienung; mind. 4 Fahrten/Tag u. Rtg; regelmäßiges Angebot	

Als Verkehrszeiten werden auf Grundlage der Nachfragespitzen folgende Zeiträume definiert:

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

Der Bedienungszeitraum beschreibt den Zeitraum zwischen dem Beginn der ersten und dem Ende der letzten Fahrt auf der Relation. Richtungsbezogene Abweichungen aufgrund der Lastrichtung sind dabei zulässig. Der grundsätzliche Bedienungszeitraum umfasst Montag - Freitag den Zeitraum 05:00 Uhr bis 20:00 Uhr und am Wochenende 08:00 Uhr bis 20:00 Uhr. Längere Bedienungszeiten werden im Raum Königs Wusterhausen für Abendfahrten in die Stadtteile und zum A10-Center sowie für Verbindungen des Ortsteils Großziethen mit dem Schönefelder Zentrum und Verknüpfungspunkten in Berlin definiert.

Die Verbindungen zwischen Königs Wusterhausen und Mittenwalde sind so zu gestalten, dass in Mittenwalde ein Anschluss von den Fahrten von Königs Wusterhausen über Schenkendorf nach Mittenwalde auf die Fahrten von Mittenwalde über Ragow nach Königs Wusterhausen angeboten wird. In Gegenrichtung soll der Anschluss ebenfalls angeboten werden, so dass von Mittenwalde und Ragow nach Königs Wusterhausen ein angenäherter Halbstundentakt entsteht. Am Wochenende sollen sich beide Relationen zu einem Stundentakt ergänzen.

Die Relationen S Königs Wusterhausen Bhf. - S Wildau und (Wildau, A10 Center -) Wildau, Dorfaue - Miersdorf, See müssen am Wochenende nicht zwingend bedient werden, da andere Linienführungen zugunsten einer besseren Erschließung der Stadt Wildau zu präferieren sind.



Die Relationen Königs Wusterhausen - Potsdamer Ring - A10 Center und S Wildau - Wildau, Dorfaue (A10 Center) sind nur samstags zu bedienen, da ihre wesentliche Funktion in der Anbindung der Einkaufsmöglichkeiten im A10 Center besteht. Die Anbindung der Siedlungsflächen im Bereich Potsdamer Ring ist sonntags durch das Fahrtenangebot auf der Relation Königs Wusterhausen - Ragow - Mittenwalde gewährleistet.

Die Relation Waltersdorf - Grünau ist nur samstags zu bedienen, da ihre wesentliche Funktion in der Anbindung der Einkaufsmöglichkeiten im Gewerbezentrum Waltersdorf besteht, woraus an Sonn- und Feiertagen ein deutlich geringeres Nachfragepotential, an Samstagen aber auch ein ausreichendes Nachfragepotential für einen Stundentakt resultiert.

Weitere wichtige Relationen im Verflechtungsraum stellen die durch die BVG bedienten Verbindungen

- Bahnhof BER - U-Bahnhof Rudow (B)
- Bahnhof BER Terminal 5 - S-Bahnhof Adlershof (B)

dar, die wachsende Verkehrsbedürfnisse zwischen dem nördlichen Verflechtungsraum bzw. Flughafen und dem südlichen Berlin abdecken. Der Landkreis setzt sich für eine Weiterführung dieser Angebote ein. Die Kooperation und Abstimmung mit dem Berliner Aufgabenträger wird hinsichtlich dieser Verbindungen und der Verbindung des Ortsteils Großziethen fortgesetzt.

#### 4.4.7 Vorgaben für die Anbindung des Flughafens BER (Terminal)

Ergänzend zu den grundsätzlichen Festlegungen für Verkehre im VBU werden gesonderte Vorgaben für die Anbindung des Passagierterminals des Flughafens BER gemacht. Diese beinhalten nach Tabelle 4-7 Festlegungen zu Fahrtenhäufigkeit und zum Mindestbedienungszeitraum zwischen dem Flughafen und festgelegten Start- bzw. Zielpunkten. Exakte Routen werden dabei nicht festgelegt, sondern nur End- bzw. Zwischenpunkte definiert. Die Bedienung im Frühverkehr (vor 5 bzw. 8 Uhr) und Spätverkehr (nach 20 Uhr) hat in Lastrichtung, also früh zum Flughafen und spät vom Flughafen, zu erfolgen.

Tabelle 4-7 Vorgaben für die Anbindung des Flughafens BER (Terminal 1-2)

Betriebstag	Bedienungszeitraum	Takt zu/von			
		S Königs Wusterhausen, Bhf.		S Schönefeld	Mittenwalde
		über Wildau	über Zeuthen, Niederlehme		
Montag - Freitag	03:00 - 05:00	60	-	-	-
	05:00 - 20:00	30	60	60	120
	20:00 - 23:00	60	-	-	-
Samstag + Sonntag	06:00 - 08:00	60	-	-	-
	08:00 - 20:00	120	120	120	120
	20:00 - 22:00	60	-	-	-

Daraus ergeben sich folgende Änderungen in der Kategorisierung nach Tabelle 4-6:

- der Flughafen BER wird als Hauptverknüpfungspunkt definiert,
- der S-Bahnhof Waßmannsdorf wird als Verknüpfungspunkt im VBU definiert,



- Der bisherige Bahnhof Flughafen Schönefeld wird als „Flughafen BER, Terminal 5“ vom Hauptverknüpfungspunkt zum Verknüpfungspunkt im VBU herabgestuft.

#### 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 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 zwischen den Verkehrssystemen Bus und Bahn/S-Bahn/U-Bahn sowie zwischen Buslinien allgemein und im verflechtungsraum Berliner Umland unterschieden.

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

Die Verknüpfungspunkte werden kategorisiert nach

- Hauptverknüpfungspunkten mit vorwiegender Bedeutung für die regionale Erschließung
- Weitere Verknüpfungspunkten mit vorwiegender Bedeutung für die lokale Erschließung
- Verknüpfungspunkten VBU mit vorwiegender Bedeutung für die lokale Erschließung im Verflechtungsraum Berliner Umland.

Folgende Verknüpfungspunkte sind dabei für den ÖPNV maßgebend (vgl. **Karten 52 - 53**)

**Tabelle 4-8 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (VP)**

Hauptverknüpfungspunkte	Weitere Verknüpfungspunkte	Verknüpfungspunkte VBU
Flughafen BER, Terminal 1-2	Bestensee, Bahnhof	Flughafen BER, Terminal 5
S Königs Wusterhausen Bf	Groß Köris, Bahnhof	S-Bf Eichwalde
Lübben (Spreewald) Bf	Halbe, Bahnhof/Goetheplatz	S-Bf Zeuthen
Luckau, Busbahnhof	Luckau-Uckro, Bf	S-Bf Wildau
	Golßen, Markt	Waltersdorf, Berliner Str.
	Straupitz, Dorfplatz	Miersdorf, See
	Lieberose, Markt	Mittenwalde, Zentrum
	Teupitz, Markt	S-Bf Waßmannsdorf
		Großziethen, Kreisverkehr



Darüber hinaus sind folgende Verknüpfungspunkte außerhalb des Kreisgebietes relevant:

- Rangsdorf, Bf
- Zossen, Bf
- Dahme, Hauptstr.
- Lübbenau, Bf
- Calau, Bf
- Burg, Hotel Bleske/Lindenstr.
- Cottbus, KGMVZ/Hauptbahnhof
- S Grünau
- U-Bf Rudow
- S-Bf Lichtenrade
- U-Bf Lipschitzallee
- Berlin, Alt-Schmöckwitz

Der bisherige weitere Verknüpfungspunkt Friedersdorf Bf ist aufgrund zu geringer Funktionalität entfallen.

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 von

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

und

bis zu 15 Minuten für Bus-Bahn-Verknüpfungen.

#### Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen

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

Die Richtwerte erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort). Diese liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden, Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für investive Maßnahmen möglich. Der Landkreis Dahme-Spreewald 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/Bahn, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindestens 500 Einw., auch viele Schulhaltestellen)
- C2 - Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- C3 - Aufkommenschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen bis zu 20 Ein- und Aussteiger pro Tag).

Die vorgegebene Grundausstattung 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, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Außerdem soll das VBB-Logo angebracht werden. Der Linienbetreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Tabelle 4-9** den Maßstab.

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

Es besteht die Aufgabe, eine Kategorisierung der insgesamt 613 Haltestellenbereiche im Kreisgebiet nach Richtungshaltestellen (Masten/Haltepositionen) zu erfassen und in Form eines Haltestellenkatasters nach den Ausstattungsmerkmalen gemäß **Tab. 4-9** zu kategorisieren. Als zusätzliche Ausstattungsmerkmale sind die Barrierefreiheit schaffenden Merkmale (siehe nachstehend in **Tabelle 4-10**) zu erfassen.

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



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

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
<b>Kennzeichnung der Haltestelle</b>					
Haltestellenschild	VU	VU	VU	VU	VU
Haltestellenname (wo zutreffend bilingual)	VU	VU	VU	VU	VU
Verkehrsunternehmen					
VBB-Logo, Nummer der Tarifwabe; Hinweis auf VBB-Infotelefon	VU	VU	VU	VU	VU
<b>Fahrplaninformation</b>					
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
Tariffinformation	VU	VU	VU		
<b>Weitere Informationen</b>					
Liniennetzpläne	VU	VU	VU		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	BLT	BLT			
Fahrpläne des SPNV-Regionalverkehrs	VU	(VU)			
Dynamische Fahrgastinformation	VU	(VU)			
<b>Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen</b>					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	VU	(VU)			
<b>Aufenthaltskomfort</b>					
Befestigte Wartefläche	BLT	BLT	BLT	BLT	
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	BLT	BLT	BLT	BLT	
Wetterschutzeinrichtung	BLT	BLT	BLT	BLT	
Sitzgelegenheit	BLT	BLT	BLT	BLT	
Abfallbehälter	BLT	BLT	BLT	BLT	BLT
<b>Verknüpfung mit Individualverkehr</b>					
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 4-10 Parameter für barrierefreie Haltestellen

Parameter		Bushaltestelle Stadt und Regio
1	Haltekantenhöhe	mind. 16 cm, mögl. Verwendung Kasseler Bord oder vergleichbarer Schrägbord
2	Aufstellfläche	Befestigt; Mindestbreite 150 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

### Verknüpfung mit dem Individualverkehr

Nach Tabelle 4-9 sind zumindest für Haltestellen der Kategorie A und teilweise B sowie generell auch für die meisten kategorisierten Verknüpfungspunkte Plätze für Park & Ride (P+R) sowie Bike & Ride (B+R) vorzusehen. Um verbindliche Vorgaben zu machen oder gar konkrete Maßnahmen zu planen, müsste eine vollständige Erfassung der vorhandenen Plätze, deren Ausbauzustand, Kapazität und Auslastung erfolgen. Vorliegende, durch den VBB veranlasste Erfassungen sind entweder veraltet (Stand 2011), beschränken sich auf nur wenige Plätze an Bahnhöfen im Kreisgebiet oder umfassen lediglich Handlungsempfehlungen ohne Erfassungsgrundlage.<sup>39</sup>

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

- Königs Wusterhausen (+345 Stellplätze),
- Lübben (+400 Stellplätze), jeweils in mehrstöckiger Anlage, die Stadt Lübben plant eine Verlängerung der Personenunterführung und die Schaffung zusätzlicher P+R-Plätze auf der Westseite des Bahnhofs
- Eichwalde (+156 Stellplätze).

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

- Königs Wusterhausen (+1.157 Stellplätze), Realisierung mit Fahrradparkhaus
- Zeuthen (+354 Stellplätze).

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

<sup>39</sup> Leitfaden Parken am Bahnhof und Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg. Endbericht mit Anhängen. VBB im Auftrag des MIL, 22.07.2020 (Bearbeitung: Agentur BAHNSTADT)



Die finanzielle Unterstützung der Kommunen für P+R- sowie B+R-Ausbaumaßnahmen erfolgt weiterhin über eine über das Jahr 2020 hinaus zu beschließende ÖPNV-Förderrichtlinie.<sup>40</sup>

## 4.5 Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe

Im Rahmen der vorbereitenden Arbeiten für die Fortschreibung des NVP wurde den Bürger\*innen sowie Institutionen und Kommunen die Möglichkeit gegeben, sich zur Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot zu äußern, auf etwaige Mängel hinzuweisen und planerische Maßnahmen anzuregen. In Abschnitt 4.5.1 ist eine Auswertung der Befragung beigefügt. Zahlreiche Inhalte in das nachfolgend dargestellte Maßnahmenkonzept eingeflossen.

### 4.5.1 Bürgerbefragung zur subjektiven Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV

#### 4.5.1.1 Durchführung

Im Rahmen und zur Vorbereitung der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde eine Bürgerbefragung zur subjektiven Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV durchgeführt. Ziel der Untersuchung war es, mögliche Mängel zu identifizieren und zu lokalisieren und die Bürger\*innen und Institutionen an der Gestaltung des im Nahverkehrsplan festzulegenden ÖPNV-Angebots teilhaben zu lassen. Die Befragung wurde als Haushaltsbefragung angelegt. So konnten insbesondere auch MIV-Nutzer\*innen dazu aufgerufen werden, an der Befragung teilzunehmen, um Beweggründe für die Nichtnutzung oder Wenignutzung des ÖPNV zu identifizieren. Im Zuge dessen wurde in Abstimmung mit dem Aufgabenträger und dem zuständigen Fachausschuss des Kreistages ein Fragebogen zur Erfassung der relevantesten Aspekte erarbeitet, siehe Anlage 8. Der Fragebogen wurde über den Internetauftritt des Landkreises Dahme-Spreewald und die Amtsblätter der Kommunen verbreitet. Die Rücksendung konnte digital, per Post oder per Abgabe in der Kreisverwaltung erfolgen. Ab Ende Februar 2020 hatten die Teilnehmer\*innen drei Monate die Möglichkeit, an der Befragung teilzunehmen. Der Befragungszeitraum endete somit am 31. Mai 2020.

Über die Laufzeit der Befragung konnten 622 Rückläufe erzielt werden, das entspricht 0,36 % der Bevölkerung im Landkreis Dahme-Spreewald. Die Rückläufe teilen sich fast zu gleichen Teilen auf den Verflechtungsraum Berliner Umland (VBU), mit 305 Rückläufen, und den Weiteren Metropolitanraum (WMR, ländlichen Raum), mit 317 Rückläufen, auf. 258 Rückläufe wurden unvollständig beantwortet, was die Aussagekraft in gewissen Teilen einschränkt. Dennoch ist die Rücklaufquote in Relation zu vergleichbaren Befragungen im Normbereich und zufriedenstellend.

#### 4.5.1.2 Auswertung und Ergebnisse

##### Demographische Struktur der Teilnehmer\*innen:

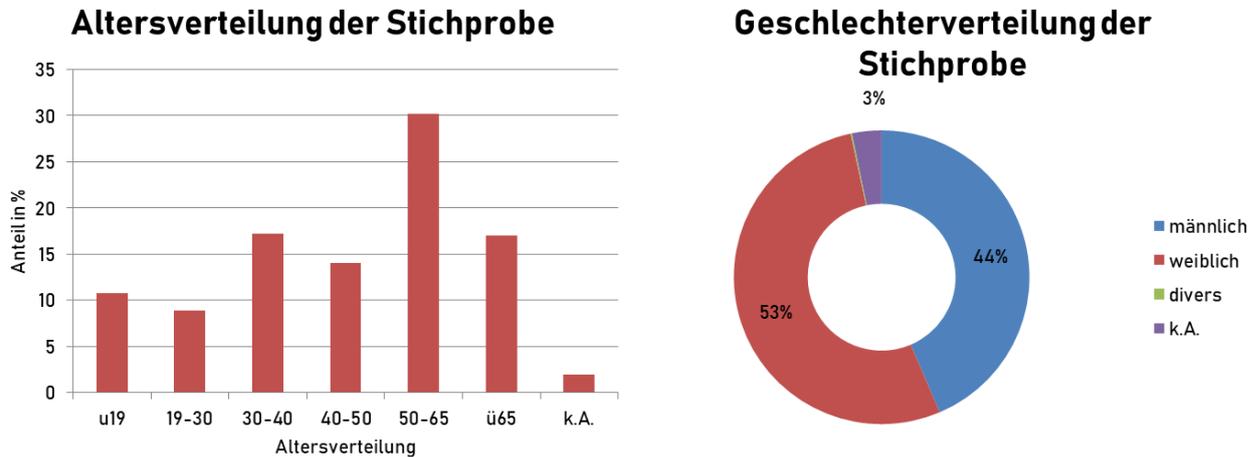
Um die Aussagen der weiteren Aspekte der Befragung interpretieren zu können, ist eine Aufführung der demographischen Struktur notwendig. Über den Fragebogen wurden der betreffende Ortsteil, das Alter, das Geschlecht und die Tätigkeit erfasst. Die nachstehende Abbildung 4-1 zeigt die Alters- und Geschlechterverteilung der Stichprobe. Deutlich zu erkennen ist die Häufung in der Altersgruppe „50-65

<sup>40</sup> Aktuell gültig: Richtlinie zur Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Dahme-Spreewald (ÖPNV-Förderrichtlinie), gültig in der Fassung der 2. Änderung durch Beschluss des Kreistages vom 15.04.2015, Geltungsdauer 01.01.2016 bis 31.12.2020



Jahre“ und der erhebliche Anteil von über 65-Jährigen an der Befragung. Allerdings ist eine solche Verteilung typisch für Befragungen zum ÖPNV. Die Geschlechterverteilung der Stichprobe verhält sich ebenfalls typisch in Bezug auf die Gesamtbevölkerung mit einem leicht erhöhten weiblichen Anteil.

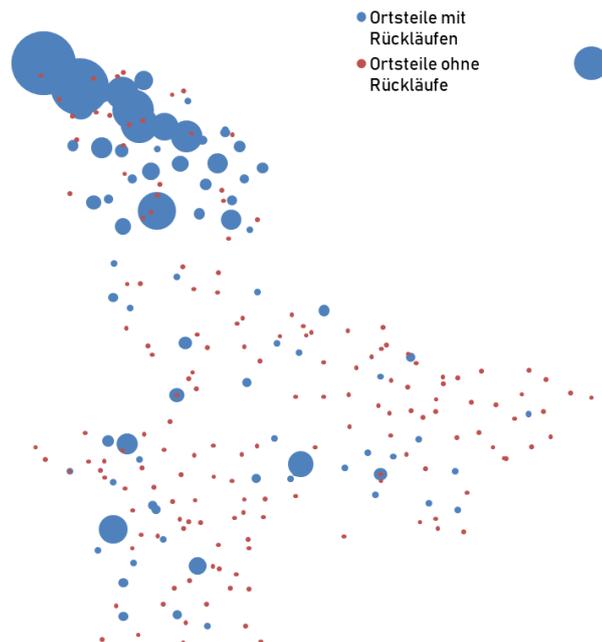
Abbildung 4-1 Alters- und Geschlechterverteilung der Stichprobe



Des Weiterem ist eine Konzentration der Rückläufe auf den VBU und Gebiete mit größerer Siedlungsdichte festzustellen, beispielhaft zu nennen sind: Bestensee und Lübben. In sehr vielen Ortsteilen im ländlichen Raum sind demzufolge wenig bis keine Rückläufe zu finden, was wiederum die Repräsentativität stark einschränkt.

