



Nahverkehrsplan für den kommunalen  
ÖPNV des Landkreises Märkisch-Oderland  
2025 bis 2029





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

Seelow, 10. April 2024

## *Beschluss des Kreistages Nr. 2024/KT/36-1*

### Inhaltsverzeichnis

	<u>Seite</u>
<b>1</b>	<b>Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Ziele des Nahverkehrsplanes ..... 1</b>
<b>2</b>	<b>Angebots- und Nachfrageanalyse ..... 6</b>
2.1	Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur .....6
2.2	ÖPNV-Netz und Leistungsangebot .....9
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV) .....9
2.2.2	Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV ..... 12
2.2.3	Erschließung der Siedungseinheit und Verbindung mit Zentralen Orten ..... 16
2.2.4	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme ..... 18
2.3	Analyse der Nachfrage im ÖPNV ..... 18
2.4	Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf ..... 20
<b>3</b>	<b>Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV ..... 24</b>
3.1	Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten ..... 24
3.2	Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten ..... 32
<b>4</b>	<b>Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen ..... 33</b>
4.1	Strategie der integrierten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots ..... 33
4.2	Bürgerbefragung zur subjektiven Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV ..... 33
4.2.1	Durchführung ..... 33



4.2.2	Auswertung und Ergebnisse der allgemeinen Befragung .....	35
4.2.3	Auswertung und Ergebnisse der Kinder- und Jugendbefragung .....	43
4.2.4	Schlussfolgerungen und Ableitungen .....	44
4.3	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung .....	44
4.4	Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen .....	47
4.5	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards .....	47
4.5.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen .....	48
4.5.2	Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz .....	52
4.5.3	Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten .....	53
4.5.4	Besondere Vorgaben für die Schülerbeförderung .....	55
4.5.5	Vorgaben zur Mindestbedienung für den Stadtverkehr Strausberg .....	56
4.5.6	Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Berliner Umland .....	57
4.5.7	Vorgaben zur Mindestbedienung für weitere Ortsverkehre und Kurortverkehre .....	59
4.5.8	Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang .....	60
4.6	Entwicklung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) .....	67
4.6.1	Maßnahmen des LNVP 2023 bis 2027 und Perspektivplanung .....	67
4.6.2	Reaktivierung von Bahnstrecken und Zugangsstellen .....	69
4.7	Angebots- und Maßnahmenplan für den kommunalen ÖPNV im regionalen Netz .....	70
4.8	Maßnahmen im Ergänzungsnetz und Erweiterung der Anwendung von On-Demand- Betriebsformen zur Mobilitätssicherung .....	82
4.9	Leistungsentwicklung durch den Angebots- und Maßnahmenplan .....	87
<b>5</b>	<b>Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement .....</b>	<b>90</b>
5.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung .....	90
5.2	Qualitätsmanagement .....	97
<b>6</b>	<b>Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2029 .....</b>	<b>99</b>
6.1	Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen .....	99
6.2	Räumliche Differenzierung .....	102
<b>7</b>	<b>Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing .....</b>	<b>103</b>
7.1	Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung .....	103
7.2	Unternehmensorganisation .....	104
7.3	Linienbündelung, Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung .....	105
7.4	Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling .....	110
7.5	Marketing .....	111
<b>8</b>	<b>Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des kÖPNV .....</b>	<b>113</b>
8.1	Investitionsbedarf und Investitionsförderung .....	113





8.2	Entwicklung der Beförderungstarife .....	119
8.3	Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum .....	120
8.4	Aufkommen und Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des kÖPNV .....	123

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 2-1	Verwaltungsgliederung, Bevölkerungsverteilung und Siedlungseinheiten im Landkreis MOL	7
Tabelle 2-2	Übersicht der Zentralen Orte	8
Tabelle 2-3	SPNV-Angebot im Landkreis MOL	11
Tabelle 2-4	Nutzfahrleistungen im Busliniennetz (Stand: Fahrplan 2022/23)	15
Tabelle 2-5	Mängel in der Anbindung von Siedlungseinheiten an Zentrale Orte (bisherige Vorgaben)	17
Tabelle 2-6	Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Verkehrsträgern und Linienbündeln 2015 bis 2022	19
Tabelle 2-7	Ein- und Aussteiger der S5 Ø Mo-Fr, beide Richtungen 2012 und 2018	19
Tabelle 3-1	Analyse und Prognose der strukturellen Eckdaten des Landkreises MOL	24
Tabelle 3-2	Schüler und Schulstandorte	26
Tabelle 3-3	Berlinpendlungen 2008 - 2020 [Pers.]	28
Tabelle 3-4	Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2012 - 2020 [Pers.]	29
Tabelle 3-5	Motorisierungsgrad	31
Tabelle 4-1	Fragebögen insgesamt und nach Teilräumen	35
Tabelle 4-2	Fragebögen nach Gemeinden (ab 9 Stück) und Teilräumen	36
Tabelle 4-3	Teilnehmer nach Geschlecht und Altersgruppe	36
Tabelle 4-4	Zufriedenheit nach Teilräumen und Altersgruppen	37
Tabelle 4-5	Nutzungshäufigkeit des SPNV absolut und anteilig nach Teilräumen	38
Tabelle 4-6	Nutzungshäufigkeit des kÖPNV absolut und anteilig nach Teilräumen	38
Tabelle 4-7	Ticketnutzung absolut und anteilig nach Teilräumen	40
Tabelle 4-8	Bereitschaft zur Entrichtung höherer Ticketpreise für verbesserte Angebot, absolut und anteilig nach Teilräumen	40
Tabelle 4-9	Kategorisierung der Bedienungsrelationen und -räume	49
Tabelle 4-10	Definition und Vorgaben für die Relationen im regionalen Hauptnetz	52
Tabelle 4-11	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag, Samstag)	54
Tabelle 4-12	Vorgaben für den Stadtverkehr Strausberg	57
Tabelle 4-13	Übersicht der Relationen/Bereiche im Verflechtungsraum Berliner Umland	58
Tabelle 4-14	Definition und Vorgaben der Kategorien im Verflechtungsraum Berliner Umland	59
Tabelle 4-15	Vorgaben für weitere Ortsverkehre und Kurortverkehre	60
Tabelle 4-16	Kategorisierte Verknüpfungspunkte (Vp)	61
Tabelle 4-17	Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten	62
Tabelle 4-18	Richtwerte für die Ausstattung von Haltestellen	65



Tabelle 4-19	Parameter für barrierefreie Haltestellen	67
Tabelle 4-20	Bestehende und geplante PlusBus-Linien	72
Tabelle 4-21	Bedienung der Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen im regionalen Hauptnetz Bus	73
Tabelle 4-22	Rahmenvorgaben für die Planung von Flächenruffbussen nach § 44 PBefG	84
Tabelle 4-23	Leistungsbilanz aus der Angebotsplanung ab Fahrplanjahr der Umsetzung	88
Tabelle 5-1	Ausstattungsparameter für barrierefreie ÖPNV-Fahrzeuge	94
Tabelle 6-1	Nachfrageentwicklung im ÖPNV bis 2029	101
Tabelle 8-1	Aufkommensstärkste Haltestellen mit Kategorisierung und Ausbauzustand 2018	116
Tabelle 8-2	Mittelbedarf und Deckungsquellen zur ÖPNV-Finanzierung 2022 bis 2029	125