In der **Abbildung 4-2** ist die Problematik verdeutlicht. Quantitative Auswertungen sind entsprechend nur für Gebiete mit ausreichender Datenlage sinnvoll.

Abbildung 4-2 Verteilung der Rückläufe nach Ortsteilen





Zufriedenheit nach Gebieten:

Im zweiten Fragenkomplex wurde die Zufriedenheit der Teilnehmer\*innen in Bezug auf den ÖPNV erfasst. Die Skala zur Erfassung der Zufriedenheit reicht von 1 - nicht zufrieden bis 10 - sehr zufrieden. Außerdem hatten die Befragten die Möglichkeit, die Taktichte der einzelnen Verkehrsträger zu bewerten. Diese Angaben dienen einerseits als Kontrollgröße zur Plausibilisierung der Angaben zur Zufriedenheit und wurden andererseits zur Bewertung der qualitativen Aussagen herangezogen.

Abbildung 4-3 zeigt die Zufriedenheitsverteilung auf einer Skala. Die rote Kurve veranschaulicht zum Vergleich die eigentlich zu erwartende Normalverteilung. Die Abbildung 4-4 veranschaulicht die Ergebnisse der Auswertung der Zufriedenheit nach Gebieten. Liegt der Zufriedenheitsindex der Gebiete über dem Durchschnitt der Zufriedenheit der Einwohner des Landkreises sind die betroffenen Gebiete „grün“ eingefärbt. Liegt der Zufriedenheitsindex entsprechend darunter, sind die Gebiete „rot“ eingefärbt. Die „grauen“ Bereiche stellen Gebiete mit unzureichendem Rücklauf dar. Eine statistische Auswertung ist in diesen Gebieten nicht sinnvoll. Es zeigt sich eine sehr unregelmäßige Verteilung der Zufriedenheit, aber dennoch eine höhere Zufriedenheit in Gebieten die gut durch den SPNV erschlossen sind, mit Ausnahme des VBU. Generell sind die Teilnehmer\*innen eher unzufrieden mit dem ÖPNV-Angebot in ihrer Region, das wird durch den Durchschnitt des Zufriedenheitsindex des Landkreises mit 3,98 sichtbar. Aber auch das ist nicht verwunderlich, weil die Teilnehmer an derartigen Befragungen eher unzufrieden sind und etwas zu bemängeln haben. Die Zufriedenen äußern Zustimmung eher seltener.

Abbildung 4-3 Zufriedenheitsverteilung

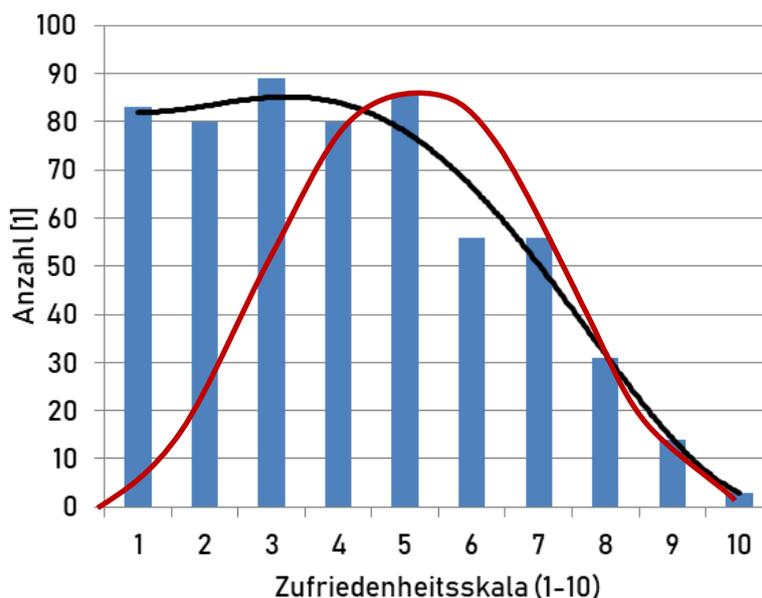
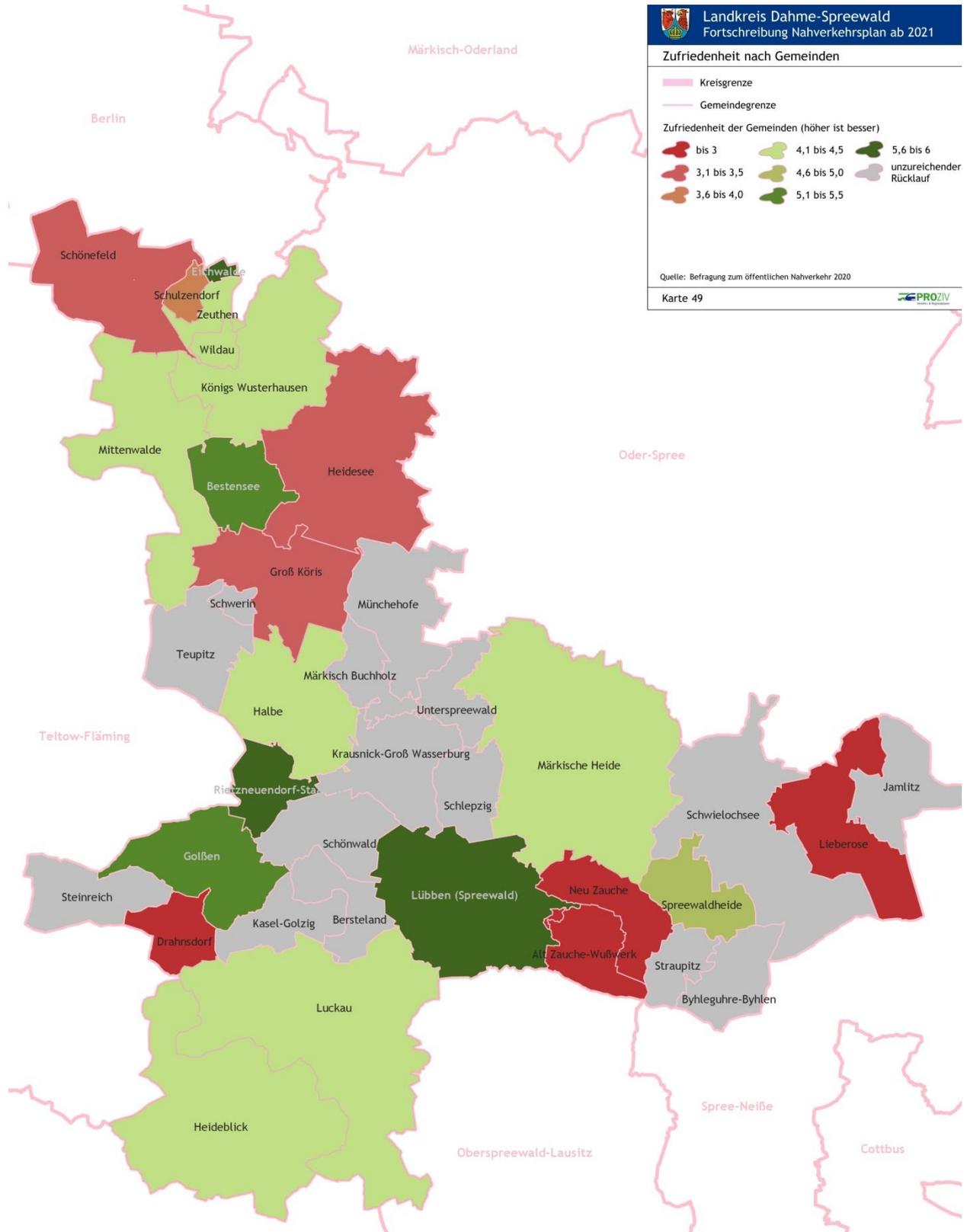




Abbildung 4-4 Zufriedenheit nach Gemeinden

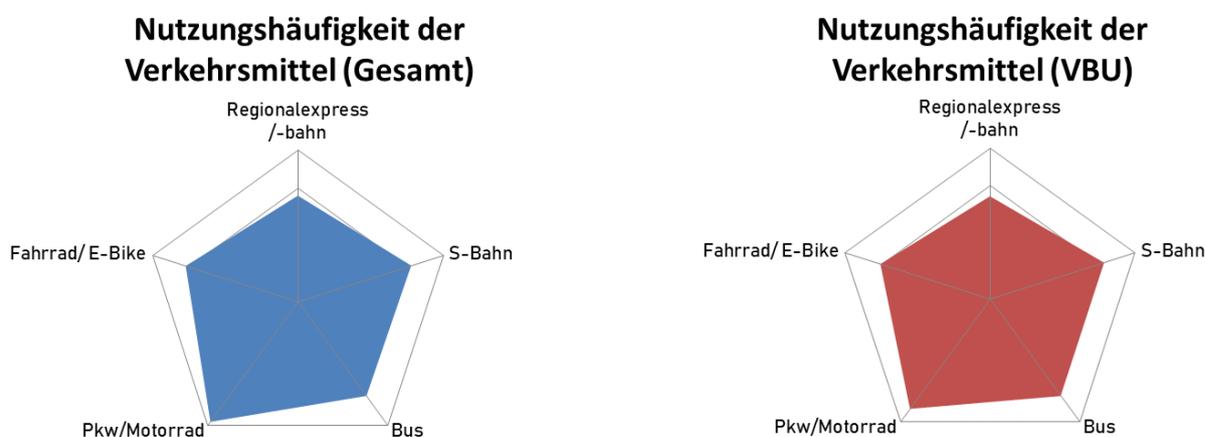




### Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel:

Im dritten Fragenkomplex wurde die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel erhoben. Hierbei konnten die Teilnehmenden den Verkehrsmitteln (Regionalexpress/-express, S-Bahn, Bus, Pkw/Motorrad, Fahrrad/E-Bike) eine durchschnittliche wöchentliche Nutzung zuordnen und jeweils den Zweck der unternommenen Fahrten nennen. Daraus ergibt sich eine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel über den Landkreis gemittelt. Zusätzlich wurde mittels der demographischen Daten zwischen dem VBU und der gesamt Darstellung unterschieden. Die **Abbildung 4-5** veranschaulicht eine verschobene Nutzungshäufigkeit im VBU. Es zeigt sich eine geringere Nutzungshäufigkeit im MIV. Das lässt sich vor allem durch die kürzeren Wege, durch die bessere Erschließung mit Fahrradinfrastruktur sowie durch das deutlich bessere Angebot des ÖPNV im VBU erklären.

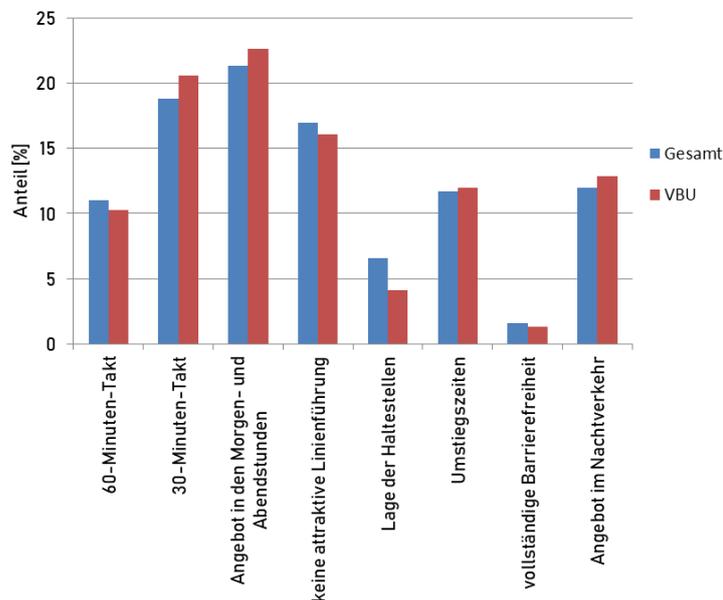
**Abbildung 4-5 Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel**



### Bedingungen für häufigere Nutzung:

Der sechste Fragenkomplex beschäftigt sich mit der Frage, welche Bedingungen für die Teilnehmenden erfüllt sein müssten, um den ÖPNV häufiger bzw. überhaupt zu nutzen. Dazu wurden verschiedene Bedingungen aufgeführt und eine Spalte mit konkreten Anmerkungen zur Verfügung gestellt. Sämtliche Anmerkungen des Fragenkomplexes wurden in der qualitativen Auswertung berücksichtigt. Die **Abbildung 4-6** zeigt den Anteil der einzelnen Bedingungen an der Grundgesamtheit sowie differenziert nach VBU und Gesamtgebiet. Die Bedingungen „Angebot in den Tagesrandlagen“ und „30-min-Takt“ stechen hierbei als wichtigste Kriterien für eine häufigere Nutzung heraus. „Attraktive Linienführung“, „Umsteigezeiten“, „Angebot im Nachtverkehr“ und „60-min-takt“ bilden eher sekundäre Faktoren. Der stärkste Unterschied zwischen den Teilräumen ist bei dem Kriterium „Lage der Haltestellen“ zu finden. Die Bedingung „vollständige Barrierefreiheit“ spielt in diesem Fragenkomplex eher eine untergeordnete Rolle.

Abbildung 4-6 Bedingungen für häufigere Nutzung



#### Qualitative Auswertung der Bürgerbefragung:

Der Fragebogen enthält mehrere Freitext-Elemente die von den Teilnehmenden beantwortet werden sollten. Alle Anmerkungen der Rückläufe wurden für die qualitative Auswertung berücksichtigt.

Mittels „Card-Sorting“ wurden die verschiedenen Anmerkungen, Ideen und Vorschläge in übergeordnete Themenbereiche eingeteilt und bewertet. Die Themenbereiche gliedern sich in

- infrastrukturelle,
- fahrplantechnologische,
- kapazitive,
- individuelle und spezielle

Anmerkungen.

Anschließend wurden die Rückläufe in SPNV- und KÖPNV bezogene Anmerkungen unterteilt.

Generell ist festzustellen, dass deutlich mehr negative Anmerkungen bezüglich des SPNV als für den KÖPNV geäußert wurden. Die negative Wahrnehmung des ÖPNV ist somit überwiegend im SPNV begründet sein. Beispielhaft zu nennen sind Anmerkungen wie, „RB 24 und RE 2 sind zu Zeiten des Berufsverkehrs völlig überfüllt [...]“, „60-min-Takt Elsterwerda - Berlin [RE5]“ und „S8 ist in den kritischen Zeiten [HVZ] immer überfüllt, [...] Wieso werden trotzdem Kurzzüge eingesetzt?“.

Dennoch konnten auch hilfreiche Anmerkungen zum KÖPNV in die Maßnahmenplanung miteinfließen. Die qualitativen Aussagen werden bei thematischen Häufungen bevorzugt berücksichtigt. Die Berücksichtigung von Einzelhinweisen kann dann erfolgen, wenn der Aufgabenträger zuständig ist und diese passfähig zu den geplanten Maßnahmen sind.



#### 4.5.1.3 Schlussfolgerungen und Ableitungen

Folgende Schlussfolgerungen und Ableitungen können aus den Ergebnissen der Befragung gezogen werden:

- die Unzufriedenheit im ÖPNV ist vor allem durch den SPNV begründet;
- es erfolgt eine Weitergabe der Anforderungen für den SPNV an die dafür zuständige Stellen;
- es erfolgen Ableitungen aus der Unzufriedenheit im kÖPNV auf Erschließung, Mindestbedienung, Verkehrsachsen, Umsteigerelationen und die damit jeweils verbundene Standardvorgaben;
- Konzentration auf eine Ausweitung des Angebots in den Morgen- und Abendstunden v. a. auch in den Stadtverkehren), eventuell ganztägiger Taktverkehr;
- Verlagerung auf Zu- und Abbringerverkehre zur Entlastung von P+R-Plätzen sowie Prüfung der Kapazität von B+R-Plätzen;
- Verbesserte Anbindung der Ortsteile in Königs Wusterhausen und Lübben;
- Prüfung des Ausbauzustands von Haltestellen und Erarbeitung eines Ausbaukonzept;
- Untersuchung von Konzepten für flexible und alternative Bedienungsformen und deren Anwendbarkeit.

#### 4.5.2 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Obwohl der größere Teil der Kritik und Mängelhinweise aus der Bürgerbefragung auf den SPNV gerichtet war, so hat doch der Landkreis nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz und dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ist das Land Brandenburg Aufgabenträger des SPNV. Das für den SPNV zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung bedient sich in der Planung, Organisation und Kontrolle des SPNV des VBB als Regieebene. Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist der aktuelle Landesnahverkehrsplan für den Zeitraum ab 2018. Darin sind die geplanten Infrastruktur- und Bedienungsangebote nach Zielnetzen mit differenzierten Umsetzungshorizonten 2018 - 2022, 2023 bis Inbetriebnahme Dresdener Bahn und Perspektivnetz festgelegt.

- a) Der Umsetzungshorizont 2018 - 2022 ist durch die erfolgte Eröffnung des Bahnhofes Flughafen BER - Terminal 1-2 geprägt. Die meisten dieser Maßnahmen sind somit zur Beschlussfassung dieses NVP umgesetzt und Bestandteil der Erläuterungen in **Abschnitt 3.1.1**. Darüber hinaus sind noch folgende Angebotsänderungen bis 2022 geplant:
- S8 Birkenwerder - Berlin - Wildau (nur HVZ) 20min-Takt
- b) Im Rahmen des Umsetzungshorizonts 2023 bis Inbetriebnahme der Dresdener Bahn sind für den Landkreis Dahme-Spreewald folgende Veränderungen im Liniennetz vorgesehen:
- RE2\* Nauen - Berlin Stadtbahn - Lübbenau - Cottbus 60min-Takt
  - RE8a Wismar - Wittenberge - Berlin Stadtbahn - Flh BER T1-2 60min-Takt
  - RE8b\*\* Berlin Hbf - Luckau-Uckro - Elsterwerda 120min-Takt
  - RB23 (Golm -) Potsdam Hbf - Berlin Stadtbahn - Flughafen BER T1-2 60min-Takt
  - RB24a Eberswalde - Berlin Ostkreuz - Flughafen BER Terminal 5 60min-Takt
  - RB24b\*\*\* Flughafen BER Terminal 1-2 - Wünsdorf-Waldstadt 60min-Takt
  - RB32 Oranienburg - Flughafen BER - Ludwigsfelde 60min-Takt



- \* Während der HVZ zwischen Berlin und Lübbenau auf 30min-Takt verstärkt
- \*\* Während der HVZ zwischen Berlin und Luckau-Uckro auf 60min-Takt verstärkt (Verstärkerfahrten verkehren Berlin Hbf - Luckau-Uckro - Finsterwalde im 120min-Takt, ohne Halt in Klasdorf, Drahnsdorf und Walddrehna)
- \*\*\* In Flughafen BER Terminal 1-2 Durchbindung auf FEX von/nach Berlin Hbf

c) Für das Perspektivnetz nach der Inbetriebnahme der Dresdener Bahn sind folgende Anpassungen vorgesehen:

- RE8\* Wismar - Berlin Hbf - Luckau-Uckro - Elsterwerda 120min-Takt
- FEX Berlin Hbf - Berlin Südkreuz - Flughafen BER 15min-Takt
- RE20\*\* Berlin Hbf - Flughafen BER - Cottbus 60min-Takt
- RB24 Eberswalde - Berlin Ok. - Flughafen BER - Wünsdorf-W 60min-Takt
- RB32 Oranienburg - Berlin Ok. - Flughafen BER - Ludwigfelde 60min-Takt
- S85 Berlin - Flughafen BER 20min-Takt

\* Während der HVZ zwischen Berlin und Luckau-Uckro auf 60min-Takt verstärkt (Verstärkerfahrten verkehren Berlin Hbf - Luckau-Uckro - Finsterwalde im 120min-Takt, ohne Halt in Klasdorf, Drahnsdorf und Walddrehna)

\*\* In Abhängigkeit des Streckenausbaus der Görlitzer Bahn und ersetzen hierbei die RE2 HVZ-Züge Berlin - Lübbenau.

Beide Abschnitte der RB24 und 32 werden nun miteinander vereint, planmäßiger Regional- und Fernverkehr findet somit wieder ausschließlich vom Bahnhof des Terminals 1-2 statt.

Durch die Abhängigkeit von der Fertigstellung bzw. Teilinbetriebnahme von Großprojekten sind keine genaueren Umsetzungszeitpunkte der verkehrlichen Maßnahmen zu bestimmen. Direkte Verbindungen zum/vom Flughafen BER mit Zugangsstellen im Kreisgebiet bleiben im gegenwärtigen Zustand bis auf weiteres unverändert. Eine direkte Verbindung besteht aus Richtung Königs Wusterhausen durch die RB 22 sowie des RE 20, nach dessen Einführung. Weitere Verbindungen stellen aus Richtung Lübben der RE 2 mit einmaligem Umstieg in Königs Wusterhausen und aus Richtung Luckau-Uckro der RE 5 mit einmaligem Umstieg in Blankenfelde (TF) her.

Der Landkreis Dahme-Spreewald setzt sich weiterhin für attraktive, möglichst umsteigefreie Schienenverkehrsverbindungen an den Flughafen BER ein. Entscheidend hierfür sind kurze Reisezeiten aus dem südlichen Kreisgebiet, die ohne Direktverbindungen durch entsprechend optimierte Übergangszeiten an den Umsteigepunkten Königs Wusterhausen und Blankenfelde gewährleistet werden. Darüber hinaus werden eine Taktverdichtung auf dem Abschnitt Luckau-Uckro - Berlin und eine Verlängerung der RB 22 über Königs Wusterhausen hinaus bis nach Lübben angestrebt, um die Erreichbarkeit sowohl des Flughafens als auch der Metropole Berlin aus diesen Bereichen, insbesondere für Berufspendler, zu verbessern.

#### 4.5.3 Maßnahmen für die Angebotsentwicklung des kommunalen ÖPNV im regionalen Netz

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

Auf der Grundlage von Zähl- und Belegungsdaten zur Fahrgastbelegung und ergänzender Potenzialuntersuchungen sind die Angebotsdichte sowie die Fahrpläne 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 Mindestbedienstungsstandard bereitgestellt wird.

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

## (2) Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre

### Plus-Bus-Konzept des Landkreises Dahme-Spreewald

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

#### Verkehrliche Parameter

Vorabausschluss	Stadtlinien, Linien innerhalb von Gemeinden, Linien mit Grenzüberschreitung nach Berlin
Verbindung	mind. 1 Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung; im Tarifbereich Berlin C mind. 2 Zentren ohne direkte SPNV-Verbindung
Häufigkeit Mo-Fr	mind. 60'-Takt mit mind. 15 Fahrten je Richtung; erste und letzte Abfahrt zwischen 5:30 - 6:30 und 19:30 - 20:30 Uhr je Anfangs-/Endpunkt
Häufigkeit WE, FT	mind. 12 Fahrtenpaare, 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 Aufkommensschwerpunkte
Verknüpfungen	SPNV-Verknüpfung an mind. 1 Stelle mit max. 15 min. Übergang in der Hauptrelation
Fahrzeuge	barrierefrei



### PlusBus-Auswahl

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

Relation	Mindestbedienung (Fahrten je Tag u. Richtung)			
	Mo - Fr	Sa	So	
<b>Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)</b>				
Lübben <> Straupitz <> Byhleguhre <> Burg (PlusBus Spreewald)	15	6	6	
Lübben <> Duben <> Luckau (PlusBus Spreewald)	20	7	5	
Königs Wusterh. <> Wildau, A10 Center <> Schönefeld, BER (PlusBus Airport-Region)	16	6	6	
Königs Wusterhausen <> Wildau <> Schönefeld, BER (PlusBus Airport-Region)	20	9	9	
S Erkner Bf/ZOB <> Neu Zittau <> Eichwalde <> Schulzendorf <> Schönefeld (BER)	15	7	5	
S Erkner Bf/ZOB <> Neu Zittau <> Königs Wusterhausen	15	7	5	
Ludwigsfelde <> Blankenfelde <> Selchow <> S Waßmannsdorf	15	6	6	
S Teltow <> Großbeeren <> Mahlow <> S Waßmannsdorf	15	6	6	
Cottbus Hbf <> Peitz <> Drachhausen <> Lieberose, Markt	15	7	5	

Die ersten vier genannten Relationen sind bereits umgesetzt. Für die Relation Lübben <> Duben <> Luckau gilt eine Empfehlung zur Verlängerung bis Luckau-Uckro Bahnhof, die jedoch erst Umsetzungsreife erlangen kann, wenn die SPNV-Fahrpläne eine Verknüpfung in Lübben und Luckau-Uckro zulassen.

Die weiteren konzeptionell vorgesehenen Relationen (in vorstehender Tabelle gelb hinterlegt) sind zum Redaktionsschluss Bestandteil von Konzepten (ÖPNV-Konzept Raum Erkner; ÖPNV-Konzept für den Planungsraum Teltow-Fläming Nord), dem Entwurfsstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Landkreises Oder-Spree und konzeptioneller Überlegungen des Landkreises Spree-Neiße. Es ist somit von einer hohen Umsetzungswahrscheinlichkeit auszugehen. Dabei liegt allerdings nur die erste der fünf aufgeführten PlusBus-Relationen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Dahme-Spreewald.

### Weitere Achsenbedienug

Die laut Tabelle 4-2 (siehe Auszug) weiteren Achsen des kÖPNV sind differenzierter als bisher in Hauptverbindungsachsen und Verbindungsachsen unterteilt. Nur eine Hauptverbindungsrelation (siehe gelb hinterlegt) wurde neu angelegt, weitere lediglich leicht angepasst, insbesondere die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit.



Relation	Mindestbedienung (Fahrten je Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
<b>Hauptverbindungsrelationen (HVR)</b>			
Luckau <> Luckau-Uckro <> Dahme, Markt	16	6	6
Königs Wusterhausen <> Mittenwalde <> Brusendorf <> Rangsdorf	12	4	4
Lübben <> Freiwalde <> Golßen, Markt	10	3	2
Luckau <> Golßen	10	3	2
Königs Wusterhausen <> Mittenwalde <> Zossen	10	3	3
Bestensee <> Motzen <> Teupitz <> Größ Köris	10	4	4
Königs Wusterhausen <> Bestensee <> Prieros	10	4	4
<b>Verbindungsrelationen (VR)</b>			
Luckau <> Lübbenau	8	0	0
Straupitz, Dorfplatz <> Lieberose, Markt	8	3	0
Teupitz <> Halbe <> Märkisch Buchholz	8	0	0
(Königs Wusterhausen <> ) Bestensee <> Prieros <> Streganz	8	4	4
Teupitz <> Halbe	8	3	3

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

- in der neuen Relation (Königs Wusterhausen <>) Mittenwalde <> Brusendorf <> Rangsdorf,
- in der Relation Straupitz - Lieberose zur Herstellung einer durchgängig nutzbaren (Anschluss-)Verbindung

Für die Einhaltung der Mindestbedienstungsstandards auf den Verkehrsachsen ist eine Mehrleistung erforderlich.

Für geplante Angebotserweiterungen, die Linien in fremder Aufgabenträgerschaft direkt betreffen oder mittelbar beeinflussen, ist eine Abstimmung zwischen den jeweils zuständigen Aufgabenträgern hinsichtlich Leistungsvereinbarung und Finanzierung notwendig. Für die Achse Cottbus <> Lieberose betrifft dies 45.200 Fplkm/a im Abschnitt Drachhausen <> Lieberose. Weiterhin betrifft das die Relationen Mittenwalde <> Rangsdorf und Mittenwalde <> Zossen, die zur Planung für das Teilnetz Mittenwalde (VBU-Netz) gehören und dort leistungsmäßig erfasst sind, um Dopplungen zu vermeiden.

### (3) Angebotsgestaltung im Verflechtungsraum Berliner Umland

Das Fahrtenangebot im Verflechtungsraum Berliner Umland ist mit den Fahrplanänderungen im August 2020 erheblich erweitert worden. Bisher auf zahlreichen Relationen bzw. Netzabschnitten angemahnte Defizite, um die in Abschnitt 4.4.6 definierten Mindestanforderungen zu erfüllen und die Bedeutung dieser Relationen dementsprechend zu stärken, sind damit beseitigt (im Teilnetz Mittenwalde nicht vollständig), teilweise über bisherige Anforderungen noch hinausgehend.



Das gilt auch für die Bedienungsanforderungen der Gemeinde Schönefeld. Diese sind gegenwärtig angemessen erfüllt. Allerdings werden sich die Strukturen, Potenziale und Bedarfe im Raum Schönefeld in den nächsten Monaten und Jahren so dynamisch weiterentwickelt, dass eine permanente Angebotsnachsteuerung erforderlich wird, der auch im Gesamttraum Schönefeld - Waltersdorf - Königs Wusterhausen mittelfristig eine stadtverkehrsähnliche Gesamtangebotsgestaltung erforderlich machen kann.

Bei weiterer Potenzialverdichtung erscheint eine Überarbeitung des ÖPNV-Angebots im Teilraum Zeuthen, Eichwalde, Wildau Schulzendorf angeraten.

Im **Teilnetz Mittenwalde** wird wie folgt umgestaltet und aufgewertet:

1. Königs Wusterhausen - Schenkendorf - Mittenwalde
2. Königs Wusterhausen - Ragow - Mittenwalde

Beide 60min-Takte ergänzen sich in Mittenwalde zu einem 30min-Takt.

3. Der verdichtete Takt aus Richtung Ragow soll derart realisiert werden, dass Fahrten von Königs Wusterhausen über Ragow nach Mittenwalde auf die Fahrten von Mittenwalde über Schenkendorf einen sicheren Anschluss haben. In Gegenrichtung sollte dieser Anschluss ebenfalls erfolgen.

Die Stundentakte zwischen Mittenwalde und Königs Wusterhausen über Schenkendorf und über Ragow werden Mo-Fr angeboten. Die Verstärkungen können außerhalb der HVZ auch stärker bedarfsangepasst erfolgen.

Beide Stundentakte addieren sich in der Fahrplanabstimmung zu einer 30min-Fahrtenfolge zwischen Königs Wusterhausen und Mittenwalde.

Neu eingerichtet wird eine Buslinie Mittenwalde - Brusendorf - Rangsdorf, die in der HVZ alle 60min verkehrt, außerhalb der HVZ mindestens im 120min-Takt. Diese Linie soll neben der Herstellung einer Gesamtverbindung Königs Wusterhausen - Mittenwalde - Rangsdorf eine Anbindung von Mittenwalde an den Bahnhof in Rangsdorf und auch der Anbindung des Südring-Centers dienen. Die Fahrzeiten sind hier auf die Fahrzeiten der RE-Züge in Rangsdorf in Richtung und aus Richtung Berlin einzurichten. Da bei dieser Linie Einkaufsverkehr zu erwarten ist, ergibt sich der Bedarf nach einer Verdichtung außerhalb der HVZ. Die letzten Fahrten dieser Linie sollten frühestens nach Schließung des Südring-Centers ab Rangsdorf in Richtung Mittenwalde verkehren. Fahrten mit Schülerverkehr sind ggf. zu den Schulen in Rangsdorf zu verlängern, um hier Schülerspezialverkehr einzusparen.

12 Fahrtenpaare dieser Linie je Werktag und 4 Fahrtenpaare je Wochenendtag ergeben eine zusätzliche Jahresfahrleistung von 80.132 Fplkm/a. Unter Umständen ist das Fahrtenangebot an Samstagen passend zum Einkaufsverkehr zu erweitern.

Die Verbindung zwischen Mittenwalde und Zossen soll auf einen 120min-Takt (10 Fahrtenpaare je Werktag) verdichtet werden. Zum Aufbau dieses 120min-Taktes zwischen Mittenwalde und Zossen müssen an Schultagen lediglich 2 zusätzliche Fahrten zwischen Mittenwalde und Kallinchen eingeführt werden, an Ferientagen zwei Fahrten zwischen Mittenwalde und Zossen (über Motzen).

In Mittenwalde sollen diese Fahrten möglichst durchgebunden werden, so dass dort Umsteigevorgänge reduziert werden. Durchgebunden werden sollten keine Fahrten, die aus Königs Wusterhausen kommen mit Fahrten nach Königs Wusterhausen - sofern das möglich ist. Diese Durchbindungen sollten im Fahrplan ausgewiesen werden. Liniennummern sollten dann durchgehend bezeichnet werden, wenn die



überwiegende Mehrzahl der Fahrten einer heutigen Linie auf einen einzigen Streckenabschnitt durchgebunden wird.

Strecke	Entfernung (km)	zusätzliche Fahrten an Schultagen	zusätzliche Fahrten an Ferientagen	zusätzliche Fahrten an Wochentagen	zus. Jahresfahrleistung (Fplkm)
Mittenwalde - Motzen - Zossen	21,9		4	5	17.520
Mittenwalde - Kallinchen	12,4	4			9.573
Mittenwalde - Brusendorf - Rangsdorf	11,5	24	24	8	80.132

Summe Teilnetz Mittenwalde

107.225

Aus allen Einzelmaßnahmen (über die in vorstehender Tabelle hinaus) ergibt sich insgesamt eine zusätzliche Fahrplanleistung in Höhe von 128.400 Fplkm/a.

### **Erschließungsdefizite bei Teilflächen im VBU und angrenzenden Gemeinden:**

Die Siedlungsentwicklung vor allem im nördlichen Teil des Kreisgebietes mit einer weiteren Ausprägung gartenstadtähnlicher Siedlungsstrukturen führt immer häufiger zu Erschließungsdefiziten beim konventionellen Linienerverkehrsangebot, die dann teilweise auch Gegenstand von Unmutsbekundungen von Bürgern werden. Plakative Beispiele sind der Zeuthener Winkel (siehe auch bei (6)) oder Vorder- und Hintersiedlung in Bestensee. Die Problematik liegt darin, dass ein ÖPNV-Angebot vorrangig konzentrierte und weniger individuelle, vereinzelte Bedarfe bedienen soll und daher größere Fahrzeugeinheiten (Busse mit 10,5 - 18 m Länge) eingesetzt werden müssen. Natürlich gibt es auch Ausnahmen, aber diese können nicht die Regel bilden. Diese Standardlinienbusse oder Großraumbusse können häufig aus baulichen oder verkehrstechnischen Gründen bestimmte, meist neu errichtete Siedlungen nicht befahren und somit nicht erschließen, wodurch längere Wege zu/von Haltestellen des ÖPNV entstehen. Nicht einmal wenn die Bereitschaft bestünde, technologisch und wirtschaftlich sehr aufwendige Stich- oder Schleifenfahrten durchzuführen, die zudem noch eine Zumutung für andere Fahrgäste darstellen und die Attraktivität und damit die Nachfrage nach einem Fahrtenangebot mehr reduziert als erhöht, ist eine Befahrung mit diesen Bussen häufig verkehrstechnisch nicht möglich, weil Straßen nicht befestigt sind, Querschnitte nicht ausreichen, Abbiegeradien nicht ausreichen oder eine Wendemöglichkeit fehlt. Häufig wird daher die Forderung gestellt, für diese Bereiche einfach kleinere Fahrzeuge einzusetzen.

Diese Fahrzeuge müssten zusätzlich beschafft werden und es würde zusätzliches Fahrpersonal benötigt. Gemessen an der relativ geringen zu erschließenden Nachfrage ist das weder wirtschaftlich noch überhaupt realisierbar, es sei denn, es gäbe mehrere solcher Teilflächen in einer oder benachbarten Ortslagen, was einen kombinierten Fahrzeugeinsatz ermöglichen könnte.

Für eine Lösung muss hier an anderer Stelle angesetzt werden:

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

Sollten Kommunen ggf. auch nachträglich die verkehrstechnischen Voraussetzungen schaffen, werden sich Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen um eine bedarfsgerechte Lösung bemühen.



#### (4) Anbindung des Flughafens BER

Mit den umfangreichen Angebotsverbesserungen im August 2020 im Vorgriff auf die Eröffnung des BER werden die in Abschnitt 4.4.7 definierten Anbindungsvorgaben erfüllt, die eine angemessene Bedienung des Großflughafens gewährleisten.

Darüber hinaus ist die weitere Bedarfsentwicklung zu beobachten und angemessen darauf zu reagieren.

#### (5) Wochenend- und Freizeitverkehre

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

- Angebotsausweitungen auf Relationen des Hauptnetzes im Regionalverkehr,
- zusätzliche Wochenendangebote im Verflechtungsraum Berliner Umland und
- zusätzliche Wochenendangebote zur Anbindung des Flughafens BER

dort erreicht, wo ein gewisses Nachfragepotential vorhanden ist. Ein wirklich nutzbares und auch noch flächenerschließendes Angebot an Wochenenden kann aber nur bedarfsgesteuert eingerichtet werden (siehe dazu Abschnitt 4.5.5).

Das Angebot im Freizeitverkehr trägt schon jetzt der Tatsache Rechnung, dass die bedeutenden Ziele des Freizeitverkehrs überwiegend in der Nähe der Bahnachsen bzw. in den zentralen Orten des Landkreises gelegen sind oder als Flächenziele ohne gebündelte Verkehrsströme nur ein geringes Potential für ÖPNV-Angebote aufweisen (vgl. Anlage 2 sowie Karte 4). Sie können daher mit relativ geringem Aufwand durch den kÖPNV erschlossen werden, was für die meisten der bedeutenden Ziele bereits realisiert ist. Dennoch lassen sich folgende Maßnahmenansätze für touristische Angebote identifizieren:

- Einrichtung eines saisonalen Angebotes am Wochenende auf der Relation Lieberose - Goyatz zur Anbindung des Erholungsortes Goyatz am Schwielochsee, vorwiegend für Besucher aus Cottbus und dem südlichen Kreisgebiet

Der zusätzliche Leistungsumfang durch diese Maßnahmen liegt bei etwa 12.500 km/a im konventionellen Verkehr.