### Verzeichnis Kartenteil

Karte 1	Einwohnerdichte nach Gemeinden 2022
Karte 2	Einwohnerentwicklung der Gemeinden 2017 - 2022
Karte 3	ÖPNV-Netz nach Betreibern und zentrale Orte
Karte 4	ÖPNV-Liniennetz 2023 Gesamtdarstellung
Karte 5	ÖPNV-Liniennetz Berliner Umland
Karte 6	Angebotshäufigkeit Schultag
Karte 7	Angebotshäufigkeit Ferientag
Karte 8	Angebotshäufigkeit Samstag
Karte 9	Angebotshäufigkeit Sonn- und Feiertag
Karte 10	Angebotshäufigkeit Schultag in Bad Freienwalde
Karte 11	Angebotshäufigkeit Ferientag in Bad Freienwalde
Karte 12	Angebotshäufigkeit Samstag in Bad Freienwalde
Karte 13	Angebotshäufigkeit Sonntag in Bad Freienwalde
Karte 14	Angebotshäufigkeit Schultag in Strausberg
Karte 15	Angebotshäufigkeit Ferientag in Strausberg
Karte 16	Angebotshäufigkeit Samstag in Strausberg
Karte 17	Angebotshäufigkeit Sonntag in Strausberg
Karte 18	Angebotshäufigkeit Schultag in Dahlewitz-Hoppegarten und Neuenhagen
Karte 19	Angebotshäufigkeit Ferientag in Dahlewitz-Hoppegarten und Neuenhagen
Karte 20	Angebotshäufigkeit Samstag in Dahlewitz-Hoppegarten und Neuenhagen
Karte 21	Angebotshäufigkeit Sonntag in Dahlewitz-Hoppegarten und Neuenhagen
Karte 22	Angebotshäufigkeit Schultag in Bruchmühle, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen und Vogelsdorf
Karte 23	Angebotshäufigkeit Ferientag in Bruchmühle, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen und Vogelsdorf
Karte 24	Angebotshäufigkeit Samstag in Bruchmühle, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen und Vogelsdorf



Karte 25	Angebotshäufigkeit Sonntag in Bruchmühle, Eggersdorf, Fredersdorf, Petershagen und Vogelsdorf
Karte 26	Erreichbarkeit Grundfunktionale Schwerpunkte Schultag - bisherige Vorgaben
Karte 27	Erreichbarkeit Grundfunktionale Schwerpunkte Schultag - erhöhte Vorgaben
Karte 28	Erreichbarkeit Grundfunktionale Schwerpunkte Ferientag - bisherige Vorgaben
Karte 29	Erreichbarkeit Grundfunktionale Schwerpunkte Ferientag - erhöhte Vorgaben
Karte 30	Erreichbarkeit Mittelzentren Schultag - bisherige Vorgaben
Karte 31	Erreichbarkeit Mittelzentren Schultag - erhöhte Vorgaben
Karte 32	Erreichbarkeit Mittelzentren Ferientag - bisherige Vorgaben
Karte 33	Erreichbarkeit Mittelzentren Ferientag - bisherige Vorgaben
Karte 34	Erreichbarkeit Oberzentren/Metropole Schultag - bisherige Vorgaben
Karte 35	Erreichbarkeit Oberzentren/Metropole Schultag - erhöhte Vorgaben
Karte 36	Erreichbarkeit Oberzentren/Metropole Ferientag - bisherige Vorgaben
Karte 37	Erreichbarkeit Oberzentren/Metropole Ferientag - erhöhte Vorgaben
Karte 38	Schulstandorte 2023
Karte 39	Pendlerverflechtungen 2020, kreisintern
Karte 40	Pendlerverflechtungen 2020, kreisextern, ohne Berlin
Karte 41	Pendlerverflechtungen 2020, nach Berlin
Karte 42	Veränderung der Pendlerverflechtungen 2020 zu 2015, kreisintern
Karte 43	Veränderung der Pendlerverflechtungen 2020 zu 2015, kreisextern, ohne Berlin
Karte 44	Veränderung der Pendlerverflechtungen 2020 zu 2015, nach Berlin
Karte 45	Motorisierungsgrad der Gemeinden 01/2023
Karte 46	Kategorisierung Busliniennetz und Verknüpfungspunkte
Karte 47	Kategorisierung Busliniennetz und Verknüpfungspunkte BU
Karte 48	Neue Linienführung Linie 940
Karte 49	Bereiche Stadt Strausberg
Karte 50	Bereiche Stadt Bad Freienwalde

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Busliniennetz, Fahrten, Nutzfahrleistungen
Anlage 2	Siedlungseinheiten mit Einwohnerzahlen und Größenkategorisierung
Anlage 3	Anbindungsanalyse der Siedlungseinheiten an Zentrale Orte - bisherige Vorgaben
Anlage 4	Anbindungsanalyse der Siedlungseinheiten an Zentrale Orte - erhöhte Vorgaben
Anlage 5	Fragebogen der Bürgerbefragung zur subjektiven Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV
Anlage 6	Organisationsübersicht zur Aufgabenverteilung und Wahrnehmung der Verantwortung für die Durchführung des kÖPNV
Anlage 7	Haltestellenverzeichnis mit vorläufiger Kategorisierung, Stand 11/2018
Anlage 8	Abwägungsdokumentation zum Beteiligungsverfahren



## Abkürzungen

Abl.	Amtsblatt
Abs	Absatz
AT	Aufgabenträger
Az	Aktenzeichen
B+R	Bike & Ride
BAR	Landkreis Barnim
BbgBGG	Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz
BBG	Barnimer Busgesellschaft mbH
BbgVergG	Brandenburgisches Vergabegesetz
BGBL.	Bundesgesetzblatt
Bf, Bhf	Bahnhof
BKB	Buckower Kleinbahn (Museumsbahn)
BMO	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BOS	Busverkehr Oder-Spree GmbH
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen
BU	(Teilraum) Berliner Umland (früher VBU - Verflechtungsraum Berliner Umland)
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe A.ö.R.
CVD	Clean Vehicles Directive (Richtlinie für saubere Fahrzeuge der EU)
EAV	Einnahmenaufteilungsverfahren
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle - europäischer Abgasstandard für Busse und Lkw
Einw	Einwohner
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
FG	Fahrgäste
Fpl	Fahrplan
Fpl-km	Fahrplankilometer (Nutzfahrleistung laut Fahrplan, ohne Leerkilometer)
Fr	Freitag
FT	Ferientag
GG	Gewerbegebiet
GOST	Gymnasiale Oberstufe
GS	Grundschule
GSP	Grundfunktionaler Schwerpunkt
GVBl	Gesetz und Ordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
Hbf	Hauptbahnhof
HVR	Hauptverbindungsrelation
HVR+	Hauptverbindungsrelation Plusbus
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System (RBL-System)





KBS	Kursbuchstrecke
KMU	kleine und mittlere Unternehmen
kÖPNV	kommunaler (bisher: übriger) Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg)
LBF	Linienbeförderungsfall
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr, Genehmigungsbehörde für Linienverkehre nach PBefG
Ldkr	Landkreis
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion
LNVP	Landesnahverkehrsplan
LOS	Landkreis Oder-Spree
MBJS	Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (vorher: Landwirtschaft)
Mo	Montag
mobus	Märkisch-Oderland Bus GmbH
Modal Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl)
MOL	Landkreis Märkisch-Oderland
MotGrd	Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1000 Einwohner)
MZ	Mittelzentrum
NBZ	Nahbereichszentrum (ehem. Grundzentren und Kleinzentren)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
Obus	Oberleitungsbus
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖDK	Öffentliche Dienstleistungskonzession
ODV	On-Demand-Verkehr (Durchführung nur nach erklärtem Bedarf)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFBV BB	ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg
ÖPNVG BB	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV-Gesetz) des Landes Brandenburg
OT	Ortsteil
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
OZ	Oberzentrum (hier einschl. Metropole)
P+R	Park & Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBefAusglV	Personenbeförderungsausgleichsverordnung
Pers	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
PL	Polen
RB	RegionalBahn, Produkt des SPNV
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem



RE	RegionalExpress, Produkt des SPNV
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	Reisendenerfassungssystem
RiLi	Richtlinie
RPG	Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree
Sa	Samstag
SaubFahrzeugBeschG	Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz des Bundes
SE	Siedlungseinheit
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
SPI	Stiftung SPI Sozialpädagogisches Institut Berlin
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SRS	Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH
ST	Schultag
STE	Strausberger Eisenbahn GmbH
StVO	Straßenverkehrsordnung
SuS	Schülerinnen und Schüler
svp	sozialversicherungspflichtig
UBF	Unternehmensbeförderungsfall
üÖPNV	übriger (neu: kommunaler) Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes BB)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO	Verordnung
VP, Vp	Verknüpfungspunkt
VR	Verbindungsrelation
VRO	Verkehrsrelevanter Ort
VVBV	Verwaltungsvorschrift Bedarfsverkehr
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift PlusBus
VU	Verkehrsunternehmen
WMR	Weiterer Metropolenraum
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof



## 1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Ziele des Nahverkehrsplanes

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes für den kommunalen (übrigen) Öffentlichen Personennahverkehr ist das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Brandenburg in der seit 9. Februar 2024 gültigen Fassung.<sup>1</sup> Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als kommunaler (übriger) Öffentlicher Personennahverkehr (kÖPNV, üÖPNV) bezeichnete straßen- und binnenwasserstraßengebundene ÖPNV nach § 8 Abs. 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)<sup>2</sup>. Der kÖPNV umfasst im Landkreis Märkisch-Oderland den Linienverkehr mit Straßenbahnen und mit Kraftfahrzeugen (Busse, Kleinbusse und - soweit zutreffend - Pkw). Nach § 2 Abs. 1 und § 3 Abs. 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. In Verbindung mit § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG)<sup>3</sup> und in Realisierung der Schulpflicht sind die Landkreise und Kreisfreien Städte als Träger der Schülerbeförderung verpflichtet, diese angemessen und nach Möglichkeit als integrierten Bestandteil des kÖPNV zu organisieren.