Außerdem sind in weiteren Untersuchungen die Potentiale folgender Maßnahmenansätze konkret zu ermitteln und ggf. Maßnahmen abzuleiten:

- Weiterführung der saisonalen Verbindung Schlepzig - Brand nach Luckau (Busbahnhof) über Golßen (Markt),
- Abstimmung der Busverbindung von Königs Wusterhausen bzw. Friedersdorf nach Blossin auf den SPNV am Bahnhof Friedersdorf.

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



## (6) Prüfung der Optimierungsmöglichkeiten im Schülerverkehr

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

Generell sind Veränderungen in der Schulstruktur oder den Fahrschülerströmen - bspw. die Neuerrichtung von Schulstandorten - bei der Planung des Schülerverkehrs, insb. unter Kapazitäts Gesichtspunkten, zu berücksichtigen. Die Qualität des Schülerverkehrs ist fortlaufend zu prüfen und unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit anzupassen und zu optimieren.

Die Verschärfung der Satzungsvorgaben für die Zumutbarkeit der Schülerlinienbeförderung und die zunehmende Wohnansiedlung von Schülern mit Anspruch auf Schülerbeförderung in durch den Busverkehr nicht bedienten oder nicht erreichbaren Siedlungsgebieten haben zu einer Ausweitung der Anzahl der Schüler ohne individuellen Beförderungsanspruch in der Schülerspezialbeförderung geführt.

Für 358 dieser Schüler wurde eine Integrationsmöglichkeit in den Linienverkehr unter technologischen und wirtschaftlichen Bedingungen geprüft. Für 90 dieser Schüler, von denen inzwischen 11 entfallen sind, die in 17 Schulen gehen und in 28 Siedlungsgebieten wohnen, konnte ein Lösungsvorschlag unterbreitet und abgestimmt werden.

### Sonderprüfung Zeuthener Winkel:

Die besondere Wohnlage dieser Siedlung in Zeuthen, unmittelbar angrenzend an Eichwalde, ist dadurch gekennzeichnet, dass diese in nahezu allen Teilbereichen von Standardlinienbussen nicht befahren werden können, weil die Straßen einen zu geringen Querschnitt aufweisen, baulich eingengt oder teilweise gar nicht befestigt oder für einen Durchgangsverkehr befahrbar sind. Andererseits wohnt dort eine zunehmende Anzahl von Schülern, die u. a. die Grundschule Am Wald besuchen und trotz erfolgter Verkürzung der Wegstrecke einen Schulweg von etwas mehr als 2 km haben.

Der Lösungsvorschlag ist hier, besondere Einzelfahrten der Linie 731 (Pseudo-Bürgerbus Zeuthen) mit einem Midibus mit ausreichender Kapazität für die gegenwärtig 16 Grundschüler einzurichten, der mit abweichender Linienführung in Direktfahrt die Grundschule morgens und nachmittags bedient. Da es sich um einen Linienverkehr nach § 42 PBefG handelt, kann die Beförderung jedoch nicht auf Schüler oder gar bestimmte Schüler beschränkt werden. Es ist deshalb darauf hinzuweisen, dass diese Lösung nur funktioniert, wenn die Fahrten nicht in Größenordnungen von Jedermannfahrgästen oder anderen Schülern genutzt werden, weil dann die Kapazitäten nicht ausreichen und ein größerer Bus die Strecke nicht befahren kann.

Ermittelter Mehraufwand im Linienverkehr über alles:

209,6 Fplkm + 82,6 Leer-km je Schultag = 55.810 km/a

3:35 Fahrplan-h je Schultag = 684:25 h/a

Maßnahme Zeuthener Winkel: 1.746 Fplkm/a und 145:30 Fahrplan-h/a.

Die höheren Aufwendungen für die nicht mehr benötigte Spezialbeförderung ist gegenzurechnen.



## (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, unter Berücksichtigung weiterer Umsteigezwänge fortlaufend zu prüfen und bei Bedarf anzupassen. Auf folgende Sachverhalte ist dabei ein besonderes Augenmerk zu richten:

- Durch die Umsetzung des PlusBus-Konzeptes erfolgt ein nachhaltiger Beitrag zur Verbesserung der Verknüpfung Bahn-Bus.
- Im VBU erfolgt durch die Taktverdichtung eine verbesserte Verknüpfungsmöglichkeit auch mit der S-Bahn.
- Herstellung attraktiver Umsteigebeziehungen in Halbe, Bahnhof/Goetheplatz zwischen Bus und Bahn zur Stärkung der Verkehre zwischen Märkisch Buchholz und Königs Wusterhausen sowie für Fahrgäste aus Teupitz,
- Herstellung attraktiver Bus-Bus-Umsteigebeziehungen in Straupitz, Dorfplatz zur Stärkung der Verbindung Lübben - Straupitz - Lieberose,
- Optimierung der Anschlussbeziehungen im Busverkehr zwischen Haupt- und Ergänzungsnetz in Golßen für Fahrgäste aus dem Raum Steinreich.

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

### 4.5.4 Angebotsgestaltung in Stadtverkehren und Anbindung von Gewerbestandorten

#### Stadtverkehre

In den Mittelzentren Lübben (Spreewald) und Königs Wusterhausen werden weiterhin Stadtverkehrsangebote vorzuhalten. In beiden Stadtverkehren erfolgen Umstrukturierungen.

#### Stadtverkehr Lübben

Die Plusbuslinien 472 (Lübben - Luckau) und 500 (Lübben-Burg) schaffen in Kernstadt und im kernstadtnahen Bereich bereits ein Angebot im Stadtverkehr, welches den Grundanforderungen in Teilen entspricht. Auch die Ortsteile Radensdorf und Neuendorf werden mittels der Plusbuslinien erschlossen und angebunden. Die Fahrplanlage der Linien 472 und 500 ist unter Betrachtung anderer Zwangspunkte auf wechselseitige Anschlüsse an den RE2 abzustimmen.

In die Stadtlinie 518 sind hingegen die Stadtteile Vogel- und Deichsiedlung, vorausgesetzt die Befahrbarkeit ist gegeben, zu integrieren um einige Erschließungslücken im südöstlichen Bereich von Lübben zu schließen. Eine Auslassung der Haltestellen Frankfurter Straße sowie Briesener Zergoweg und eine Verlegung des Linienlaufs über die Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße, Mehlangasse und Bussardweg bzw. Dammstraße mit Einrichtung zusätzlicher Haltestellen stellen eine Möglichkeit dar.



Des Weiteren sind die südlichen Teile von Steinkirchen zu erschließen. Eine Verlängerung des aktuellen Linienlaufs der Linie 518 über die Cottbuser Straße hinaus bis Höhe Podeckaweg ist hierbei zu erreichen.

Außerdem sind die Stadtteile Treppendorf und Steinkirchen auch am Wochenende zu erschließen. Die Ausweitung des bereits existierenden Angebots auf das Wochenende ist gemäß den Vorgaben vorzusehen.

Die Fahrplanlage der Stadtlinie ist auf die RB24 so abzustimmen, dass Anschlüsse gewährleistet werden können.

Für die beschriebenen Maßnahmen betreffend Linie 518 wird eine Mehrleistung von ca. 43.000 Fplkm/a veranschlagt.

Der Stadtteil Hartmannsdorf wird als Außenbereich II kategorisiert, damit einhergehend ergibt sich ein Mehrleistungsaufwand betreffend Linie 512 von ca. 40.000 Fplkm/a. Die zusätzliche ringförmige Linienvariante wird entsprechend der Vorgaben über das Stadtzentrum und zusätzlich über den Bahnhof geführt.

Somit ergibt sich aus den Maßnahmen zur Erfüllung der Mindestbedienung für Stadtverkehre der **Tabelle 4-4** für die Stadt Lübben ein Mehrleistungsaufwand von insgesamt 83.000 Fplkm/a.

#### Stadtverkehr Königs Wusterhausen

Die Stadtlinie 739 ist durch eine Verlängerung der bisher am Bahnhof endenden Linien 735, 736 und 737 weitgehend ersetzt worden. Diese drei Linien bilden innerhalb der Kernstadt von Königs Wusterhausen gemeinsam einen 20min-Takt. Die Linie 739 verkehrt nun nur noch im Schüler- sowie im Früh- und Spätverkehr. Als Mangel war bisher die Anbindung der Ortsteile identifiziert worden.

Zur Anpassung der anderen Linien im Stadtverkehr an die Vorgaben aus **Tabelle 4-4** ergeben sich folgende Planungen und Mehrleistungen:

Strecke	Linien	Außenbereich	geforderter Takt	Länge	zus. Fahrten (Mo-Fr)	geforderter Takt WE	zus. Fahrten Sa	zus. Fahrten So	zus. Jahresfahrleistung
Königs Wusterhausen - Tiergarten - Zernsdorf	721,723	I	30min-Takt*	5,9	16	60min-Takt*	6	8	28.556
Zernsdorf - Kablo, Ziegelei	721	II	60min-Takt	3,5	16	120min-Takt	6	8	16.940
Zernsdorf - Kablo, Dorf	723	II	60min-Takt**	1,4	0	60min-Takt**	0	0	0
Königs Wusterhausen - Zeesen	724, 727	I	30min-Takt	4,0	18	60min-Takt	10	10	22.696
Zeesen - Körbiskrug	727	II	60min-Takt	2,4	2	120min-Takt	4	4	2.290
Königs Wusterhausen - Am Nottefließ	729, 730, 735, N36	I	30min-Takt	3,0	26	60min-Takt	8	8	22.422
Am Nottefließ - Diepensee - Deutsch Wusterhausen	729,730, N36	II	60min-Takt	2,0	0	120min-Takt	4	4	896
Königs Wusterhausen - Bindow Wendeplatz	722	II	60min-Takt	8,6	6	120min-Takt	6	6	18.834
Summe									112.634
*:Busverkehr wird durch Bahn ergänzt									
**: Bahn bindet Kablo vollständig an									

- Für den Abschnitt Zernsdorf - Königs Wusterhausen erfolgt die Bildung des 30min-Taktes gemeinsam mit der Bahn (RB36).



- Die Fahrten der Linie 721 sollen daher auch versetzt zu den Fahrten der Bahn erfolgen. Da Kablow bereits mit der Bahn stündlich angebunden ist, ergibt sich für Kablow kein Mehrbedarf an Fahrten über das heutige Angebot hinaus.
- Für Zeesen wird davon abgesehen, die Bahn in dieser Hinsicht zu werten, da zwischen Zeesen und dem Bahnhof Königs Wusterhausen die Bahn keine weiteren Halte hat. Die Nachfrage zwischen Zeesen und Königs Wusterhausen rechtfertigt zudem ein gegenüber den Relationen nach Zernsdorf oder Bindow verdichtetes Angebot
- Für den OT Senzig (Außenbereich II) werden die Bedienungsanforderungen bereits erfüllt.

Der Leistungsmehrbedarf wird mit 112.485 Fplkm/a bestimmt.

Grundsätzlich sollen alle Fahrten des Ortsverkehrs Anschlüsse zueinander und zur Bahn am Bahnhof Königs Wusterhausen erreichen - vorzugsweise zu Zügen in Richtung Berlin oder Flughafen BER.

#### Anbindung von Gewerbestandorten

Die Neuanbindung und die Verbesserung der Anbindung von Gewerbestandort (auch Bildungsstandorten usw.) durch den ÖPNV ist in Hinblick auf die Reduzierung des MIV und zur Gewinnung von Fahrgästen permanent von Interesse. Grundlage solcher Angebote müssen allerdings Machbarkeitsuntersuchungen unter Berücksichtigung des Fahrgastpotentials und der betrieblichen Umsetzbarkeit sein.

Bedeutende Lehr- und Arbeitsstätten stellen insbesondere die großen Industrie- und Gewerbegebiete sowie Einzelhandelsstandorte, Krankenhäuser und Hochschulstandorte dar. Diese verteilen sich prinzipiell über das gesamte Kreisgebiet, sind aber vorwiegend im VBU angesiedelt. Insbesondere der Flughafen BER und die angrenzende Flughafenregion Schönefelder Kreuz sowie der Standort Wildau mit Technischer Hochschule sowie Wissenschafts- und Forschungseinrichtungen stellen Schwerpunkte dar.

Ziele mit entsprechendem Potential für eine ÖPNV-Anbindung sind größtenteils bereits durch Busverkehre oder den SPNV angebunden. Untersuchungsbedarf einer verbesserten ÖPNV-Anbindung besteht nach Anlage 2 für folgende weitere Standorte:

- Gewerbegebiet Halbe ( Mo - Fr),
- Gewerbepark Möllenberg (Mo - Sa)
- Neuer Großstandort Amazon, Schönefelder Kreuz, an der L 402 OT Kiekebusch,
- Bildungscampus Funkenberg (KW), einschl. des dort entstehenden Technologieparks
- Industriegebiet Niederlehme.

Für das Gewerbegebiet Halbe hat die Untersuchung ergeben, dass kein hinreichendes Fahrgastpotenzial besteht, um eine Maßnahme umzusetzen.

Für die Anbindung des Gewerbegebiets Möllenberg in Königs Wusterhausen wird die Einbeziehung in den Linienverlauf der Linie 721 mit Einrichtung einer Haltestelle und ggf. Weiterführung bis Zernsdorf, Segelfliegerdamm vorgesehen.

Der Beförderungsbedarf für den Amazon-Standort ist so groß und so konzentriert, dass dieser die Möglichkeiten einer konventionellen ÖPNV-Bedienung weit übersteigt. Es tritt ein überaus konzentrierter Kapazitätsbedarf für eine nur ganz kurze zu bedienende Strecken vom/zum S-Bahnhof Zeuthen unmit-



telbar aufsetzend auf den auch bisher schon vorhandenen Bedarfsspitzen früh und nachmittags ein. Das ist eine klassische Aufgabe für einen Werksverkehr. Das ÖPNV-Angebot kann hierbei ggf. nur unterstützen.

Die Einbeziehung des Bildungscampus Funckerberg und des Technologieparks in das Bedienungssystem in Königs Wusterhausen ist zu prüfen.

Aufgrund Geringfügigkeit und Unbestimmtheit erfolgt keine gesonderte Bestimmung von Mehrleistungen.

#### 4.5.5 Maßnahmen im Ergänzungsnetz und Erweiterung der Anwendung bedarfsgesteuerter Bedienungsformen

Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der bereits erheblich reduzierten Nichteinhaltung von Standardvorgaben gemäß Anlage 4 und der Visualisierung in den Karten 36 - 41 haben die Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung nach Möglichkeiten zu suchen, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt abzubauen. Dabei ist der Weg der Anpassungsplanung und Umstrukturierung, auch unter Nutzung bedarfsabhängiger Angebotselemente, zu wählen.

Die Auswertung der gegenwärtigen Situation zeigt, dass die Hauptprobleme

- räumlich: in Teilbereichen des mittleren und südlichen Kreisgebiets,
- zeitlich: überwiegend an Ferientagen

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

#### Flexible Angebote

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

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits aber Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich,
- auf der Wochenendbedienung und
- der Bedienung an Ferientagen,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen ist in der Regel anzustreben, unwirtschaftliche konventionelle Angebote einzustellen und durch bedarfsabhängige Angebote mindestens im vorherigen Umfang, vorzugsweise aber deutlich darüber hinaus, zu ersetzen. Soweit flächenhaft wirkende Angebotsformen zur



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

Da die Einführung von Rufbusbedienungen vorrangig Fahrten an Ferientagen und Wochenendtagen betreffen soll, besteht eine erhebliche Unsicherheit durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Erhebungsdaten an Ferientagen<sup>41</sup>. Daher ist anzustreben, im Rahmen der Vorbereitung konkreter Konzeptplanungen auf den betroffenen, jetzt durchgeführten Fahrten Erhebungen (Fahrgastzählungen sowie Fahrtzweck- und Quelle-Ziel-Befragungen) mit ausreichender Stichprobe durchzuführen.

Für derartige bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen nahezu alle Achsenzwischenräume und Randgebiete des mittleren und südlichen Kreisgebietes, vorrangig in Frage. Mit der größten Eignung erwiesen sich bereits bei der Fortschreibung des NVP 2015 - 2020 die in Karte 52 dargestellten Teilräume, an denen auch weiterhin festgehalten werden könnte. Allerdings sollen die Erschließungsprobleme im Teilraum Lübben laut Abschnitt 4.5.4 nunmehr mit konventionellen Maßnahmen gelöst werden. Somit wurde ersetzend der Teilraum Heideblick aufgenommen:

- 1 Raum Halbe
- 2 Raum Lieberose
- 3 Raum Heideblick/Luckau

(Nummerierung ist keine Rangfolge),

für die sich konkrete konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen, einschl. der vorgeannten vorbereitenden Erhebungen, anbieten und schrittweise durchgeführt werden sollen. Dabei sind zu ermitteln:

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

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

- Teilraum Nr. 1:
  - Flächenbetrieb im Gesamtgebiet
  - Schwerpunktrelation Relation Halbe - Teurow - Freidorf - Oderin - Briesen - Staakow - Brand (Mo - Fr)

<sup>41</sup> Im Rahmen der VBB-Erhebungen werden keine Fahrten an Ferientagen erhoben, im Rahmen von Schwerbehindertenerhebungen (bei denen auch alle Fahrgäste gezählt werden) zwar auch an Ferientagen, aber nur mit begrenzter Stichprobenauswahl.



- Teilraum Nr. 2:
  - Flächenbetrieb im Gesamtgebiet
  - bedarfsgesteuerte Bedienung des Ortsteils Speichrow (Mo - Fr)
  - Schwerpunktrelationen Lieberose - Münchhofe - Blasdorf - Jamlitz (Ferientage), Lieberose - Mochlitz - Goschen - Trebitz - Ullersdorf (Ferientage)
  - Stärkung/Ergänzung des vorhandenen Bürgerbus-Angebotes
  - Ggf. räumliche Ergänzung um nördliche Bereiche der Gemeinde Märkische Heide
  
- Teilraum Nr. 3:
  - Flächenbetrieb im Gesamtgebiet südlich, westlich und östlich der Stadt Luckau im Einzugsgebiet der Linien 473 und 474
  - Verstärkung vorrangig an Ferientagen, Ausdehnung der Betriebszeit Mo-Fr und Mindestangebot am Wochenende
  - Ausrichtung auf Luckau und Bf. Luckau-Uckro

Der Angebotsumfang beträgt je nach Größe der anzubindenden Siedlungseinheiten 2-4 Fahrten pro Tag und Richtung. Die resultierende zusätzliche Fahrplanleistung bedarfsabhängiger Verkehre durch die Einzelmaßnahmen in den Teilräumen liegt bei etwa 50.600 km.

Infolge der Interpretation einer bundesgerichtlichen Entscheidung sind flächenhaft gestaltete Bedarfsverkehre nicht dem Linienverkehr zuzurechnen und somit nicht nach § 42 PBefG genehmigungsfähig. Die Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg behält diese Interpretation bislang aufrecht und genehmigt flächenhaft angelegte Rufbusse nicht als ÖPNV nach § 42 PBefG. Erst eine schon lange angekündigte und diskutierte Novellierung des PBefG kann hier Abhilfe schaffen.

### 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. Das Bürgerbus Zeuthen genannte Angebot war nie ein Bürgerbus, wurde nur so bezeichnet mit Bezug auf Entstehung und Finanzierung.

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

Aufgrund nicht anfallender Personalkosten durch ehrenamtliche Fahrer („Bürger fahren für Bürger“) können Bürgerbusse auch bei sehr geringer Fahrgastnachfrage betrieben werden (bei den Lösungen im Land Brandenburg in der Regel <0,5 FG/Fahrplan-km). Prinzipiell kann der Bürgerbus auch bedarfsabhängig 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 Angebotsergänzung im ganz dünn besiedelten Raum die Etablierung von Bürgerbussen positiv zu bewerten und zu unterstützen. Allerdings ist im Land Brandenburg nach 2010 kein Bürgerbus mehr neu eingerichtet worden.



Zur Planung und Umsetzung von Bürgerbuslösungen hat der VBB ein Handbuch herausgegeben<sup>42</sup>. Die Hauptschwierigkeit besteht darin, dass ein Bürgerbusverein und ehrenamtliche Fahrer in hinreichender Anzahl verfügbar sein müssen. In der Regel sind mindestens 10 Fahrer erforderlich, um die Betriebspflicht gewährleisten zu können.

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

### Alternative Mobilitätsangebote

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

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

<sup>42</sup> 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. Leihfahräder 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.

#### **4.5.6 Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan**

Zur Sicherung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems, das sowohl die Bedeutung der Verbindung Zentraler Orte als auch die Belange der Daseinsvorsorge und des Freizeitverkehrs berücksichtigt, sind Veränderungen im Leistungsvolumen durch die in den **Abschnitten 4.5.3 bis 4.5.5** dargestellten Maßnahmen und Maßnahmenansätze sinnvoll.



Der Leistungsumfang steigt - vorbehaltlich der konkreten Umsetzung - in Summe aller Maßnahmen um etwa 612 Tkm/a im konventionellen Linienverkehr und 50 Tkm/a bei angebotenen bedarfsgesteuerten Verkehren an.

Die Mehrleistung von insgesamt 662.100 km/a verteilt sich folgendermaßen auf die Teilbereiche bzw. Maßnahmenkomplexe:

• PlusBus und Achsenverkehre:	234.000	Fplkm/a
• VBU (Teilnetz MW, ohne Stadtverkehr KW):	128.400	Fplkm/a
• Stadtverkehre KW und Lübben:	195.500	Fplkm/a
• Integration Schülerspezialverkehr	41.600	Fplkm/a
• Bedarfsverkehre ländlicher Raum:	50.000	Fplkm/a
• Wochenend-/Freizeitverkehr:	12.500	Fplkm/a
Gesamt:	662.100	Fplkm/a

Neue Gesamtsumme Leistungen kÖPNV in LDS: 9.900.000 Fplkm/a  
(einschl. Leistungen in fremder Aufgabenträgerschaft)



## 5 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

### 5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

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

#### A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

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

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote (Orientierung: <3,0 %) bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 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. Dabei sollen zur Anschlusssicherung technische Hilfsmittel oder die Abstimmung über moderne Kommunikationsmittel zur Anwendung kommen.

#### C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen, VBB-Infopunkte

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

Die vorgegebene Grundausrüstung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft und zusätzlich die Haltestellenbezeichnung sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Haltestellen im sorbisch-wendischen Einzugsgebiet sollen künftig bilinguale Haltestellenbezeichnungen erhalten. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Abschnitt 4.4.8** den Maßstab.



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

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

### Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung

Im Gebiet des Landkreises Dahme-Spreewald sind derzeit durch die RVS 609 Haltestellenbereiche erfasst. Jeder Haltestellenbereich besteht in der Regel aus zwei Richtungshaltestellen mit jeweils einem Mast. Es gibt aber einzelne Haltestellenbereiche mit nur einem Mast sowie Busbahnhöfe und Mehrfachhaltestellen mit mehreren Masten (Haltepositionen), so dass die Anzahl der Masten bei ca. 1.200 liegt.

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

- bis zum 01.01.2022 alle 11 Haltestellenbereiche/Verknüpfungspunkte der Kategorie A und mindestens die Hälfte der 26 Haltestellenbereiche/Verknüpfungspunkte der Kategorie B in vorstehendem Sinne barrierefrei sind.
- In den Jahren 2022 bis 2025 (Ablauf der Planungsperiode) sollen alle weiteren Haltestellenbereiche/Verknüpfungspunkte der Kategorie B (alle mit mehr als 200 täglichen Ein-, Aus- und Umsteigern) sowie die nach **Tabelle 8-1** erfassten 15 Haltestellenbereiche und Verknüpfungspunkte und die weiteren 25 Haltestellen der insgesamt 40 Haltestellen und Verknüpfungspunkte der Kategorie C1 (mit i.d.R. mindestens 100 Ein-, Aus- und Umsteigern pro Tag) barrierefrei gestaltet werden.
- Für die Ausbaumaßnahmen soll die „Richtlinie zur Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) des Landkreises Dahme-Spreewald (ÖPNV-Förderrichtlinie)“ eine strikte Vorrangförderung für Bau- und Ausbaumaßnahmen, die der Herstellung von Barrierefreiheit dienen, einräumen und die Fördermöglichkeiten insgesamt erweitern.
- Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist nur über sehr lange Zeiträume möglich.
- Zu den verbleibenden Haltestellen können somit zurzeit noch keine Aussagen getroffen werden. Dies bleibt den weiteren Fortschreibungen des kommunalen Nahverkehrsplans vorbehalten. Die begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten der Kommunen und des Landkreises unter der gegebenen Förderkulisse reichen derzeit nicht aus, um weitergehende Festlegungen zu treffen.



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

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

#### D) Personaleinsatz

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

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

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

- Kundenfreundlichkeit und hohe Leistungsbereitschaft
- Geschulte Sachkompetenz, im Besonderen bei der Unterstützung mobilitätsbeeinträchtigter Personen
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, 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 und Strategie der Flottenentwicklung

Mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort gelten folgende Vorgaben:

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



führt, müssen diese mindestens die Euro-5-Norm und ab 2024 mindestens die Euro-6-Norm oder EEV-Standard erfüllen.

Der Aufgabenträger geht davon aus, dass ein verbesserter Modal Split zugunsten des ÖPNV durch mehr und besseres ÖPNV-Angebot der wirksamste Beitrag für den Klima- und Umweltschutz ist. Dennoch geht der Aufgabenträger auch davon aus, dass im Zuge der Umsetzung der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU<sup>43</sup> in eine nationale Richtlinie etwa zum Jahreswechsel 2020/2021, die die bestehenden Unklarheiten in der EU-Richtlinie hinsichtlich des zeitlichen, räumlichen und einsatzbezogenen Geltungsbereichs, eine Strategie zur schrittweisen Umstellung der Antriebssysteme der Fahrzeugflotten vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsarmen oder emissionsfreien Antrieb vorliegen muss. Aufbauend auf eine einschlägigen Untersuchung<sup>44</sup>, bei der insgesamt 14 Antriebstechnologien nach ökologischen, ökonomischen und gesellschaftlichen Kriterien vergleichend bewertet wurden, ist im Zuge der Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes eine aktualisierende und präzisierende gutachterliche Untersuchung durchgeführt worden. Von insgesamt 6 semipräferierten Antriebsarten wurde der Brennstoffzellenantrieb auf der Basis grünen Wasserstoffs<sup>45</sup> als die zurzeit geeignetste Technologie für die Einsatzbedingungen im Landkreis Dahme-Spreewald und auch unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Erwägungen präferiert. Unterstützend können Hybridantriebe als Brückentechnologie für eine Übergangsphase eine Rolle spielen.

Es wird vorgesehen, in den Jahren 2023 bis 2025 zunächst mit einer auf mindestens 3 Fahrzeuge pro Jahr bezifferten Beschaffung von Brennstoffzellenbussen zu beginnen und diese mit grünem Wasserstoff aus der Region zu betreiben, auch wenn der Gesetzgeber dies erst ab einem späteren Zeitpunkt verbindlich vorgibt, und diese Zahl in den Folgejahren nach Verfügbarkeit zu erhöhen. Damit ist verbunden, dass über den Zeitraum der nächsten 15 - 20 Jahre ein zunehmend sauberer Dieselantrieb und ein emissionsfreier Antrieb parallel vorgehalten werden.

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

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

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low Entry) und/oder Einstiegshilfen (Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer (Sonderfläche mindestens in der Abmessung 90 x 130 cm in Standardlinienbussen, 90 x 120 cm

<sup>43</sup> Derzeit geltender Stand der CVD vom Juni 2019

<sup>44</sup> Nachhaltigkeitskriterien zur Entwicklung eines emissionsfreien ÖPNV im Landkreis Barnim. Ergebnisbericht und Anwenderhandbuch zum Bewertungsmodell. PROZIV Berlin, Februar 2009 (im Auftrag des Landkreises Barnim)

<sup>45</sup> Wasserstoff, der aus erneuerbaren Energiequellen gewonnen wird



in Midibussen bzw. jeweils besser 1,3 m<sup>2</sup> laut Qualitätsleitfaden des VBB<sup>46</sup>; keine Vorgabe für Fahrzeuge mit weniger als 9 Fahrgastplätzen), Haltegriffen und gut erreichbarem Haltewunschtaaste einzusetzen. Seit 2015 werden bereits für den Ersatz- oder Erweiterungsbedarf ausschließlich Fahrzeuge mit Niederflur- oder LowEntry-Einstieg zugeführt. Gegenwärtig sind 73 der 124 (59 %) der Busse der RVS barrierefrei. Für die Jahre 2021 und 2022 ist eine annähernde Verdopplung der Beschaffungsquote von in den letzten Jahren jeweils 7 - 10 Bussen aufgrund Mehrleistungen und hoher Laufleistungen der Busse vorgesehen. Die Einsatzquote barrierefreier Busse wird damit ab dem 01.01.2022 mindestens 72,5 % und zum 31.12.2022 mindestens 85 % betragen. Eine vollständige Umstellung der Fahrzeugflotte bereits bis zum 01.01.2022 ist aus finanziellen Gründen und aus Gründen des leistungsbedingten Mehrbedarfs an Bussen nicht leistbar. Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist für Fahrzeuge zum Ende der Planungsperiode zum 31.12.2025 vorgesehen.

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

Als Anforderungen gelten zusammengefasst folgende Hauptparameter:<sup>45</sup>

Tabelle 5-1 Ausstattungparameter für barrierefreie Busse

Merkmal		Bus Stadt/Regio
1	Einstiegshöhe	25 - 34 cm, Niederflur (NF) oder Regiobus LowEntry (LE)
2	Einstieghilfen	Rampe, Kneeling nur zusätzliche Hilfsmittel, Lift eher ungeeignet
3	Türbreiten	130 cm an mind. 1 Tür, Einzeltüren mind. 90 cm
4	Behindertenplätze	4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen
5	Sonderfläche	SL: Abmessung mind. 130 x 90 cm (besser 1,3 m <sup>2</sup> )
		in Bussen mit 14 - 21 FG-Plätzen min. 120 x 90 cm
6	Sicherheit	Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaaster in kontrastreicher Gestaltung
7	Fahrgastinformation	Visuelle und akustische Haltestellenanzeige/ -ansage

<sup>46</sup> Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011, 4. Aktualisierung 2015



- Zunächst ist für den Einsatz im regionalen Hauptnetz sowie in den Stadt- und Ortsverkehren der Einsatz klimatisierter Fahrzeuge vorzusehen. Mit der weiteren Erneuerung des Fuhrparks wird diese Vorgabe allgemeingültig.
- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ orientiert.
- Zur Erhaltung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 15 Jahre ab Erstzulassung und 750 Tkm Laufleistung zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und Busse mit einer höheren Laufleistung, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil älterer Fahrzeuge und Fahrzeuge mit höherer Laufleistung an der jährlichen Fahrplanleistung wird jedoch eng begrenzt und in Verkehrsverträgen mit den Betreiberunternehmen geregelt, ebenso wie die Nachweispflichten über den Fahrzeugeinsatz gegenüber dem Aufgabenträger. Die Alters- und Laufleistungsbegrenzung übertrifft noch immer die den empfohlenen Qualitätsstandards des VBB<sup>47</sup> (dort genannt: Fahrzeughöchstalter 16 Jahre, Durchschnittsalter 8 Jahre).
- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle eingesetzten Fahrzeuge durch Anbringung des Logos im Frontbereich so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet erkennbar ist. Insgesamt sind die Vorgaben des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation umzusetzen. Die Fahrzeuge sind mit der im Rahmen des VBB abgestimmten Abfertigungstechnik auszustatten, die auch die Möglichkeit einschließt, am elektronischen Ticket-System teilzunehmen.
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck (Liniennummer) des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.



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

<sup>47</sup> Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011



## F) Fahrgastinformation

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

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

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

Anlagen zur Dynamischen Fahrgastinformation (FGI bzw. DFI) wurden im Rahmen der durchgeführten partiellen Haltestellenerhebung an immerhin 13 der erfassten 52 Haltestellenbereiche festgestellt, was vergleichsweise viele sind:

1. Luckau, Busbahnhof	8. Lübben, An der Kupka
2. Luckau-Uckro, Bahnhof	9. Straupitz, Dorfplatz
3. Golßen, Markt	10. Flughafen BER, Terminal 5
4. Halbe, Goetheplatz	11. S Wildau
5. Bestensee, Bahnhof	12. Wildau, A10 Center
6. Mittenwalde, Sparkasse	13. S Königs Wusterhausen Bahnhof
7. Lübben, Bahnhof	

Damit sind fast alle Haltestellenbereiche der Kategorie A mit FGI-Anlagen ausgestattet (Ausnahme nur S Eichwalde und Zeuthen sowie KW, Rosa-Luxemburg-Straße. Bei der Haltestelle BER, Terminal 1-2 kann ebenfalls davon ausgegangen werden. Ob über die erfassten Haltestellen hinaus noch weitere Haltestellen bereits über FGI-Anlagen verfügen, muss eine Vervollständigung der Erhebung zeigen.

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

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



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

Haltestellen im sorbisch-wendischen Einzugsgebiet sollen künftig bilinguale Haltestellenbezeichnungen erhalten. Dafür sind die entsprechenden Haltestellen 2021 auszuwählen und die Maßnahme beginnend mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2021 schrittweise umzusetzen.

Für weitergehende Maßnahmen zur Herstellung von Zweisprachigkeit bei der analogen und digitalen Fahrgastinformation bei Fahrplänen, Fahrtzielanzeigen, Haltestellenankündigungen und auf Fahrausweisen ist zunächst eine Abgrenzung des Siedlungsgebiets und der Betroffenheit vorzunehmen und danach die technische Machbarkeit zu ermitteln und mit dem VBB abzustimmen.

## G) Vertrieb und Kundenservice

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

Der Landkreis Dahme-Spreewald 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 erteilter Öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA). Die Einzelmodalitäten, die sich auf die in Abchnitt 5.1 festgestellten Kriterien beziehen, sind und werden weiterhin in ÖDA festgelegt. Zur Weiterentwicklung und Durchsetzung von Qualitätsanreizen soll der Aufgabenträger als zuständige Vergabebehörde Regelungen über positive Anreize für das Übertreffen vereinbarter Ziele sowie Vertragsstrafen



für Nichteinhaltungen der Leistungsvorgaben (Bonus/Malus-Regelungen) zum Bestandteil der Öffentlichen Dienstleistungsaufträge machen.

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

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

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



## 6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2025

### 6.1 Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist von verschiedenen Faktoren abhängig, die in der Vorausschätzung zu berücksichtigen sind. Neben den ermittelten Analysedaten zum Ex-poste-Trend des ÖPNV-Aufkommens fließen die Entwicklung der Schülerzahlen und der Einwohnerzahlen nach Altersgruppen sowie Pendler- und Beschäftigungsprognosen und das Verkehrsverhalten, speziell eine steigende spezifische Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, ein (vgl. Abschnitt 2.3). Somit wird die Nachfrageentwicklung auf Grundlage der wesentlichen Strukturdaten unter Berücksichtigung der Effekte des demografischen Wandels prognostiziert. Außerdem werden Veränderungen im Angebot des kÖPNV berücksichtigt.

Die ermittelten Analysedaten zum ÖPNV-Aufkommen zeigen bereits, dass davon auszugehen ist, dass sich sowohl die SPNV-Nachfrage als auch die Nachfrage im kÖPNV in einem stetigen Aufwärtstrend befindet, wobei im kÖPNV die Nachfrage im berlinnahen Raum ansteigend und in den Regionalverkehren des ländlichen Raumes eher rückläufig ist.

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 30 - 40 % Zuwachs alle 5 Jahre, d. h. zumindest noch über die Planungsperiode bis 2025 hinaus, fortsetzen wird. Das gilt sowohl für die Regionalbahn- als auch die S-Bahn-Nachfrage.

Für den **kommunalen ÖPNV** ist im Planungszeitraum damit zu rechnen, dass es im Schülerverkehr auch bis zum Schuljahr 2025/2026 zu weiteren Anstiegen des Aufkommens kommen wird, weil die Zahl der Fahrschüler laut Tabelle 2-3 insgesamt um 6,2 % ansteigt und das Schulstandortnetz stabil bleibt. In der Folgezeit schwächen sich diese Effekte ab, sodass es dann nur noch geringfügige Zuwächse gibt. Die positive Entwicklung wird allerdings allein durch den berlinnahen Raum getragen, im ländlichen Raum ist bereits jetzt ein Rückgang der Nachfrage im Schülerverkehr festzustellen, der sich im Planungszeitraum weiter verstärkt. Dagegen nimmt die Nachfrage im Schülerverkehr des VBU um weitere 12 - 14 % zu.

Bei der kÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr wirken erhöhend die Anstiege der Einwohnerzahlen insgesamt, darunter im berlinnahen Raum auch deutlich, die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren Zuwächse bei den Beschäftigten nach dem Wohnortprinzip und die stabil anhaltenden Zuwächse bei der Beschäftigung nach dem Arbeitsort (Arbeitsplätze) und des daraus folgenden Pendleraufkommens um 30 - 40 %. Daran werden allerdings ausschließlich der Bereich des VBU sowie Bestensee, Heidesee und die Städte Lübben und Luckau beteiligt sein. Ebenfalls positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem Verbundtarif (vor allem im ABC-Bereich) im Gegensatz zur Preisentwicklung für die MIV-Nutzung sowie ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss. Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit (Haltestellen- und Linienwegbindung) sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.



Nachfrage begrenzend wirkt sich im ländlichen Raum der Rückgang der Einwohnerzahlen aus. Wichtigen Einfluss übt ebenso die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen und Nutzungshäufigkeiten pro Pkw aus. Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und auch gelegentlicher Wege.