Entsprechend § 8 ÖPNVG BB hat das Land Brandenburg einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen, der im Abstand von 5 Jahren aktualisiert werden soll. 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 § 9 ÖPNVG BB können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen.

In diesem Falle sind nach § 8 Abs. 3 ÖPNVG BB zu berücksichtigen:

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
2. die Ziele nach §§ 1, 5 und 6 des Mobilitätsgesetzes<sup>4</sup> des Landes Brandenburg zur Erreichung einer Mobilitätswende mithilfe einer zeitgleichen Zielprognose als Grundlage für alle Maßnahmenansätze.

Und gemäß § 8 Abs. 4 mindestens Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Liniennetzentwicklung,
2. die Konzeption des landesweiten Netzes nach § 4,
3. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
4. 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,

<sup>1</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 9. Februar 2024 (GVBl. I/24 Nr. 6, S. 14, vorher am 23. November 2023, GVBl. I/23 Nr. 21)

<sup>2</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG) der Bundesrepublik Deutschland vom 21.03.1961, BGBl. I S. 241, in der Fassung der Gesetzesnovelle zur Modernisierung des Personenbeförderungsgesetzes vom 16. April 2021, BGBl. I/19 vom 27.04.2021, zuletzt geändert durch Art. 23 des Gesetzes vom 2. März 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 56)

<sup>3</sup> Brandenburgisches Schulgesetz (BbgSchulG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 02.08.2002 (GVBl. I/02 [Nr. 08], S. 78), zuletzt geändert durch Art. 5 Abs. 5 des Gesetzes vom 5. März 2024, GVBl. I [Nr. 10], S. 79 (in Kraft ab 9. Juni 2024)

<sup>4</sup> Mobilitätsgesetz des Landes Brandenburg (BbgMobG) vom 9. Februar 2024. GVBl. I/24 Nr. 6



- c. die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
5. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten<sup>5</sup>,
6. das Finanzierungskonzept.

Nach § 8 Abs. 3 PBefG 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 Abs. 3 PBefG die durch den Kreistag Märkisch-Oderland legitimierte Rahmenvorgabe für die Entwicklung des kÖPNV im Kreisgebiet bis 2029. 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 im Einklang mit der mittelfristigen Haushaltsplanung des Landkreises umzusetzen. Andererseits darf er die unternehmerische Verantwortung der konzessionstragenden Verkehrsunternehmen nicht mehr einschränken als im öffentlichen Interesse notwendig ist. Er muss die im Landesnahverkehrsplan 2023 bis 2027<sup>6</sup> mit der Perspektive i2030 konzipierte Entwicklung des SPNV in die Gestaltung des kÖPNV einbeziehen.

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

Der Landkreis Märkisch-Oderland hat zurückliegend regelmäßig Nahverkehrspläne aufgestellt, zuletzt für den Zeitraum 2020 bis 2024. Im Juni 2021 hat der Kreistag zusätzlich eine Maßnahmevaluierung als Bestandteil beschlossen. Bestandteil dieser Planungen waren unter anderem umfangreiche Veränderungen am Verkehrsangebot im Berliner Umland, aber auch auf wichtigen Relationen im gesamten Kreisgebiet, verbunden mit einer verstärkten Hierarchisierung der Angebote. Der vorliegende Plan ist eine Fortschreibung für den Folgezeitraum, nicht jedoch eine Neuaufstellung. Darin sind unter anderem die in den letzten Jahren eingetretenen Veränderungen im Mobilitätsverhalten, der rechtlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung, -organisation und -finanzierung, der differenzierten Nachfrageentwicklung, der Anforderungen an die Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV und der geänderten Schülerbeförderungssatzung des Landkreises 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<sup>7</sup> ist 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.

<sup>5</sup> Aussagen zu den Betriebskosten müssen den Datenschutz der Unternehmen im Wettbewerb respektieren.

<sup>6</sup> Fassung LNVP Brandenburg vom 31.08.2023

<sup>7</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



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 mit zusätzlichen vergaberechtlichen Anforderungen und Vorgaben in Kraft getreten.

- b) Die Anpassung des nationalen Rechts an die unter a) genannte Verordnung erfolgte für den KÖPNV durch die 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) Mit dem Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16.04.2021 wurde die Genehmigungsfähigkeit flächenhaft angelegter Bedarfsverkehre nach § 44 PBefG Linienbedarfsverkehre und nach § 50 PBefG als Gebündelte Bedarfsverkehre nach § 42 PBefG als ÖPNV-Linienverkehr bzw. nach § 46 PBefG als Form des Gelegenheitsverkehrs, bei Festlegung bestimmter Berichtspflichten, hergestellt, nachdem dies zwischenzeitlich nach einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts<sup>8</sup> seit Dezember 2013 nicht oder nur mit befristeter Ausnahmegenehmigung nach § 2 Abs. 7 PBefG (Experimentierklausel) möglich war.
- d) 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>9</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 von dieser Möglichkeit seit 2008 Gebrauch. Mit den im November und Dezember 2023 novellierten ÖPNV-Gesetz und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg wurde die gesonderte Zuweisung von Landesmitteln zur allgemeinen ÖPNV-Förderung und zur Förderung des Ausbildungsverkehrs aufgehoben.
- e) Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den § 5 dauerhaft und nach den §§ 7, 8 und 9 anlassbezogen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.<sup>10</sup> Nach dem bekanntgegebenen Ergebnis einer Revision der Mittelbemessung und -aufteilung in Gestalt des sogenannten „Kieler Schlüssels“ mit Aufschlag insbesondere für die ostdeutschen Bundesländer 2016 wurde die Mittelzuführung erhöht und dynamisiert, mit einer Laufzeit aktuell bis 2031.
- f) Das Entflechtungsgesetz<sup>11</sup> regelte im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese waren für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. Eine Revision dieser

<sup>8</sup> BVerwG 3 C 31.12 vom 12.12.2013 Anrufbus-Urteil Landkreis Wittenberg

<sup>9</sup> § 8 Abs. 4 PBefG, die Möglichkeit ergibt sich aus Art. 3 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007

<sup>10</sup> Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 20.04.2023 (BGBl. I, Nr. 107)

<sup>11</sup> Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006, zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 01.12.2016 (BGBl. I Seite 2755)





Mittel war durchgeführt worden und hatte zu erhöhten Zuführungen an die Länder in den Jahren 2016 bis 2019 geführt. Der Geltungszeitraum des Entflechtungsgesetzes endete 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.

- g) Die Umsetzung der unter d) bis f) genannten Veränderungen erfolgte im Land Brandenburg durch Novellierungen des ÖPNVG und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFV)<sup>12</sup>.