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

- im Busverkehr insgesamt von einem steigenden Fahrgastaufkommen ausgegangen,
- wobei nicht der moderate Anstieg im Schülerverkehr prägend ist, sondern deutliche Zuwächse im Jedermannverkehr.
- Die Nachfrageveränderung aus der strukturellen Entwicklung stellt sich räumlich differenziert dar. Daraus ergeben sich
  - in den Ortsverkehren im Verflechtungsraum deutliche Nachfragesteigerungen (+1.656.000 Einsteiger bzw. +45,0 % im Jahr 2025),
  - im Regionalbusverkehr des ländlichen Raumes - aufgrund der negativen Entwicklung der Einwohner- und Schülerzahlen - rückläufige Nachfragewerte (-66.000 Einsteiger bzw. -3,5 % im Jahr 2025).

**Tabelle 6-1 Nachfrageentwicklung im ÖPNV bis 2025 [Tausend Personen]**

Betreiber	Einsteiger 2010	Einsteiger 2016 (SPNV 2012)	Veränderung 2016/2010 in %	Einsteiger 2025	Veränderung 2025/2016 in %
RVS im VBU	2.127	3.680	+73,0%	5.336	+45,0%
RVS außerh. VBU	1.739	1.896	+9,0%	1.830	-3,5%
<b>Summe kÖPNV</b>	<b>3.866</b>	<b>5.576</b>	<b>+44,2%</b>	<b>7.166</b>	<b>+28,5%</b>
S-Bahn	4.557	6.130	+34,5%	8.740	+42,6%
RE/RB	2.707	4.630	+71,0%	7.885	+70,3%
<b>Summe SPNV</b>	<b>7.264</b>	<b>10.760</b>	<b>+48,1%</b>	<b>16.625</b>	<b>+54,5%</b>
<b>Summe ÖPNV</b>	<b>11.130</b>	<b>16.336</b>	<b>+46,8%</b>	<b>23.791</b>	<b>+45,6%</b>

Das Nachfrageverhältnis zwischen Schülerverkehr und sonstigem Verkehr, welches im Landkreis Dahme-Spreewald aufgrund des hohen und angewachsenen Anteils der Leistungen im Verflechtungsraum Berliner Umland vergleichsweise weniger stark zugunsten des Schülerverkehrs ausgeprägt ist, verschiebt sich schrittweise weiter zugunsten des sonstigen Verkehrs auf ein Verhältnis von 80 : 20 (siehe **Tabelle 6-2**). Im Busverkehr werden dann etwa gleich viele Jedermannfahrgäste wie Schüler befördert.



Tabelle 6-2 Nachfrageverhältnis Schüler und Sonstige bis 2025

	2016			2025	
	Schüler : Sonstige			Schüler : Sonstige	
Busverkehr	56,4	: 43,6	→	49,5	: 50,5
S-Bahn	7,8	: 92,2	→	6,8	: 93,2
RE/RB	5,6	: 94,4	→	4,9	: 95,1
Gesamt	24,5	: 75,5	→	20,0	: 80,0

## 6.2 Räumliche Differenzierung

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

- In den Teilbereichen innerhalb des berlinnahen Raumes (VBU und Gemeinde Bestensee) überwiegen aufgrund erheblicher Angebotsverbesserungen im kÖPNV sowie aufgrund von Zuzügen (auch mit günstigerer Alterstruktur) und dynamischer wirtschaftlicher Entwicklung die positiv gerichteten Einflüsse. Davon profitieren besonders weiterhin die Ortsverkehre im Verflechtungsraum Berliner Umland und der Stadtverkehr Königs Wusterhausen.
- Im mittleren und südlichen Kreisgebiet sind keine Steigerungen des Aufkommens zu erwarten, wobei sich auch hier eine differenzierte Entwicklung zwischen den Teilräumen feststellen lässt.



## 7 Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing

### 7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

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

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

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

Durch die erfolgten Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG) und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg (ÖPNVFV BB) sowie die vertragliche Leistungsvereinbarung mit dem konzessionstragenden Verkehrsunternehmen und das Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße, ist die Aufgabenträgerfunktion des Landkreises Dahme-Spreewald 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 Schülerbeförderung 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 Dahme-Spreewald die Aufgabenträgerfunktionalität für den kÖPNV nur formal als Lokale Regieeinheit ÖPNV (ohne zusätzliche Personalkapazität) strukturiert und beim Amt für Kreisentwicklung, Wirtschaft und Tourismus 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 6).

## 7.2 Unternehmensorganisation

Die Unternehmensorganisation gestaltet sich im Landkreis Dahme-Spreewald wie folgt:

- Inhaber der Liniengenehmigungen bis zum 14.02.2027 und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Dahme-Spreewald ist die Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS) ist. Das Unternehmen befindet sich zu 100 % im Eigentum des Landkreises Dahme-Spreewald.
- Das Unternehmen entstand 1998 und 1999 in der heutigen Form nach Abspaltung und Übertragung der Niederlassung Lübbenau auf die Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH sowie die Abspaltung der Verkehrsgesellschaft Königs Wusterhausen und Zossen GmbH und Übertragung der Niederlassung Mittenwalde auf die RVS. 2012 wurden auch die zwischenzeitlich ausgegründeten Tochterunternehmen für Fahrdienst und Service wieder auf die RVS aufgeschmolzen.
- 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 oder solchen Bündeln an, für die der Landkreis Dahme-Spreewald nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) 1370/2007 ist.
- Auch die RVS führt Kreisgrenzen überschreitend Verkehre durch, im Falle des Raumes Dahme/Mark (Landkreis Teltow-Fläming) auch in einem Teilnetz. Zwischen dem Landkreis TF und der RVS bestand ein eigenständiger Verkehrsvertrag, dessen Neuabschluss nicht zulässig war und dessen Regelungen daher ab 2010 in eine Verwaltungsvereinbarung zwischen den Aufgabenträgern übertragen wurden.
- Für die Durchführung der Verkehre durch die RVS ist gegenwärtig laut geltendem Öffentlichem Dienstleistungsauftrag des Landkreises eine Subunternehmerquote von maximal einem Drittel der Gesamtleistung festgelegt, gegenwärtig aber nicht ausgeschöpft. 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 einem kommenden Vergabeverfahren weiter aufrechtzuerhalten. Dies entspricht auch den rechtlichen Rahmenvor-



gaben bei einer Direktvergabe. Der Gesamtanteil der Subunternehmerleistungen an den Nutzfahrleistungen wird voraussichtlich gegenüber dem gegenwärtigen Stand leicht ansteigen, weil die RVS - zunehmend verstärkt auch durch den erheblichen Leistungsaufwuchs - Schwierigkeiten hat, genügend eigenes Personal zu akquirieren. Das gilt auch dann, wenn der Anteil der flexiblen und alternativen Verkehre zunimmt, für die voraussichtlich zumindest teilweise auch Subunternehmer gebunden werden.

## 7.3 Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

### 7.3.1 Linienbündelung

Der Aufgabenträger hat zur Sicherstellung einer verkehrlich integrierten und wirtschaftlichen Bedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung aller Busverkehre in seinem Zuständigkeitsbereich mit harmonisierten Ablaufzeiten vorgenommen. Zu diesem Zweck hatte der Aufgabenträger bereits 2008 ein entsprechendes Fachgutachten<sup>48</sup> erstellen lassen und dessen Ergebnisse durch den Kreistag beschließen lassen. Im Ergebnis erfolgte eine Zusammenfassung aller Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Dahme-Spreewald zum Linienbündeln „LDS-Bus“. Die gleiche Linienbündelung ist auch Beschlussgegenstand dieses Nahverkehrsplanes für den Zeitraum ab 2021.

Die Zuordnung der Linien im Einzelnen ist **Abschnitt 3.1.2** und **Anlage 3** (mit den Linienverläufen) näher erläutert. Zum Linienbündel „LDS-Bus“ gehören die 51 Linien mit den VBB-Liniennummern 263<sup>49</sup>, 465 bis 477, 500 bis 519, 721 bis 744<sup>49</sup> und N36 (ohne die nicht besetzten Liniennummern 501, 503, 505, 514, 515 und 732).

Mit diesem Nahverkehrsplan wird ein entsprechender Bündelungsbeschluss verbindlich gefasst.

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

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

### 7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

#### Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der künftigen Leistungsvergabe

Die gegenwärtig erteilten Leistungsaufträge und Liniengenehmigungen für die Busverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises LDS haben mit einem Anlaufdatum 14.02.2027 eine längere Laufzeit als

<sup>48</sup> Konzeptionelles Gutachten zur Bildung optimaler Linienbündel für die Planung und Genehmigung von Linienverkehren nach § 42 PBefG im Landkreis Dahme-Spreewald, PROZIV 20.05.2008, im Auftrag des Landkreises LDS

<sup>49</sup> Bündelzugehörige Konzession für die Linien 263 und 744 nur auf dem Gebiet des Landkreises Dahme-Spreewald



dieser Nahverkehrsplan (soweit eine 5-jährige Laufzeit unterstellt wird, was das ÖPNVG aber nicht vorschreibt). Dennoch ist dieser Nahverkehrsplan zumindest mittelbar einer Neuvergabe und Neuerteilung zugrunde zu legen, da die Vorinformation der Vergabeabsicht im EU-Amtsblatt noch während der Laufzeit in 2025 erfolgen muss. Im Ergebnis sind alle Busverkehrsleistungen neu zu vergeben sowie Leistungskonditionen und Finanzierung vertraglich neu zu vereinbaren.

Das Teilnetz Dahme/Mark ist im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden ÖPNV-Bedienung Bestandteil des Linienbündels „LDS-Bus“ und wird durch den Landkreis Dahme-Spreewald vergeben.

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 und 4 systematische Ausnahmen in Form von Inhouse-Geschäften und Direktvergaben an eigene oder Drittunternehmen zu.

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

1. der öffentliche Auftraggeber über die juristische Person eine ähnliche Kontrolle wie über seine eigenen Dienststellen ausübt (Kontrollkriterium),
2. mehr als 80 Prozent der Tätigkeiten der juristischen Person der Ausführung von Aufgaben dienen, mit denen sie von dem öffentlichen Auftraggeber oder von einer anderen juristischen Person, die von diesem kontrolliert wird, betraut wurde (Tätigkeitskriterium), und
3. an der juristischen Person keine direkte private Kapitalbeteiligung besteht ... (Beteiligungskriterium).

Voraussetzung für die Möglichkeit der **Direktvergabe** nach Art. 5 Abs. 2 oder 4 der VO (EG) 1370/2007 ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) vergeben werden kann.

Bei der Form der Direktvergabe ist zu unterscheiden

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



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

Aufgrund der vorhandenen unternehmensrechtlichen Konstellation und der vorgenommenen Linienbündelung sieht der Landkreis Dahme-Spreewald vor, sein Gesamtliniensbündel für den Busverkehr als ein Vergabelos wie folgt zu vergeben:

#### Bündel „LDS-Bus“

als öffentlichen Dienstleistungsauftrag (öDA) mit einer Laufzeit von 10 Jahren, in Form eines Inhouse-Geschäfts an ein eigenes Unternehmen gemäß Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007, § 8a PBefG und § 108 GWB, mit Abschluss eines Nettoverkehrsvertrages oder einer Betrauungs- und Finanzierungsvereinbarung auf Nettobasis oder auf der Grundlage einer Verwaltungsvereinbarung.

Bei der Gestaltung des Vergabeverfahrens 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 notwendige Flexibilität der Angebotsgestaltung sicherstellen. Der künftige Betreiber ist zu verpflichten, auf Bedarfsveränderungen zu reagieren und vom Auftraggeber vertretene Anpassungen des Leistungsangebotes oder neue Angebote nach Verhandlungen umzusetzen.

Wenn eine Direktvergabe gleich welcher Form erfolgt, 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. Dieses Verfahren ist anzuwenden, obwohl bei einer Inhouse-Vergabe eine Überkompensationskontrolle nach Art. 6 Abs. 1 und dem Anhang zur VO (EG) 1370/2007 nicht primärrechtlich vorgeschrieben ist. Eine Bestimmung der erforderlichen Zuschussbeträge im Voraus ist möglich durch die Abforderung einer aktuellen Testierung der Wirtschaftlichkeit des für eine Auftragsvergabe vorgesehenen Unternehmens in ihrem tatsächlichen Marktumfeld auf der Grundlage der vier Kriterien des EuGH-Urteils Az. C-280/00 vom 24.03.2003 in der Rechtsache Altmark Trans GmbH. Die Verordnung (EG) 1370/2007 bestätigt die vergabe- und beihilferechtliche Zulässigkeit dieser Form des Wirtschaftlichkeitsnachweises weiterhin ausdrücklich.

Subunternehmerleistungen sind durch den Auftragnehmer in einem wettbewerblichen Verfahren auf der Grundlage der EU-Sektorenverordnung (SektVO) und in Anwendung der EU-Sektorenrichtlinie 2014/25/EG zu vergeben. Dabei ist insbesondere die Einhaltung der Vorgaben des Brandenburgischen Vergabegesetzes (BbgVergG) in der jeweils gültigen Fassung zu beachten.

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

#### Genehmigungsverfahren

Rechtliche Grundlage für die Genehmigungsverfahren ist das PBefG in seiner novellierten, ab 01.01.2013 gültigen Fassung. 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 der 2013 durchgeführten Novellierung des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht ganz widerspruchsfrei durchzuführen sein. Daher ist es erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger mit klarer Zuordnung der Zuständigkeiten in einem abgestimmten Verfahren zu gewährleisten. Auch eine weitere, gegenwärtig anstehende Novellierung des PBefG wird daran absehbar nichts ändern.

Der Aufgabenträger hat zu beachten, dass er mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe seinen Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Frühester zulässiger Veröffentlichungstermin gemäß § 8a PBefG ist 27 Monate vor 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 Dahme-Spreewald bestellt die Leistungen im Ergebnis des durchgeführten Vergabeverfahrens, bei einer Direktvergabe (auch Inhouse) einschl. vorgelegter Wirtschaftlichkeitstestierung, und fixiert Leistungsbestellung und Finanzierung in einem Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag (Verkehrsvertrag) oder einer Betrauungs- und Finanzierungsvereinbarung oder einer Verwaltungsvereinbarung, die jeweils als Nettovertrag/-vereinbarung gestaltet ist.

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

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

Für die nicht den Linienbündeln des Landkreises Dahme-Spreewald angehörenden Leistungen sowie Leistungen außerhalb des Kreisgebietes, insbesondere auch im Teilnetz Dahme/Mark sind entsprechende Regelungen zum Bestandteil der Verwaltungsvereinbarungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften zu machen.



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

## 7.5 Marketing

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

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

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

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

Aus diesem Grund ist es weiterhin erforderlich

- an allen wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV/Bus, 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 flexible oder alternative Angebote eingeführt werden sollen, rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Fahrtwunschanmeldung) zu informieren.

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



## 8 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV

### 8.1 Investitionsbedarf und Investitionsförderung

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Mittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV. Daher werden im Bereich des kÖPNV sowohl die Städte und Gemeinden als Träger der Infrastruktur als auch die Verkehrsunternehmen bei der Modernisierung der Busflotten und der betrieblichen Anlagen durch Mittel in Verfügung des Landes Brandenburg unterstützt. Nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG ist den Aufgabenträgern des kÖPNV die Verantwortung für die investive Verwendung eines Teils der ihnen zufließenden Landesmittel übertragen. Dieser muss nach § 1a ÖPNVfV in der Fassung der 4. Änderung mindestens 18,12 % betragen. Für Vorhaben von besonderer Landesbedeutung ist darüber hinaus eine vorhabenbezogene Ausreichung von Landesmitteln direkt an die Baulastträger vorgesehen.<sup>50</sup>

Die Förderung der in Verantwortung des Landkreises Dahme-Spreewald liegenden Investitionsvorhaben in die Infrastruktur des kÖPNV erfolgt seit 2005 nach der dazu vom Kreistag beschlossenen ÖPNV-Förderrichtlinie.<sup>51</sup> Förderfähige Maßnahmen sind nach Punkt 2.1 der Richtlinie:

- a) Bau oder Ausbau von Bushaltestellen und Wendeschleifen
- b) Bau oder Ausbau von Umsteigeparkplätzen (P+R-, B+R-Anlagen) als Umsteigeeinrichtungen vom Individualverkehr zum ÖPNV
- c) Bau oder Ausbau von Anlagen, die geeignet sind, eine verbesserte Nutzung des ÖPNV dauerhaft herzustellen

Von 2015 bis 2020 förderte der Landkreis Dahme-Spreewald den Aus- bzw. Neubau von 56 Bushaltestellen, den Ausbau von 2 Buswendeanlagen mit insgesamt 576 TEUR. Weitere 13 Haltestellen und 2 Wendeanlagen befinden sich in der Umsetzung, weitere 7 Maßnahmen sind beantragt. Das Ausbau- und Fördervolumen hat sich damit gegenüber dem Zeitraum 2005 bis 2015 kaum verändert. Insgesamt wurde damit durchaus mehr in die Haltestelleninfrastruktur investiert, als in vergleichbaren Landkreisen im Land Brandenburg.

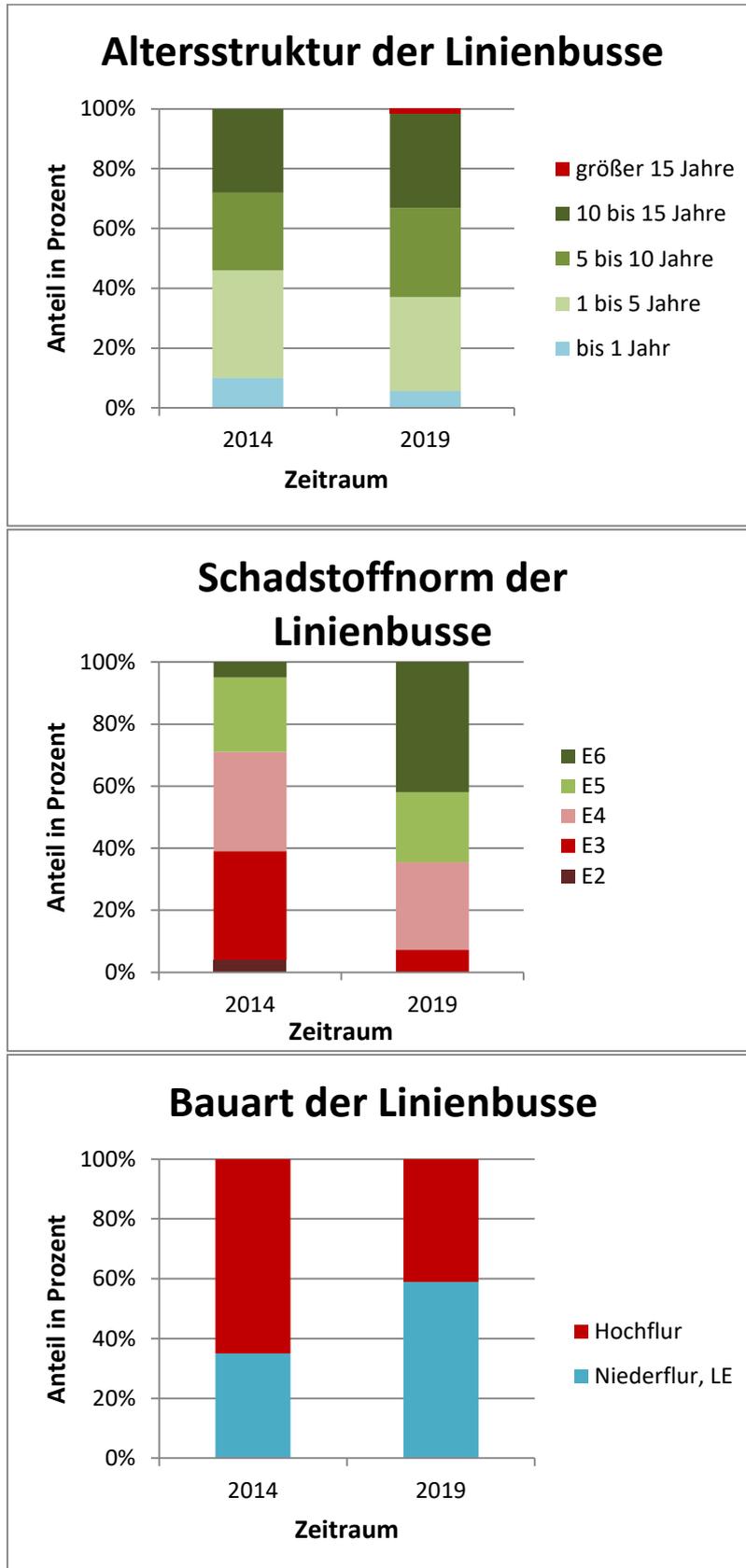
Im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes ab 2021 erhöhen sich die Anforderungen an den Ausbau von Bushaltestellen zur Erreichung der bis 2022 geforderten durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV. Die gegenwärtig gültige Richtlinie des Landkreises Dahme-Spreewald fordert bereits die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen als Bedingung für förderfähige Ausbaumaßnahmen. Entsprechend ihrer Bedeutung wurden in die Haushaltplanung bereits 100 TEUR pro Jahr für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur eingestellt. Dieser Ansatz muss gemäß Abschnitt 8.4 deutlich erhöht werden, um die finanziellen Hürden für die Kommunen zu senken und die in Abschnitt 5.1 formulierten Qualitätsziele erreichen zu können.

<sup>50</sup> vgl. Abschnitt 8.4 und Abbildung 8-2

<sup>51</sup> Richtlinie zur Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Dahme-Spreewald (ÖPNV-Förderrichtlinie), gültig in der Fassung der 2. Änderung durch Beschluss des Kreistages vom 15.04.2015, Geltungsdauer 01.01.2016 bis 31.12.2020



Abbildung 8-1 Flottenstruktur der RVS 2014 und 2019





Von 2015 bis 2020 wurden durch die RVS insgesamt 57 Omnibusse, ausschließlich mit modernem Dieselantrieb, im Wesentlichen als Ersatzbedarf, beschafft. Der Gesamtaufwand dafür betrug 12,9 Mio. EUR, mit einem Förderanteil von 5,93 Mio. EUR (989 TEUR/a). Vor 2015 war die Beschaffungsquote um ein Drittel geringer, so dass ein gewisser Nachholbedarf abzutragen war. Das Durchschnittsalter der Busse liegt aktuell bei 7,3 Jahren.

Außerdem wurde und wird (laufendes Projekt) die Beschaffung von Bordrechnern mit 1,0 Mio. EUR durch den Landkreis gefördert.

Aufgrund dessen, dass ausschließlich barrierefreie Fahrzeuge mit dem höchsten verfügbaren Abgasstandard für Dieselfahrzeuge beschafft worden sind, hat sich die Quote barrierefreier Busse von 35 % auf immerhin knapp 60 % erhöht (Zielwert des NVP bis 2020, aber vergleichsweise noch eher niedrig), die Quote der Fahrzeuge mit den höchsten Euro-5-, EEV- und Euro-6-Standards auf 65 %.

### Fahrzeuginvestitionen und betriebliche Infrastruktur 2021 - 2025

Unter Berücksichtigung der in **Abbildung 8-1** veranschaulichten aktuellen Situation der Flottenstruktur und dem in **Abschnitt 5.1** konzipierten Höchstalter der Linienbusse von 15 Jahren ergibt sich als Zielgröße für die Ersatzbeschaffung von Linienbussen in der RVS-Flotte ein Ersatzbedarf von 41 Fahrzeugen (ca. ein Drittel der Bestandsflotte), deren Erstzulassung 2010 oder früher liegt. Durch die gegenwärtig extrem hohen Laufleistungen der Fahrzeuge kann der Ersatzbedarf eher noch höher liegen.

Das entspricht einer mittleren Quote der Ersatzbeschaffung von mindestens 8,2 Fahrzeugen pro Jahr. Die zum August 2020 realisierten und die für den Planungszeitraum vorgesehenen Mehrleistungen sowie eine erforderliche, den Verschleiß reduzierende Senkung der mittleren Laufleistungen der Busse werden allerdings zu einem Mehrbedarf von weiteren 45 Fahrzeugen (Ø 9,0 pro Jahr) führen. Damit wird ein Gesamtbedarf der Fahrzeugbeschaffung im Planungszeitraum von 86 Fahrzeugen (Ø 17,2 pro Jahr) festgestellt. Das entspricht etwa einer Verdopplung der Busbeschaffung gegenüber der zum Jahresende 2020 ablaufenden Planungsperiode.

Die Fahrzeugflotte der RVS insgesamt vergrößert sich dadurch per Saldo von 124 auf 169 Einheiten.

Von den zur Beschaffung geplanten 86 Bussen bis Ende 2025 werden voraussichtlich 76 Busse einen Dieselantrieb mit der Abgasnorm Euro 6 haben. 40 dieser Fahrzeuge müssen kurzfristig, d. h. je hälftig in den Jahren 2021 und 2022, zugeführt werden, die weiteren 36 Dieselfahrzeuge zu vergleichbar großen Anteilen in den Jahren 2023 bis 2025. Nach der in **Abschnitt 5.1 E)** hergeleiteten Strategie für eine schrittweise Flottenumstellung werden beginnend mit dem Jahr 2023 mindestens 10 Brennstoffzellenbusse beschafft, die mit grünem Wasserstoff angetrieben werden sollen. Ab dem Jahr 2025 wird auch die Errichtung einer ersten Tankanlage für Wasserstoff erforderlich bzw. sinnvoll.

Der Landkreis Dahme-Spreewald fördert per Festlegung im geltenden Verkehrsvertrag die Fahrzeugbeschaffung weiter objektbezogen mit in der Regel 45 % der zuwendungsfähigen Kosten je Einheit. Für die Beschaffung der vorgesehenen Brennstoffzellenbusse (Gesamtaufwand ca. 6,5 Mio. EUR) und einer Wasserstoff-Tankanlage (Aufwand ca. 2,5 Mio. EUR) wird eine Förderkulisse von Bundeseite unterstellt, die eine Zuwendung in Höhe von 80 % der Mehraufwendungen gegenüber den Aufwendungen für die Beschaffung eines vergleichbaren Dieselfahrzeugs erlaubt. Die gegenwärtig bestehende Förderkulisse



sieht dies bereits für Batteriebusse vor, für Brennstoffzellenbusse sowie Betankungs- und Wartungsinfrastruktur aber nur mit einem Förderanteil von 40 %.<sup>52</sup> Der Bund hat bereits eine Vereinheitlichung der Förderung von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen im ÖPNV und der zugehörigen Infrastruktur auf dem Niveau der Regelungen für Batteriebusse in Regie des BMVI angekündigt.

Die Investitionsplanung, integriert in die mittelfristige Haushaltplanung des Landkreises Dahme-Spreewald, sieht für die Fahrzeugförderung im Planungszeitraum Fördermittel in Höhe von fast 10 Mio. EUR vor, für Infrastruktur weitere 469 TEUR (siehe im Einzelnen **Tabelle 8-2**). Der erforderliche Betrag für Infrastruktur ist gegenwärtig (bis zum Beschluss der vereinheitlichten Förderrichtlinie des Bundes) noch unsicher hinsichtlich des Förderanteils für die Anlagen.

Durch die konzipierte Beschaffung werden am Ende des Planungszeitraumes 2025 82 % aller Busse mindestens die Euro-6-Abgasnorm haben. Die restlichen 18 % die Euro-5-Norm.

Die Neubeschaffung ist durchgehend in Niederflur- einschließlich LowEntry-Bauart<sup>53</sup> vorgesehen. Damit wird der Anteil niederfluriger Fahrzeuge an der Flotte von gegenwärtig 60 % auf fast 100 % ansteigen (rechnerisch 166 von 169 Fahrzeugen).

### Haltestellen und Ausbauförderung

Alle durch die RVS bedienten 612 Haltestellen (Haltestellenbereiche<sup>54</sup>) im Kreisgebiet wurden nach der Anzahl ihrer Ein-, Aus- und Umsteiger an Schultagen sortiert und die 52 aufkommensstärksten, sowie Verknüpfungspunkte oder potenzielle Verknüpfungspunkte in **Tabelle 8-1** aufgeführt. In dieser Tabelle wurde die Kategorisierung formal nur anhand des Fahrgastaufkommens nach der VBB-Erhebung 2016 (letzter Verfügbarer Datenstand nach Haltestellen) und den Festlegungen in **Abschnitt 4.4.7** vorgenommen. Die Erfassung der Merkmale zur Barrierefreiheit wurde durch den Gutachter im September 2020 durchgeführt. Diese Erfassung ist für alle Haltestellen im Kreisgebiet zu vervollständigen und ein vollständiges Haltestellenkataster anzulegen. Die beim VBB bestehende HMS-Datenbank<sup>55</sup> ist nicht durchgängig bzw. verbreitet überhaupt nicht mehr auf einem aktuellen Stand.

Laut nachstehender Tabelle wurden insgesamt 11 Haltestellen in die Kategorie A eingeordnet, von denen zurzeit nur 5 barrierefrei sind, dies entspricht einem Anteil von ca. 42 %. Die weiteren 6 Haltestellen sind nur teilweise barrierefrei<sup>56</sup> bzw. fehlen diesen einzelne Merkmale zur Barrierefreiheit.

Insgesamt 26 Haltestellen erhalten die Kategorie B. Diese Anzahl ist vergleichsweise hoch. Von diesen Haltestellen sind gegenwärtig 7 (ca. 27 %) vollständig und 2 teilweise barrierefrei.

Des Weiteren sind 15 C1-Haltestellen erfasst worden. Davon sind 4 (ca. 27 %) wiederum vollständig barrierefrei und 1 teilweise barrierefrei.

<sup>52</sup> Die bestehende Richtlinie des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB) zur Förderrichtlinie der Anschaffung von Elektrobussen im ÖPNV von 2018 sieht genau dies für Batteriebusse jetzt bereits vor. Der zurzeit noch geltenden Stand der Förderrichtlinie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Rahmen des Nationalen Innovationsprogramms Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie (NIP) als Phase 2 des Regierungsprogramms 2016 bis 2026 vom 18.10.2017 sieht nur eine Förderquote von 40 % der Mehraufwendungen vor.

<sup>53</sup> Low Entry - niedriger Einstieg - Bus mit mindestens einem stufenlosen Ein- und Ausstieg und einem teilweise niederflurigen, im hinteren Teil aber hochflurigen Innenraum

<sup>54</sup> Haltestellenbereiche haben in der Regel zwei Richtungshaltestellen und teilweise auch mehrere Bussteige (Masten).

<sup>55</sup> HMS = Haltestellen-Management-System

<sup>56</sup> Definition „teilweise barrierefrei“: Mindestens ein Bussteig (Richtungshaltestelle/Mast) ist vollständig barrierefrei



Tabelle 8-1 Barrierefreiheit der erhobenen Haltestellen nach Kategorie und Fahrgastaufkommen

Lfd_Nr	FG-Aufkommen	Kategorie	Hst-Name	Parameter				Bemerkung
				Barrierefrei	1 - Haltekantenhöhe	2 - Aufstellfläche	3 Taktile Indikatoren	
1	8.868	A	S Königs Wusterhausen Bhf	x	x	x	x	
2	2.076	A	S Flughafen Berlin-Schönefeld Bhf			x		
3	1.568	A	Lübben, Bahnhof	x	x	x	x	
4	1.452	A	S Wildau	x	x	x	x	
5	960	A	Luckau, ZOB					Teilweise Aufstellfläche und Zuwegung vorhanden
6	885	A	Wildau A10 Center Ost			x	x	Teilweise barrierefrei
7	675	A	Königs Wusterhausen, Rosa-Luxemburg-Str.			x	x	Teilweise Haltekantenhöhe vorhanden
8	653	A	S Eichwalde				x	Ersatz-/Übergangshaltestelle
9	640	A	S Zeuthen	x	x	x	x	
10	145	A	Flughafen BER, Terminal 5				x	Teilweise Aufstellfläche und Zuwegung vorhanden
11		A	Flughafen BER, Terminal 1-2	x	x	x	x	
12	472	B	Luckau, Matschenzstr.			x	x	
13	444	B	Wildau, Freiheitstr.			x	x	Teilweise barrierefrei
14	417	B	Lübben, Berliner Chaussee			x		Zuwegung teilweise barrierefrei
15	434	B	Schönefeld (bei Berlin), Oberschule			x	x	Haltestelle liegt auf Schulhof und ist nicht öffentlich zugänglich
16	356	B	Schönefeld (bei Berlin), Grundschule			x	x	
17	348	B	Schönefeld (bei Berlin), Hugo-Eckener-Allee	x	x	x	x	
18	312	B	Königs Wusterhausen, Fontane-Center			x	x	
19	295	B	Großziethen, Attilastr.	x	x	x	x	
20	284	B	Groß Köris, Bahnhof					Teilweise Aufstellfläche und Zuwegung vorhanden
21	279	B	Mittenwalde (LDS), Schule			x		
22	273	B	Gröditsch, Schule			x	x	
23	270	B	Großziethen, Erlenweg	x	x	x	x	
24	267	B	Massow (LDS)					
25	259	B	Königs Wusterhausen, Luckenw. Str./Goethestr.			x	x	
26	259	B	Golßen, Stadtwall			x	x	
27	256	B	Großziethen, Am Lindengarten			x	x	Teilweise barrierefrei
28	253	B	Bestensee, Friedenstr.			x	x	
29	230	B	Lübben, Wettiner Str.	x	x	x	x	
30	228	B	Königs Wusterhausen, Krankenhaus	x	x	x	x	
31	228	B	Waltersdorf (bei Berlin), Berliner Str.			x		Zuwegung teilweise barrierefrei
32	224	B	Ragow (LDS), Lindenring			x		Teilweise Haltekantenhöhe und Zuwegung vorhanden
33	220	B	Goyatz, Schule	x	x	x	x	
34	219	B	Großziethen, An den Eichen (vorm. Schönefelder Weg)			x	x	Teilweise Aufstellfläche und Zuwegung vorhanden
35	216	B	Wildau, Fliederweg	x	x	x	x	
36	215	B	Waltersdorf, Am Rondell			x	x	
37	192	B	Luckau, Am Anger			x	x	
38	168	C1	Groß Köris, Schule				x	Teilweise Aufstellfläche vorhanden
39	120	C1	Luckau-Uckro, Bahnhof	x	x	x	x	
40	213	C1	Königs Wusterhausen, Sportplatz	x	x	x	x	
41	207	C1	Wildau, Blumenkorso			x	x	
42	179	C1	Großziethen, Kirche (vorm. Schule)			x	x	Teilweise barrierefrei
43	145	C1	Golßen, Markt			x	x	
44	139	C1	Halbe, Goetheplatz			x	x	
45	120	C1	Lübben, An der Kupka			x	x	
46	119	C1	Straupitz, Dorfplatz				x	
47	107	C1	Bestensee, Bahnhof	x	x	x	x	
48	106	C1	Mittenwalde (LDS), Sparkasse			x	x	
49	83	C1	Miersdorf, See	x	x	x	x	
50	70	C1	Lieberose, Markt			x	x	Fahrgastzahlen einschl. Linie 821 (Leo Reisen)
51	59	C1	Mittenwalde (LDS), Post			x	x	
52	51	C1	Großziethen, Kreisverkehr				x	Teilweise Aufstellfläche vorhanden



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

Der Aufgabenträger stellt auf der Grundlage von **Tabelle 8-1** und deren Vervollständigung eine Prioritätenliste für ein mit den Kommunen abzustimmendes Ausbauprogramm auf. Die Prioritätenliste ist jederzeit nach festgestelltem Bedarf auch bei geringeren Ein- und Aussteigerzahlen insgesamt zu ergänzen, wenn für bestimmte Haltestellen eine konzentrierte Nachfrage mobilitätseingeschränkter Personen festgestellt wird, z. B. Haltestellen an Senioren- und Gesundheitseinrichtungen. Das Ausbauprogramm wird dann Bestandteil des Nahverkehrsplans.

#### Neu- und Ausbauförderung

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

- Richtlinie des MIL zur Förderung von Investitionen für den ÖPNV im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest)<sup>57</sup> für Vorhaben ab 200 TEUR zuwendungsfähiger Ausgaben sowie des
- Kommunalen Infrastrukturprogramms des Landes Brandenburg (KIP) für Vorhaben ab 50 TEUR zuwendungsfähiger Ausgaben

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

Drüber hinaus wird der Landkreis Dahme-Spreewald auch weiterhin und mit verstärkter Intensität Fördermittel über seine kommunale Richtlinie zur Förderung von Investitionen in die Infrastruktur des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Dahme-Spreewald (ÖPNV-Förderrichtlinie), gültig zurzeit in der Fassung der 2. Änderung durch Beschluss des Kreistages vom 15.04.2015, Geltungsdauer 01.01.2016 bis 31.12.2020.

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

Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau sind deutlich aufwendiger (in der Regel doppelt so aufwendig) wie „normale“ Neubau- und Ausbaumaßnahmen. Aus diesem Grund formuliert der Nahverkehrsplan als Empfehlung folgende **Ziele für eine Überarbeitung der kommunalen ÖPNV-Invest-Förderrichtlinie** mit einer Gültigkeit ab 01.01.2021:

1. Erhöhung der Förderquote für Maßnahmen an Haltestellen und Umsteigeanlagen von 75 % auf 80 % der zuwendungsfähigen Kosten
2. Erhöhung des Maximalbetrages der Förderung je Maßnahme zur vollständigen Herstellung von Barrierefreiheit gegenüber der geltenden Förderrichtlinie je Kategorie

<sup>57</sup> Stand: 20.01.2020



- A: Förderung nach RiLi ÖPNV-Invest bzw. KIP
- B: KIP-Förderung, bei Nichtbewilligung max. 50 TEUR
- C1: max. 20 TEUR; C2: max. 15 TEUR; C3: max. 12 TEUR
- Buswendeanlagen: max. 50 TEUR.

Für Verknüpfungsanlagen zwischen ÖPNV und Individualverkehr soll die Förderquote von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten bei P+R-Plätzen bestehen bleiben, bei B+R-Plätzen ggf. mit der neuen Förderrichtlinien des Landkreises ebenfalls angehoben werden. Generell sollen mehr B+R-Abstellplätze an wichtigen Bushaltestellen entstehen.