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

- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Kreisgebiet sowie aus dem Mobilitätsverhalten, z.B. durch veränderte Pendlerbeziehungen,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf und bei den Verknüpfungsanforderungen, die sich aus der schrittweisen Neustrukturierung des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden, u. a. durch sich entwickelnde Industrie- und Gewerbestandorte, auch in benachbarten Gebietskörperschaften,
- 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.
- Die Entwicklung der Fahrgasttarife hat sich in den letzten Jahren stark an den allgemeinen Verbraucherpreisen orientiert, bildet daher die Kostenentwicklung bei den Verkehrsunternehmen nicht entsprechend ab und verursacht ggf. Deckungslücken. Daher soll sich zukünftig die Anpassung der Tarife ausschließlich auf die Entwicklung der Kostengruppen Personalkosten, Kraftstoff-/Stromkosten und Fahrzeugkosten beziehen.
- Sozial- und Anreiztarife verursachen in der Regel Mindereinnahmen und werden nicht durch eine adäquate Mengensteigerung kompensiert. Vor Einführung solcher Tarife ist grundsätzlich im Falle von Mindereinnahmen der Ausgleich durch den Veranlasser zu regeln.
- 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,
- die Erhaltung und Modernisierung des umweltfreundlichen Angebotssystems aus Straßenbahn und Bussen,

<sup>12</sup> Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNVFV) vom 03.01.2005, GVBl. II Nr. 2, S. 42, zuletzt geändert durch die 6. Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom 02.11.2023



- verstärkte Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkter Menschen mit dem Ziel, (bereits bis zum 01.01.2022) möglichst weitgehend die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen,<sup>13</sup>
- angemessener Beitrag des ÖPNV zur Erreichung der Ziele der Kreisentwicklung, trotz drastischer Erhöhung der preisbedingten Kostenbelastung und der Erlösminderung durch die Corona-Pandemie und die Einführung von Einheitstarifen,
- Erhöhung des Beitrags des ÖPNV für die Reduzierung der Umweltbelastung, sowohl durch die Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs als auch in der ÖPNV-Durchführung selbst.

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

1. Im Sinne einer integrierten Angebotsplanung spielen Aspekte der Hierarchisierung der Angebotsstruktur, der Abstimmung und Verknüpfung der Angebote sowie generell die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Angebotsgestaltung eine verstärkte 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 unter stark veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen.
4. Vorbereitung einer rechtssicheren und rechtskonformen Neuvergabe der Busverkehrsleistungen in den Linienbündeln Bus-MOL/1 und Bus-MOL/2 zum 01.01.2027 auf der Grundlage der VO (EG) 1370/07 bzw. Nr. (EU) 2016/2338 und des Brandenburgischen Vergabegesetzes<sup>14</sup> in Verbindung mit einer Neuerteilung der Liniengenehmigungen auf der Grundlage des PBefG. Mitwirkung bei der Vorbereitung der Neuvergabe der Straßenbahnleistungen der Linie 88 ab 01.01.2025.

<sup>13</sup> Ziel nach § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG bereits bis 01.01.2022, mit der Möglichkeit, nach Satz 4 Ausnahmen festzulegen

<sup>14</sup> Brandenburgisches Gesetz über Mindestanforderungen für die Vergabe von öffentlichen Aufträgen (Brandenburgisches Vergabegesetz - BbgVergG) vom 29.09.2016. GVBl. I/16 Nr. 21, zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 13.04.2021, GVBl. I/21 Nr. 9



## 2 Angebots- und Nachfrageanalyse

### 2.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Verwaltungsstruktur

Der Landkreis Märkisch-Oderland steht mit einer Wohnbevölkerung von 200.292 Personen (Stand: 31.12.2022) an 3. Stelle und mit einer Fläche von 2.159 km<sup>2</sup> an 6. Stelle der brandenburgischen Landkreise. Seine Bevölkerungsdichte liegt mit 93 Einwohnern pro km<sup>2</sup> etwa um 19 % über dem Mittelwert dieser Landkreise (78 Ew./km<sup>2</sup>). In der Verteilung der Wohnbevölkerung bestehen starke, hauptsächlich durch die Lage zur Metropole Berlin bedingte Unterschiede. Im Berliner Umland Raum (BU) leben etwa 122,5 Tausend Personen (entsprechend 61 % der Bevölkerung des Landkreises Märkisch-Oderland) auf etwa 15 % seiner Fläche. Daraus ergibt sich eine Einwohnerdichte im BU von 359 Personen pro km<sup>2</sup>. Eine besonders hohe Konzentration der Bevölkerung besteht im unmittelbaren Einzugsgebiet der Linien S5 der S-Bahn Berlin GmbH und U5 der Berliner Verkehrsbetriebe, in dem die Gemeinden Neuenhagen bei Berlin, Fredersdorf-Vogelsdorf, Petershagen-Eggersdorf und Hoppegarten eine für große Mittelstädte typische Einwohnerdichte erreichen. Dagegen liegt die mittlere Einwohnerdichte im ländlichen Raum des Landkreises MOL bei etwa 40 Personen pro km<sup>2</sup> (vgl. Tabelle 2-1). Die Entwicklung der Wohnbevölkerung verlief seit 1990 gegenläufig: Starke Zuwächse im berlinnahen Raum (hauptsächlich durch Zuzüge aus Berlin) standen erhebliche Verluste im ländlichen Raum gegenüber. Im Berliner Umland (BU) hat diese Tendenz in der zurückliegenden Planungsperiode angehalten, im ländlichen Raum ist - von punktuellen Ausnahmen abgesehen - weitgehend Stabilität eingetreten.

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises MOL (Tabelle 2-1) weist 6 amtsfreie Städte und 6 amtsfreie Gemeinden sowie 6 Ämter mit zusammen 31 amtsangehörigen Gemeinden und 2 amtsangehörigen Städten aus. Damit bestehen insgesamt 45 Städte/Gemeinden mit 209 Orts- oder Gemeindeteilen als Siedlungseinheiten (darunter 32 mit weniger als 100 Einwohnern). Der Landesentwicklungsplan der Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR)<sup>15</sup> bestimmt für den Landkreis MOL als Mittelzentren im berlinnahen Raum die Stadt Strausberg sowie die Gemeinden Neuenhagen bei Berlin/Hoppegarten (in Funktionsteilung), im ländlichen Raum die Kreisstadt Seelow und die Stadt Bad Freienwalde (Oder). Eine Zuordnung von Gemeinden zu Mittelbereichen erfolgt nicht mehr.

Angrenzend hat auch das Mittelzentrum Erkner im Landkreis Oder-Spree Versorgungsfunktionen für einen Teil des Kreisgebiets (Raum Rüdersdorf). Gleiches gilt für das Mittelzentrum Eberswalde im Landkreis Barnim (für nördliche Randgebiete von MOL).

Die für den Landkreis MOL relevanten Oberzentren sind die Metropole Berlin und die kreisfreie Stadt Frankfurt (Oder). Zurückliegend war auch die Stadt Eberswalde abweichend von ihrer Einstufung im LEP wie ein Oberzentrum behandelt worden. Dies wird in diesem Nahverkehrsplan nicht wiederholt.

Die früheren Nahbereichszentren (NBZ) wurden bereits im LEP Berlin-Brandenburg (LEP B-B) und auch LEP Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (im LEP HR) nicht mehr festgelegt, die Aufgaben der Grundversorgung wurden auf die amtsfreien Gemeinden und Ämter übertragen. Auf dieser Grundlage wurden für die Planung des ÖPNV zwischenzeitlich verkehrsrelevante Orte (VRO) und aktuell Grundfunktionale Schwerpunkte (GSP)<sup>16</sup> definiert und in die Festlegung von Mindestbedienungsvorgaben einbezogen (vgl. Abschnitt 4.5.3). Hierbei ergeben sich deutliche Unterschiede zwischen den amtsfreien Städten und

<sup>15</sup> Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR), vorliegend in der Fassung der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung vom 01.07.2019

<sup>16</sup> Sachlicher Teilplan „Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“. Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree. Beschluss der Regionalversammlung am 21.06.2021



Gemeinden im berlinnahen Raum,<sup>17</sup> in denen die inner- und nachbarörtliche Erschließung stärkeres Gewicht gegenüber der zentralörtlichen Rolle hat, und den im ländlichen Raum definierten GSP, deren Anforderungen an die ÖPNV-Erschließung sich hauptsächlich aus ihrer zentralörtlichen Funktion ergibt.

Im ländlichen Raum des Weiteren Metropolitanraumes werden deutlich mehr Orte als GSP definiert, als vorher Verkehrsrelevante Orte (VRO) (vgl. Karte 2). Hinzugekommen sind die GSP Lebus, Manschnow, Neutrebbin und Rehfelde.

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

Stadt/Gemeinde/Amt	Einwohner 2022	Einw./km <sup>2</sup>	Zugehörige Gemeinden	Siedlungs- einheiten	davon Einwohner (von bis)					
					>6.000	≥3.000 <6.000	≥1.000 <3.000	≥500 >1.000	≥200 <500	≥100 <200
<b>Amtsfreie Städte und Gemeinden</b>										
Altlandsberg, Stadt	9.816	92	x	6		1	1	2	2	
Bad Freienwalde (Oder), Stadt	12.446	94	x	8	1			6	1	
Fredersdorf-Vogelsdorf	14.753	890	x	3	1	2				
Hoppegarten	18.597	578	x	3	2			1		
Letschin	3.958	28	x	9			1		6	2
Müncheberg, Stadt	7.078	47	x	8		1			6	1
Neuenhagen bei Berlin	19.272	973	x	2	2					
Petershagen/Eggersdorf	15.544	900	x	2	2					
Rüdersdorf bei Berlin	16.274	228	x	4	1	1	1	1		
Seelow, Stadt	5.665	132	x	2		1		1		
Strausberg, Stadt	28.283	402	x	2	1			1		
Wriezen, Stadt	7.293	76	x	9		1			6	2
<b>Ämter</b>										
Falkenberg-Höhe	4.716	27	4	11			1	1	8	1
Golzow	5.345	35	5	11			1	3	4	3
Lebus	6.027	40	5	10			1	2	4	3
Märkische Schweiz	10.824	57	6 <sup>18</sup>	16		1	2	1	7	5
Seelow-Land	9.012	29	7	21			1	3	11	6
Barnim-Oderbruch	7.046	24	6	24				3	9	12
<b>Summe Landkreis MOL</b>	<b>201.949</b>	<b>93</b>	<b>45</b>	<b>151</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>9</b>	<b>25</b>	<b>64</b>	<b>35</b>

Angaben der Einwohnermeldeämter zum Stand 31.12.2022, geringfügige Abweichungen von der offiziellen Statistik.

<sup>17</sup> außer der Gemeinden Neuenhagen bei Berlin und Hoppegarten (Mittelzentrum in Funktionsteilung)

<sup>18</sup> einschließlich Stadt Buckow (Märkische Schweiz)



Zum 31.12.2021 wurde das vorherige Amt Neuhardenberg aufgelöst und die amtsangehörigen Gemeinden in die Ämter Seelow-Land und Märkische Schweiz eingegliedert.

Durch zahlreiche Eingemeindungen sind die Städte und Gemeinden meist keine für die Planung und Bewertung der ÖPNV-Erschließung ausreichenden räumlichen Einheiten mehr, da außerhalb des Verwaltungssitzes der Gemeinde bzw. des geschlossenen Stadtgebiets (Kernstadt) vielfach Siedlungseinheiten mit einem eigenen ÖPNV-Erschließungsbedarf bestehen. Daher werden zur Erarbeitung von ÖPNV-Erschließungsvorgaben zur Erreichbarkeit Zentraler Orte nach Abschnitt 4.5.3 als ÖPNV-relevante Siedlungseinheiten 203 räumlich abgegrenzte Einheiten zusammenhängender Wohnbebauung gebildet, von denen 151 Siedlungseinheiten wenigstens 100 Einwohner haben. Tabelle 2-1 zeigt die Zuordnung der Siedlungseinheiten zu den Verwaltungseinheiten und differenziert die Siedlungseinheiten nach den Größenklassen gemäß Abschnitt 4.5.3 und Anlage 2.

Tabelle 2-2 Übersicht der Zentralen Orte<sup>19</sup>

Oberzentren (OZ)	Mittelzentren (MZ)	Grundfunktionale Schwerpunkte (GSP) der Nahbereichsebene	
		Ortsteil	der Stadt/Gemeinde
Berlin (Metropole) Frankfurt (Oder)	Bad Freienwalde (Oder) Seelow Strausberg Neuenhagen bei Berlin (TFMZ) Hoppegarten (TFMZ)	Altlandsberg Buckow Fredersdorf-Süd Lebus Letschin Manschnow Müncheberg Neuhardenberg Neutrebbin Petershagen Rehfelde Rüdersdorf Wriezen	Altlandsberg Buckow (Märkische Schweiz) Fredersdorf-Vogelsdorf Lebus Letschin Küstriner Vorland Müncheberg Neuhardenberg Neutrebbin Petershagen/Eggersdorf Rehfelde Rüdersdorf bei Berlin Wriezen

Die beiden für den Landkreis MOL relevanten Oberzentren liegen außerhalb des Kreisgebietes. Aber auch auf der Mittel- und Nahbereichsebene sind außerhalb gelegene Zentrale Orte von Bedeutung. Dabei handelt es sich um die Mittelzentren

Bernau bei Berlin, Eberswalde, Erkner, Fürstenwalde/Spree

sowie die GSP

Briesen (Mark), Grünheide (Mark), Oderberg, Schöneiche, Woltersdorf und Werneuchen.

<sup>19</sup> Sachlicher Teilplan „Regionale Raumstruktur und Grundfunktionale Schwerpunkte“. Regionale Planungsgemeinschaft Oderland-Spree. Beschluss der Regionalversammlung am 21.06.2021, Mittel- und Oberzentren nach LEP HR





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

- ⇒ Eisenbahn-Regionalverkehr
  - KBS 209.26 Berlin-Ostkreuz - Küstrin-Kietz - [Kostrzyn nad Odrą, Republik Polen], im Kreisgebiet ca. 66 km mit 12 Zugangsstellen
  - KBS 209.60 Eberswalde - Wriezen - Frankfurt (Oder), im Kreisgebiet ca. 71 km mit 8 Zugangsstellen<sup>20)</sup>
- ⇒ S-Bahn Berlin
  - KBS 200.5 S Strausberg Nord - S+U Berlin Hbf - S Bahnhof Berlin Westkreuz (Länge im Kreisgebiet ca. 22 km mit 9 Zugangsstellen<sup>21)</sup>
- ⇒ U-Bahn Berlin
  - U-Bahnlinie 5 der BVG Hönow - Alexanderplatz,  
hier nur sachlich zuzuordnen, da rechtlich kein SPNV und räumlich außerhalb des Kreisgebiets.

Das Straßennetz (bezogen auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen, ohne Gemeindestraßen) hat im Landkreis Märkisch-Oderland eine Länge von ca. 900 km, das entspricht einer Netzdichte von 43,5 km pro 100 km<sup>2</sup>, die etwa dem Landesdurchschnitt entspricht. Hauptachse in Ost-West-Richtung sind die Bundesstraße 1 zwischen Hoppegarten und Küstrin-Kietz (ca. 75 km) über Müncheberg - Seelow und der von dieser abzweigende Teil der Bundesstraße 5 Müncheberg - Frankfurt (Oder). Eine ähnliche Achsenfunktion haben die Landesstraße 33 Hönow [Gem. Hoppegarten] - Altlandsberg - Strausberg - Wriezen - Letschin - Golzow - Gorgast [Gem. Küstriner Vorland] mit einer Länge von 99 km und die Landesstraße 34 Strausberg - Altfriedland [Neuhardenberg] - Neulewin.

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

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

Nach dem Bundesverkehrswegeplan 2023 kommt vor allem der Bundesstraße 167 als Bestandteil des vom Land Brandenburg geplanten Leistungsnetzes (Blaues Netz) überregionale Bedeutung zu.

## 2.2 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

### 2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Auf den unter 2.1 dargestellten KBS verkehren nach dem seit 10.12.2023 gültigen Fahrplanstand die in **Tabelle 2-3** dargestellten Linien. Zusätzlich weist **Tabelle 2-3** die Betreiber und die Fahrplantakte der Linien sowie die Bedienungshäufigkeit (Zughalte) der Zugangsstellen<sup>22)</sup> im Kreisgebiet aus.