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

Als Mittel der Kommunikation für diese Absicherung kann der Aufgabenträger auch Deckelungsbeträge jährlich oder nach Perioden gestaffelt in der Förderrichtlinie festlegen. Der Planungsansatz zeigt einen erhöhten Betrag bereits für 2021 und mehr als eine Verdopplung der bisherigen jährlichen Beträge ab 2021 (siehe Tabelle 8-4).

## 8.2 Beförderungstarife

Im ÖPNV des Landkreises Dahme-Spreewald gilt der VBB-Tarif,<sup>58</sup> dessen Entfernungsstufung zur Fahrpreisbildung auf einem System von Tarifwaben aufbaut. Karte 48 stellt den Ausschnitt des Landkreises Dahme-Spreewald aus dem zugehörigen Tarifwabenplan dar. Danach werden die Siedlungseinheiten und die SPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet 103 Tarifwaben zugeordnet, von denen 12 dem Tarifteilbereich Berlin C zugehören. In diesem Tarifteilbereich gelten für grenzüberschreitende Fahrten von/nach Berlin die Tarifabstände des Tarifteilbereiches Berlin, für interne Fahrten dagegen die des Tarifteilbereiches "Landkreise". Die Kernstädte von Königs Wusterhausen, Tarifwabe 6059, Lübben (Spreewald), Tarifwabe 6863, und Luckau, Tarifwabe 7061, bilden Orte mit Stadtlinienverkehr (Typ I) zu besonderen tariflichen Bedingungen. Außerdem liegen im Kreisgebiet 4 Leerwaben.<sup>59</sup>

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

Die Fahrpreisentwicklung folgte - wie auch in den Vorjahren - nach Beschluss des VBB-Aufsichtsrates aus dem Jahr 2015 zur Einführung eines sogenannten Index zur Bemessung der 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. Damit soll eine Harmonisie-

<sup>58</sup> Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif)

<sup>59</sup> Leerwaben haben keine zugeordnete Siedlungseinheit, sondern werden zur Harmonisierung der Tarifentfernungen angelegt



rung einerseits mit der Entwicklung der Lebenshaltungskosten, andererseits mit der Entwicklung des Preisniveaus der für den ÖPNV relevanten Energieträger erreicht werden. Die stabile Preissituation in den letzten Jahren führte zum Verzicht auf Änderungen im VBB-Tarif zumindest bezogen auf die Tarife im Land Brandenburg.

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

Für den 01.01.2021 ist laut Bekanntmachung des VBB vom 30.09.2020 eine Anhebung des VBB-Tarifs im Mittel für Berlin und Brandenburg um 1,9 % beschlossen worden. Nach Information des VBB im Beteiligungsverfahren soll die Tarifierhebung verbundweit durchschnittlich 3,3 % betragen. Allerdings sind vorrangig Stadtverkehrstarife betroffen, die Tarife des Ausbildungsverkehrs sind ganz ausgenommen. Für den Landkreis Dahme-Spreewald ist nach erstem Überschlag mit einer Wirksamkeit um kaum mehr als 1,0 % zu rechnen. Für 2022 wird von einer weiteren Anhebung um 1,9 % ausgegangen. Strukturen und weitere Entwicklung sind - gerade in der aktuellen Situation - völlig offen.

Nach der gegenwärtig absehbaren Preisentwicklung in den o. g. Positionen kann im Gültigkeitszeitraum dieses Nahverkehrsplanes mit einer Steigerung des spezifischen Kostenniveaus (Kostensatz) um mindestens 14 -15 % gerechnet werden,<sup>60</sup> das entspricht einer mittleren jährlichen Steigerungsraten um annähernd 3,0 %. Es wird davon ausgegangen, dass die Entwicklung des Tarifniveaus im VBB nicht in vergleichbarer Weise erfolgt. Falls ein mit Tarifierhöhungen verbundener Fahrgastverlust<sup>61</sup> durch die Qualitätssicherung im ÖPNV gering gehalten werden kann, können sich die spezifischen ÖPNV-Erlöse im Planungszeitraum (d. h. bei rechnerisch unterstellter gleichbleibender Fahrgastnachfrage) um etwa 10 % erhöhen, das entspricht einer Ergiebigkeit der Tarifierhöhungen von 85 bis 90 %.

### 8.3 Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum

Die RVS hat einen über die gesamte Laufzeit des Nahverkehrsplanes geltenden, von der zuständigen Behörde erteilten Öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Diesem Vertrage zugrunde liegt die vorausschauende Einschätzung der Aufwands- und Ertragsentwicklung in dem Unternehmen bis 2025 und darüber hinaus. In einem bestimmten vergaberechtlichen Rahmen nach § 134 GWB sind Vertragsanpassungen zulässig.

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

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

<sup>60</sup> Der größte Anstieg wird bei den Personalkosten durch die Entwicklung der Vergütungstarife erwartet. Die größte Unsicherheit geht dabei von der Preisentwicklung für Energieträger aus, die sich auch auf die Lebenshaltungskosten auswirken.

<sup>61</sup> 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.



## Aufwendungen

- Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2025
  - die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
  - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
  - die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff
  - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
  - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend **Abschnitt 4** ergibt sich eine Steigerung der zu erbringenden Nutzfahrleistungen um 672.500 Fahrplan-km, das entspricht 7,3 %, vorwiegend im konventionellen Linienverkehr, zusätzlich zu den bereits ab August 2020 umgesetzten Mehrleistungen..
- Weitere zusätzliche Kosten entstehen dem Aufgabenträger, wenn bei Kreisgrenzen überschreitenden Verkehren saldiert höhere Ausgleichszahlungen an kreisfremde Unternehmen über deren Aufgabenträger fließen.
- Die geplanten zusätzlichen Leistungen im konventionellen Linienverkehr begründen - eine nur leicht ansteigende Subunternehmerquote vorausgesetzt - einen um etwa 4 % erhöhten Bedarf an Fahrpersonalstunden bzw. 10 zusätzliche Fahrpersonale. Hinsichtlich der anderen Beschäftigtengruppen wird davon auszugehen sein, dass auch das Werkstattpersonal aufgestockt werden muss.
- Der mittlere Anstieg des Vergütungsniveaus pro Beschäftigten wird mit 3,5 - 4,0 % p. a. angesetzt, die aufgrund altersbedingter Fluktuation bisher vermindert kostenwirksam geworden sind. Dies wird in der aktuellen Situation eines größer werdenden Mangels an geeignetem Fahrpersonal zunehmend schwieriger.
- Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Gegenwärtig ist das Preisniveau sehr niedrig. ES wird in der mittelfristigen Einschätzung nicht damit gerechnet, dass es zu starken Anstiegen kommt. Im Zuge einer schrittweisen Umstellung der Flotten auf alternative Antriebe ist eher mit einem leicht sinkenden Dieselpreis zu rechnen. Dafür rücken die Preise für Wasserstoff mehr in den Fokus, die aber in jedem Fall bezogen auf den Kostenanteil pro Kilometer bereits heute deutlich unter dem von DK liegen.
- Das Volumen der Abschreibungen (auch ohne Sonderposten für Förderanteile) wird sich im Planungszeitraum aufgrund der Beschaffung von 86 Fahrzeugen für Ersatz und Erweiterung, darunter mindestens 10 Brennstoffzellenbussen, sowie einer Wasserstoff-Tankanlage und Werkstattausrüstungen drastisch erhöhen.

## Erlöse und Zuwendungsbedarf

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

- einerseits die in **Abschnitt 8.2** dargestellten Änderungen der Beförderungstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit, daraus werden Mehrerlöse um ca. 10 % erwartet,



- andererseits die Entwicklung der Beförderungsfälle nach Abschnitt 6. Dem im Planungszeitraum nur im VBU ansteigenden, außerhalb des VBU aber rückläufigen Umfang der Schülerbeförderung steht das Wachstum der Fahrgastnachfrage im Jedermannverkehr, vor allem im Berufsverkehr, innerhalb des VBU gegenüber. Tendenziell entfällt auf diese zusätzlichen Fahrgäste, da sie weit überwiegend Jedermannfahrgäste sind und keinen Anspruch auf Fahrpreisermäßigungen haben, ein bis zu 35 % höherer Erlössatz pro Beförderungsfall. Allerdings entfallen die Nachfragezuwächse auch überwiegend auf den Tarifbereich Berlin C mit einer sehr geringen Erlösquote. 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 von etwa 30 % erwartet.

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

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

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

#### 8.4 Aufkommen und Bedarf an Haushaltmitteln 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 - ÖPNVFV.<sup>62</sup>

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

- a) Mittel nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes
- b) Mittel nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 3 des Entflechtungsgesetzes<sup>63</sup>

<sup>62</sup> Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNVFV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, Stand der 5. Änderungsverordnung vom 18.01.2018



- 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).<sup>64</sup>

Aus den unter a) bis d) genannten Quellen gewährt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern jährlich 87 Mio. EUR zur Unterstützung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Davon ist ein Teilbetrag von 50 Mio. EUR (bis 2022 gemäß § 10 Abs. 3 ÖPNVG und §1a Abs. 1a ÖPNVFV BB um 2,0 Mio. EUR erhöht und zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV einzusetzen, dann nach geltender Gesetzeslage wieder 48 Mio. EUR) zur Förderung des allgemeinen Angebots im kÖPNV bestimmt (darunter auch die Mittel zur Förderung von Bedarfsverkehren nach der Verwaltungsvorschrift Bedarfsverkehre - VVBV), seine Verteilung wird in § 1 Abs. 2 ÖPNVFV geregelt. Ein Teilbetrag von 37 Mio. EUR soll insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung tragen, seine Verteilung ist in § 1 Abs. 3 ÖPNVFV geregelt. Während jedoch der Ausgleichsanspruch nach § 45a PBefG beim leistungserbringenden Unternehmen lag, ist für die Zuweisung nach § 1 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) und bis 2022 jährlich je 6,0 Mio. EUR zur Herstellung von Barrierefreiheit bereit, die für den Landkreis Dahme-Spreewald aber nicht zutreffend sind.

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

Seit 2018 schafft die VVPlusBus<sup>65</sup> zusätzliche Fördermöglichkeiten für Premium-Angebote in Hauptverkehrsachsen in Höhe von 0,40 EUR/Fahrplan-km, zunächst bis 2022 begrenzt und ohne Deckelungsbetrag. Dabei werden nicht nur zusätzliche Leistungen gefördert, sondern auch bisher schon auf den entsprechend betroffenen Linien durchgeführten Leistungen. Diese Beträge wurden über 2022 hinaus fortgeschrieben, obwohl für spätere Zeiträume zumindest eine Deckelung mit daraus folgendem spezifischen Abschmelzen der Förderung nicht ausgeschlossen werden kann.

<sup>63</sup> 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)

<sup>64</sup> 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.

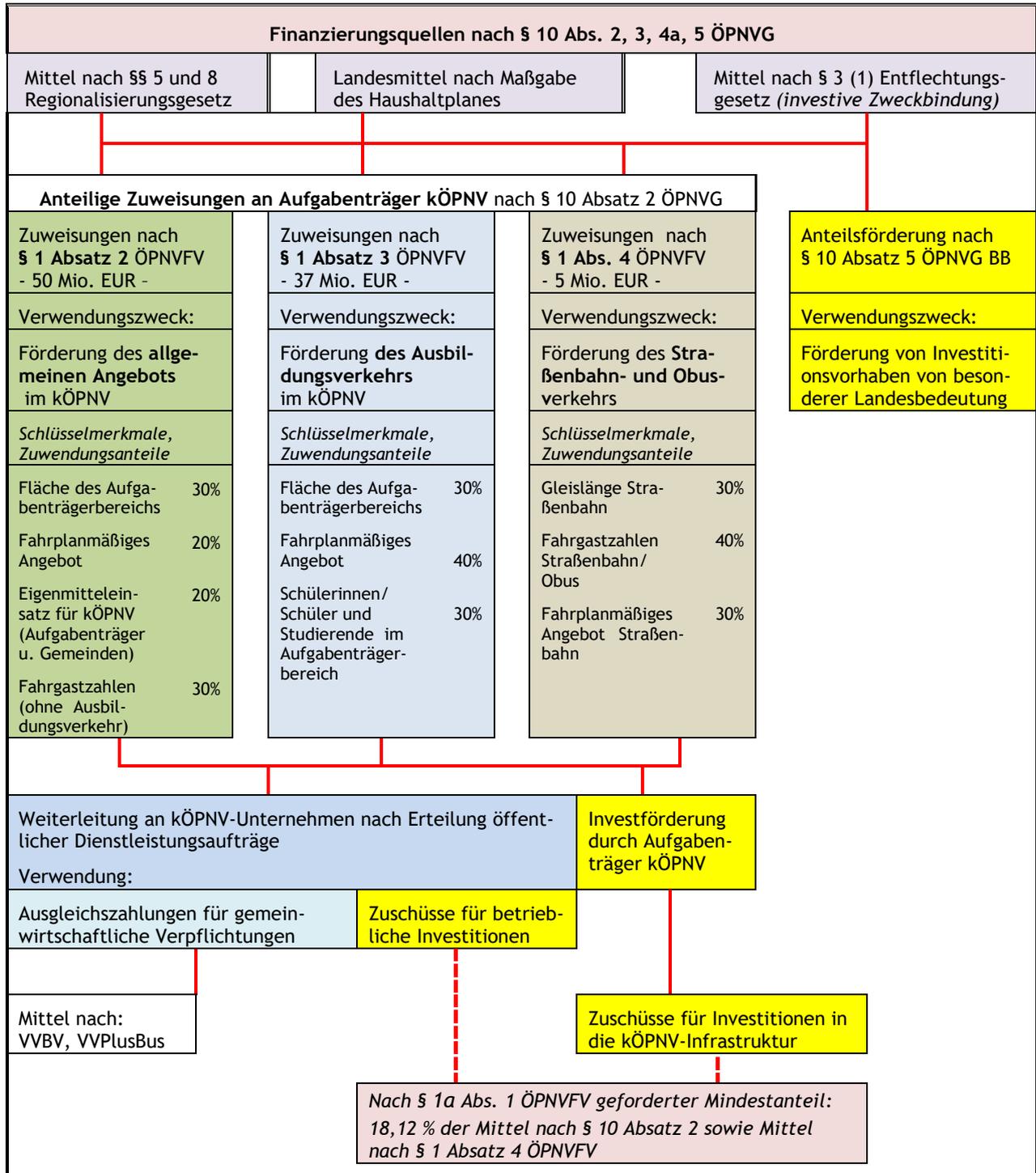
<sup>65</sup> Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) vom 24.08.2018



Auf Basis der VVBV<sup>66</sup> (Bedarfsverkehre) werden Lastkilometer im Rufbusverkehr, der einen hohen Leerkilometeranteil hat, gefördert. Zielstellung ist eine Verdopplung der Wertigkeit. Künftige Regelungen dürften sich an der Rechtslage zur Genehmigungsfähigkeit ausrichten.

Das Land Brandenburg stellt zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung:

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



<sup>66</sup> Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12.12.2013, zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 08.06.2017



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

Dem Landkreis fließen weiterhin für grenzüberschreitende Leistungen anteilige Landesmittel der benachbarten Aufgabenträger auf der Grundlage von Verwaltungsvereinbarungen zu. Im Gegenzug ist er verpflichtet, diese Mittel nach Maßgabe der von ihnen veranlassten, aber im Landkreis Dahme-Spreewald erbrachten Leistungen der dort ansässigen Unternehmen weiterzuleiten.

Tabelle 8-2 fasst die Bedarfspositionen an Haushaltsmitteln im Planungszeitraum nach dem gegenwärtigen Stand der Planung unter Berücksichtigung der vorstehenden Erläuterungen zusammen.

Tabelle 8-2 Mittelbedarf zur ÖPNV-Finanzierung bis 2025 (in TEUR)

Position	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Ausgleich an RVS nach Vertrag und Zahlungssaldo benachbarte AT	7.806	8.725	11.220	12.600	13.100	13.600	14.100
Investzuschüsse Fahrzeuge RVS	810	1.000	2.000	2.000	1.920	1.920	1.920
Investzuschüsse Ausrüstungen RVS	500	500					469
Zuschüsse Bürgerbus Lieberose	17	17	18	19	20	21	22
Investzuschüsse Infrastrukturvorhaben	120	120	175	250	250	250	250
<b>Summe Zuschussbedarf</b>	<b>9.325</b>	<b>10.362</b>	<b>13.413</b>	<b>14.869</b>	<b>15.290</b>	<b>15.791</b>	<b>16.761</b>

Alle Werte in Tabelle 8-2 sind Bedarfspositionen, unabhängig von deren Deckungsquellen. Insbesondere sind auch die weiterzuleitenden Mittel aus der Landesförderung enthalten. Nicht enthalten dagegen sind zufließende Fördermittel des Bundes im Rahmen der Förderung emissionsfreier Antriebe und dafür erforderlicher Infrastruktur.

Die Position 1 beinhaltet sowohl die vertragsgemäßen Ausgleichszahlungen an die RVS, als auch die saldierten Zahlungen an benachbarte Aufgabenträger zum Defizitausgleich für Leistungen kreisfremder Unternehmen im Gebiet des Landkreises Dahme-Spreewald.

Es wird davon ausgegangen, dass auch das Gesamtvolumen zumindest der konsumtiven Landesförderung im Planungszeitraum moderat angehoben wird, vielmehr aber der Landkreis durch den Verteilungsschlüssel von deutlich mehr Landesmitteln profitieren kann. Die Größenordnung wird mit mindes-



tens 20 - 25 % angenommen. Bei einem geplanten Gesamtanstieg des Zuschussbedarfs um ca. 60 % bleibt jedoch die Hauptlast der Deckung beim Haushalt des Aufgabenträgers.

#### Risiken der Finanzierungsplanung:

- Die Finanzierungsplanung beruht auf den vorstehend erläuterten Annahmen und unterliegt damit den normalen kalkulatorischen Prognoserisiken, wobei Fahrgastzahlen, Lohnforderungen und Kraftstoffpreise als besonders sensible Größen einzuschätzen sind. Aufgrund des gewählten konservativen Ansatzes können diese Risiken aber als relativ gering eingeordnet werden.
- Ein großer Unsicherheitsfaktor ist die künftige Höhe der zufließenden Landesmittel für die Förderung des ÖPNV. Dabei ist offen, ob und inwieweit das Land das Fördervolumen erhöht, wofür ein dringender Nachholbedarf besteht. In der Verteilung wird der Landkreis Dahme-Spreewald mit Sicherheit anteilig höhere Zuweisungen erhalten. Da jedoch aktuell mehrere Aufgabenträger, insbesondere im Umland von Berlin, ihre ÖPNV-Angebote deutlich erweitern, bleiben die konkreten Auswirkungen risikobehaftet.
- Zusätzlich ist auf mögliche längerfristige Auswirkungen auf das Verkehrsverhalten infolge der Corona-Pandemie hinzuweisen, die sich in dauerhaft verminderter ÖPNV-Nachfrage und der realisierten Fahrgeldeinnahmen zeigen könnte.