Im Land Berlin verkehrt die S5 über das Berliner Stadtzentrum (Stadtbahn) bis zum Bahnhof Westkreuz. Der Fahrplan der S-Bahnlinie S5 weist im Kreisgebiet Märkisch-Oderland zwischen Strausberg Nord und

<sup>20)</sup> Ohne den nur bis 2021 noch saisonal bedienten Haltepunkt Schönfließ Dorf und einschließlich des Haltepunktes Werbig [oberer Bahnsteig], der getrennt vom Bahnhof Werbig an der KBS 209.26 erfasst wird

<sup>21)</sup> einschließlich des auch dem Regionalverkehr dienenden Bahnhofs Strausberg

<sup>22)</sup> Zugangsstellen (Bahnhöfe und Haltepunkte) nach der Kursbuchbezeichnung



Hoppegarten einen durchgehenden 20min-Takt in der Haupt- und Normalverkehrszeit auf. Dieser wird an den Wochentagen Montag bis Freitag innerhalb der HVZ durch Verstärkerzüge zwischen den Bahnhöfen S Hoppegarten und S Westkreuz (Berlin) ergänzt, so dass von/nach S Hoppegarten in der HVZ ein Fahrtenangebot im 10min-Takt besteht. Dieses Fahrplanangebot besteht von Montag bis Freitag morgens von 5:00 Uhr bis 9:00 Uhr und nachmittags/abends von 13:00 Uhr bis ca. 20:00 Uhr, also über 14 Stunden des Tages, nach etwa 20:00 Uhr gilt zwischen den Bahnhöfen S Strausberg Bf und S Strausberg Nord ein 40min-Takt. Am Samstag gilt dieser Fahrplankontakt früh bis ca. 9:00 Uhr, am Sonntag und an Wochenfeiertagen bis ca. 11:00 Uhr, danach besteht ein durchgehender 20min-Takt bis gegen 19:00 Uhr. In den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag besteht bis zum Beginn des o.g. Tagesangebotes ein Nachtverkehr im Stundentakt.

Einer Verdichtung des Fahrplankontaktes zwischen Strausberg und Hoppegarten steht gegenwärtig - unabhängig vom bestehenden Beförderungsbedarf - der eingleisige Streckenausbau mit nur einer Kreuzungsmöglichkeit im Bahnhof Fredersdorf entgegen.

Die Regionalbahnlinie RB26 verkehrt zwischen Berlin Ostkreuz (jeder 2. Zug nur bis Berlin-Lichtenberg) und dem Bahnhof Kostrzyn Osob [Personenbahnhof]. Voraussichtlich noch bis Mai 2024 wird der Verkehr zwischen Küstrin-Kietz und Kostrzyn wegen des Neubaus der Oderbrücke allerdings im Schienenersatzverkehr erbracht. Die Züge verkehren an allen Wochentagen im 60min-Takt mit 19 Fahrtenpaaren, allerdings mit nur zweistündlichen Halten an den in **Tabelle 2-3** gekennzeichneten 6 Zugangsstellen. Ein zusätzlicher Zug verkehrt Mo-Fr früh von Müncheberg nach Berlin-Lichtenberg. Die bisher angebotenen Fahrten zwischen Berlin-Lichtenberg und Gorzow entfallen gegenwärtig wegen der Baumaßnahmen an der Oderbrücke.

Auf der Regionalbahnlinie RB60 verkehren an allen Wochentagen 8 Zugpaare im 2h-Takt zwischen Eberswalde und Frankfurt (Oder) mit allen Unterwegshalten. Der früher saisonal bediente Halt Schönfließ Dorf ist seit 2022 stillgelegt.

Zwischen Eberswalde und Wriezen wird der Verkehr auf einen 60min-Takt verdichtet. Dieser wird Mo-Fr von vor 5:00 Uhr bis ca. 19:00 Uhr angeboten (zusammen 8 Fahrtenpaare am Tag). An Wochenenden beginnt der Stundentakt erst nach 10:00 Uhr (5 zusätzliche Fahrtenpaare).

Das SPNV-Angebot dient für die Linien S5, U5<sup>23</sup> und RB26 überwiegend der Verbindung aus dem Kreisgebiet zur Metropole Berlin und über diese auch zur Landeshauptstadt Potsdam, für die Linie RB60 zum Oberzentrum Frankfurt (Oder) und nach Eberswalde. Anders als in vielen anderen Landkreisen im Land Brandenburg übt der SPNV durch die Netzstruktur mit einem Eisenbahnkreuz mit Radiale und Tangentiale) statt nur einer Radialverbindung in begrenztem Umfang auch Erschließungsfunktionen im Kreisgebiet MOL aus.

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

- Bahnhof Erkner (Regionalexpress-Linie 1, S-Bahnlinie 3)
- S-Bahnhof [Berlin-] Friedrichshagen (S-Bahnlinie 3)
- Bahnhof Werneuchen (Regionalbahnlinie 25)
- Hauptbahnhof Eberswalde (RE 3, RB 24, RB60).

<sup>23</sup> Rechtlich wird die U-Bahn durch den Betrieb nach BOStrab nicht im SPNV, sondern im KÖPNV eingeordnet.



Tabelle 2-3 SPNV-Angebot im Landkreis MOL

KBS 200.5 S5 Strausberg Nord - Strausberg - Hoppegarten - Berlin Hbf - S Berlin Westkreuz Betreiber: S-Bahn Berlin GmbH							
Fahrplankategorie in MOL	Halte an Zugangsstellen in MOL <sup>24</sup>	Richtung Berlin			Richtg. Strausbg. N		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
20min-Takt in der HVZ und NVZ Zwischen Strausberg Nord und Hoppegarten, ab/bis Hoppegarten nach/von Berlin Verdichtung zum 10min-Takt in der HVZ. Zwischen Strausberg Nord und Strausberg 40min-Takt abends, früh an arbeitsfreien Tagen	Strausberg Nord Strausberg Stadt Strausberg Hegermühle	54	50	43	57	51	46
	Strausberg Petershagen Nord Fredersdorf (b. Berlin) Neuenhagen (b. Berlin)	60	62	53	63	65	59
	Hoppegarten (Mark) Birkenstein [Berlin-Mahlsdorf]	93	63	54	96	66	60
Nachtverkehr Fr/Sa (bis ca. 4:00 Uhr und Sa/So (bis ca. 6:00 Uhr) im Stundentakt							
KBS 209.26 RB26 Berlin-Lichtenberg - Müncheberg (Mark) - Seelow-Gusow - Küstrin-Kietz - Kostrzyn [PL] Betreiber: NEB Betriebsgesellschaft mbH							
Fahrplankategorie in MOL	Halte an Zugangsstellen in MOL	Richtg. Küstrin-Kietz			Richtg. Berlin		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
Täglich: Stundentakt, 19 Züge pro Richtg. 1 Zusatzzug morgens von Müncheberg nach B-Lichtenberg	Strausberg Herrensee Rehfelde  Müncheberg (Mark)	19	19	19	20	19	19
	Obersdorf Trebritz (Mark) Alt Rosenthal	10	10	10	12	12	12
Täglich: Stundentakt, 19 Züge pro Richtg., differenzierte Halte	Seelow-Gusow	19	19	19	19	19	19
	Werbig Golzow (Oderbruch) Gorgast	10	10	10	10	10	10
	Küstrin-Kietz	19	19	19	19	19	19
KBS 209.60 RB60 (Berlin Gesundbrunnen -) Eberswalde Hbf - Wriezen - Frankfurt (Oder) Betreiber: NEB Betriebsgesellschaft mbH							
Fahrplankategorie in MOL	Halte an Zugangsstellen in MOL	Richtg. Frankfurt (O)			Richtg. Eberswalde		
		Mo-Fr	Sa	So	Mo-Fr	Sa	So
Täglich: Zweistundentakt Eberswalde - Frankfurt (Oder) 8 Züge pro Richtung	Falkenberg (Mark) Bad Freienwalde (Oder) Altranft Wriezen	17	14	14	17	14	14
	Mo-Fr zusätzlich: Verdichtung Eberswalde - Wriezen Stundentakt, 16 Züge pro Richtg.	Neutrebbin Letschin Werbig Seelow (Mark)	9	8	8	9	8

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

Sa - Samstag

So - Sonntag, Feiertag

<sup>24</sup> ohne Nachtverkehr



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

Im Landkreis MOL verkehren keine RegionalExpress-Züge und keine Züge des Fernverkehrs. Die nächstgelegenen Zugangsstellen zum Fernverkehr sind die Bahnhöfe Berlin Ostbahnhof bzw. Berlin Hbf, Frankfurt (Oder) und Eberswalde Hbf. Zugänge zum RegionalExpress-Verkehr sind die Stationen des RE1, insbesondere Fürstenwalde/Spree, Erkner und Frankfurt (Oder). Mit den Regionalbahnen RB25, RB26 und der S-Bahnlinie 5 wird auch der wichtige Umsteigebahnhof Berlin Ostkreuz direkt erreicht, so dass auf einigen Relationen (u.a. Flughafen BER, Cottbus) nicht über den Berliner Hauptbahnhof gefahren werden muss.

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

## 2.2.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im kommunalen ÖPNV

Im Landkreis MOL besteht - wie auch im Landkreis Oder-Spree - eine Besonderheit des kÖPNV-Angebots, nämlich der Betrieb sogenannter **Landstraßenbahnen**<sup>25</sup>.

Die Strausberger Eisenbahn GmbH (STE) betreibt unter der VBB-Liniennummer 89 die regelspurige Straßenbahnlinie **Strausberg, Lustgarten - S Strausberg Bahnhof** mit einer Länge von 6,6 km und 9 (+1 im Bau) Haltestellen. Gegenwärtig befindet sich zwischen Landhausstraße und Schlagmühle die Haltestelle Märchenwald im Bau, die Haltestelle ist seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2023 im Fahrplan berücksichtigt, die Eröffnung soll möglichst zeitnah erfolgen. Abweichend von ihrem traditionellen Namen ist die STE seit 2006 vollständig nach der BOStrab genehmigt.<sup>26</sup> Aufgabenträger für die STE gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB ist der Landkreis Märkisch-Oderland.

Nach Fahrplan verkehrt die STE an den Wochentagen Montag bis Freitag in beiden Richtungen in der Zeit von 4:42 Uhr bis 22:15 Uhr<sup>27</sup> mit jeweils 53 Fahrten pro Richtung ganztags im 20min-Takt. An arbeitsfreien Tagen verkehrt die STE im 40min-Takt ab etwa 6:30 Uhr mit 24 Fahrten pro Richtung.

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

Die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) mit Sitz in Schöneiche betreibt die meterspurige Straßenbahnlinie **Alt Rüdersdorf - Schöneiche - S Friedrichshagen (Berlin)** mit der VBB-Linien-

<sup>25</sup> Im Gegensatz zum sonst üblichen Straßenbahnnetzbetrieb in Großstädten oder zumindest großen Mittelstädten Betrieb nur einzelner Strecken und Linien in eher ländlichem Raum oder kleineren Mittelstädten. Aufgrund der erfolgten Verdichtung in den Einzugsgebieten erscheint der Begriff inzwischen fragwürdig und wird überwiegend nicht mehr verwendet.

<sup>26</sup> BOStrab - Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung, die wegen des früheren Güterverkehrs notwendige Bindung an die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung wurde gegenstandslos

<sup>27</sup> Erste Abfahrt/letzte Ankunft in Strausberg, Lustgarten



nummer 88 über eine Länge von etwa 14,1 km mit 20 Haltestellen, davon liegen annähernd 5,0 km mit 8 Haltestellen in der Gemeinde Rüdersdorf (Landkreis MOL).

Anteilseigner der SRS sind zu 70 % die Niederbarnimer Eisenbahn AG und zu jeweils 15 % die Gemeinden Rüdersdorf und Schöneiche (LOS). Der Landkreis Märkisch-Oderland hält ebenso wie der Landkreis Oder-Spree keine Geschäftsanteile an dem Unternehmen, ist aber durch einen Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrag mit dem Unternehmen verbunden. Aufgabenträger und zuständige Behörde für die Tram-Linie 88 ist im Widerspruch zur veröffentlichten Liste der Liniengenehmigungen des LBV (Stand: 31.12.2023) der Landkreis Oder-Spree.

Das Fahrplanangebot der SRS entspricht an den Wochentagen Montag bis Freitag in der Zeit von ca. 4:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr einem 20min-Takt, anschließend bis nach Mitternacht einem Halbstundentakt. Samstags besteht der 20min-Takt von ca. 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr, der Abendverkehr entspricht den Wochentagen Montag bis Freitag, wobei sowohl am Freitag als auch am Samstag eine zusätzliche Spätfahrt angeboten wird, die eine Stunde nach der letzten werktäglichen Fahrt verkehrt. An Sonn- und Feiertagen verkehrt die SRS etwa zwischen 9:00 und 21:00 Uhr im 30-Minuten-Takt, davor und danach (bis ca. 23:30 Uhr im Stundentakt).

Zusammenfassend gehen die Fahrtenangebote der SRS und der STE aus folgenden Übersichten hervor:

Fahrtenangebot SRS	ab Rüdersdorf Richtung S Friedrichshagen			ab S Friedrichshagen Richtung Rüdersdorf		
	Mo - Fr	Sa	So, Ft	Mo - Fr	Sa	So, Ft
Verkehrstag	Mo - Fr	Sa	So, Ft	Mo - Fr	Sa	So, Ft
Erste/letzte Abfahrt <sup>28</sup>	3:41/23:33	4:23/0:03	4:23/23:03	4:12/23:34	4:54/0:34	4:54/23:34
Anzahl Fahrten	55	44	34	55	43	34

Fahrtenangebot STE	ab Lustgarten Richtung Bahnhof Vorstadt			ab Bahnhof Vorstadt Lustgarten		
	Mo - Fr	Sa	So, Ft	Mo - Fr	Sa	So, Ft
Verkehrstag	Mo - Fr	Sa	So, Ft	Mo - Fr	Sa	So, Ft
Erste/letzte Abfahrt <sup>29</sup>	4:42/22:02	6:23/21:43	7:03/21:43	5:22/22:22	6:42/22:02	7:22/22:02
Anzahl Fahrten	53	24	23	53	24	23

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

Das **Busliniennetz** (Liniennetz nach § 42 PBefG) umfasst die in **Anlage 1** aufgelisteten 53 Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL sowie weitere 9 Linien fremder Aufgabenträger (Land Berlin für 2 Linien, Landkreis Barnim für 3 Linien, Landkreis Oder-Spree für 4 Linien), die Leistungen im Landkreis MOL erbringen (Stand vom 09.12.2023). Zusammenfassende Angaben zu den angebotenen Nutzfahrleistungen im Busliniennetz gehen aus **Tabelle 2-4** hervor.

<sup>28</sup> Fahrten über die Gesamtstrecke

<sup>29</sup> Fahrten über die Gesamtstrecke





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

- a) für die Kurortlinie Bad Freienwalde (VBB-Liniennummer 877) und 16 Regionalbuslinien (Liniennummern 873 bis 876, 878 bis 887, einschl. saisonaler „Oderbus“-Linie 879, sowie die Linien 889 gemeinschaftlich mit mobus und 906) die **Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG)** mit Sitz in Eberswalde, diese Linien bilden das Linienbündel „Bus-MOL/2“. Gesellschafter der BBG sind die Landkreise Barnim und Märkisch-Oderland. Die BBG erbringt auf diesen Linien mit einer jährlichen Leistung von ca. 1,60 Mio. Fahrplan-km 24,4 % der im Kreisgebiet insgesamt angebotenen Nutzfahrleistungen, außerdem ca. 0,22 Mio. Fahrplan-km außerhalb des Landkreises MOL.
- b) für 19 Stadt- und Ortsbuslinien (Liniennummern 931 bis 933, 935, 939 bis 951 sowie R 931, R 933 und 17 Regionalbuslinien<sup>30</sup> die **Märkisch-Oderland Bus GmbH (mobus)** - 100 %iges Tochterunternehmen der Transdev Verkehr GmbH - mit Sitz Strausberg. Diese Linien bilden das Linienbündel „Bus-MOL/1“. Ihr Leistungsanteil am Angebot im Kreisgebiet liegt bei ca. 4,69 Mio. Fahrplan-km (entsprechend 71,5 %), dazu kommen ca. 0,26 Mio. Fahrplan-km außerhalb des Kreisgebietes.<sup>31</sup>

Inhaber der Liniengenehmigungen für die Linien in fremder Aufgabenträgerschaft sind:

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

Der Anteil dieser Linien am Bus-Leistungsangebot im Landkreis MOL beträgt ca. 0,27 Mio. Fahrplan-km (entsprechend 4,1 %).

- Gemäß Anlage 1 sind 20 Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL entsprechend ihrer vorrangigen Funktion der innerstädtischen bzw. innerörtlichen Erschließung, teilweise auch benachbarter Städte/Gemeinden, als Stadt- bzw. Ortsbuslinien charakterisiert, darunter befinden sich die als Rufbuslinien eingerichteten Linien R931 und R933. Sie verlaufen mit Ausnahme der Ortlinien Bad Freienwalde und Müncheberg im berlinnahen Raum. 33 Linien sind als Regionalbuslinien zu charakterisieren. Insgesamt 12 Regionalbuslinien überschreiten die Grenze zu den benachbarten Landkreisen Barnim und Oder-Spree bzw. zur Stadt Frankfurt (Oder), sie erbringen dort zusammen ca. 0,34 Mio. Fahrplan-km.

Eine Besonderheit der nach ihrer wesentlichen Funktion als Ortsbus eingeordneten Linien 931, 941 und die PlusBus-Linie 950 besteht darin, dass sie gleichfalls die Kreis- bzw. Landesgrenze überschreiten:

- Linie 931 bindet den Ortsteil Wegendorf der Stadt Altlandsberg mittels 2 Rufbusschleifenfahrten an den Bahnhof Werneuchen an, dabei wird je Fahrt (Hin- und Rückfahrt) eine Strecke von etwa 7 km Länge im Landkreis Barnim zurückgelegt,
- Linie 941 verläuft über etwa 1,1 km Länge im Bezirk Marzahn-Hellersdorf von Berlin und bedient dort 2 Haltestellen,
- Linie 950 verläuft ca. 4,3 km im Landkreis Oder-Spree (8 Haltestellen) und im Zuge der Landesstraße 30 zwischen Woltersdorf und Erkner auf einer Länge von ca. 650 m im Land Berlin.

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

<sup>31</sup> Leistungsanteile außerhalb Ldkr. MOL beziehen sich nur auf die Linien in dessen Aufgabenträgerschaft



Tabelle 2-4 Nutzfahrleistungen im Busliniennetz (Stand: Fahrplan 2022/2023)

Leistungsposition  Angaben in: 1.000 Fahrplan-km für Leistungen in festen Fahrplänen 1.000 Nutz-km für Rufbusangebote	Fahrleistungen im Ldkr. MOL			Anteile der Leistungsträger an den Leistungen in MOL	Fahrlstg. außerhalb Ldkr. MOL		Fahrleistungen gesamt	
	gesamt	davon in fester Fahrplanlage	davon Rufbusangebot (Fpl-km)		nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk. MOL	darunter Rufbusangebot (Fpl-km)	nur Linien in Aufgabenträgerschaft Lk. MOL	darunter Rufbusangebot (Fpl-km)
<b>Aufteilung nach leistungserbringenden Unternehmen (alle Leistungen)</b>								
Barnimer Busgesellschaft	1.356,2	1.356,2	0	20,7%	173,2	0,0	1.376,6	14,1
Märkisch-Oderland Bus	4.928,0	4.554,7	353,3	75,2%	281,9	8,4	4.586,7	320,5
Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL	6.284,1	5.930,9	353,3	95,9%	455,1	8,4	5.081,2	334,6
Linien fremder AT	270,6	270,6	0,0	4,1%				
<b>Alle Leistungen in MOL</b>	<b>6.554,8</b>	<b>6.201,5</b>	<b>353,3</b>	<b>100%</b>				
<i>Leistungsanteile</i>	<i>100%</i>	<i>94,6%</i>	<i>5,4%</i>					
<b>Aufteilung nach Linienarten (Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL)</b>								
Stadt- und Ortsbuslinien	2.400,2	2.307,0	93,1		97,4	3,4	2.497,4	96,5
Regionalbuslinien	3.884,1	3.623,9	260,2		301,1	2,2	4.185,3	242,3
Leistungen in Aufgabenträgerschaft Ldkr. MOL	6.284,1	5.930,9	353,3		398,6	5,6	6.682,7	358,9

Das insgesamt im Landkreis MOL zur Verfügung stehende Leistungsangebot aller Verkehrsträger im KÖPNV (unabhängig von der Aufgabenträgerschaft) von 6,923 Mio. Nutz-km pro Jahr liegt um 766.000 Nutz-km oder 12,4 % höher als 2018 und ergibt sich wie folgt:

Verkehrsträger	Nutzfahrleistung (1.000 Fahrplan-km)
Buslinien (Tabelle 2-4)	6.555
Strausberger Eisenbahn	182
Schöneicher Rüdersdorfer Straßenbahn	186
<b>Zusammen</b>	<b>6.923</b>

Dieses Angebot im KÖPNV entspricht spezifischen Werten von 34,6 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr bzw. 3.207 Fahrplan-km pro km<sup>2</sup> Fläche und Jahr, die mit anderen an Berlin grenzenden Landkreisen unter Berücksichtigung ihrer S-Bahnanbindung vergleichbar sind.



Aus Anlage 1 gehen weiterhin das mittlere tägliche Fahrtenangebot und Fahrplanleistungsangebot im Busliniennetz einschließlich der angebotenen Rufbusfahrten hervor. Zusammenfassend ergibt sich dieses nach Tagesarten<sup>32</sup> wie folgt:

• pro Schultag	1.991 Fahrten	26.204 Fahrplan-km
• pro Ferientag	1.529 Fahrten	17.849 Fahrplan-km
• pro Samstag	494 Fahrten	4.707 Fahrplan-km
• pro Sonntag, Feiertag	422 Fahrten	3.495 Fahrplan-km

Demnach liegt das Fahrtenangebot, bezogen auf den Schultag (100 %) an einem Ferientag bei 78 %, an einem Samstag bei 25 % und an einem Sonn- oder Feiertag bei 21 %.

Bezogen auf das Leistungsangebot werden an einem Ferientag 68 %, an einem Samstag 18 % und an einem Sonn- und Feiertag bei 13 % des Leistungsvolumens an einem Schultag angeboten.

Alle Fahrtenanteile an Ferien- und Wochenendtagen liegen mindestens im guten Durchschnitt strukturell vergleichbarer Landkreise (Referenzwerte), ergeben sich fast ausschließlich aus den PlusBus-Angeboten und dem Angebot im BU. Außerdem ist bei der Bewertung der außerhalb von Schultagen der höhere Anteil von Rufbusfahrten zu berücksichtigen. Die Angebote an arbeitsfreien Tagen verteilen sich auf 29 Linien (Samstag) bzw. 22 Linien (Sonntag, Feiertag).

Die Karten 6 bis 9 zeigen die räumliche Verteilung des ÖPNV-Angebots (einschließlich des SPNV) nach den o. g. Tagesarten, jeweils im Fahrplanjahr 2023.

Detaillierte kartografische Darstellungen unter Einbeziehung der Stadt-/Ortslinien und der sie überlagernden Regionallinien (einschließlich der Einzugsbereiche der Haltestellen erfolgen für das Mittelzentrum Bad Freienwalde (Oder) in den Karten 10 bis 13 das Mittelzentrum Strausberg (Karten 14 bis 17), das Mittelzentrum Neuenhagen und Hoppegarten (Karten 18 bis 21) sowie die Gemeinden Fredersdorf-Vogelsdorf und Petershagen/Eggersdorf (Karten 22 bis 25).<sup>33</sup>

### 2.2.3 Erschließung der Siedungseinheit und Verbindung mit Zentralen Orten

Anlagen 5 und 4 analysieren für die nach Abschnitt 2.1 gebildeten Siedlungseinheiten 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 Fahrplanangebot 2023 (zu den bisher geltenden und den erhöhten Vorgaben). Hierbei wird die Stadt Eberswalde abweichend zur bisherigen Nahverkehrsplanung jetzt korrekt nach ihrer Einstufung im LEP HR als Mittelzentrum und nicht wie ein Oberzentrum bewertet.

Zusammenfassend sind die für diese Verbindungen ermittelten Nichteinhaltungen zunächst der bisher geltenden Vorgaben in Tabelle 2-5 dargestellt. Danach ist eine mangelnde Anbindung der ÖPNV-relevanten Siedlungseinheiten an Schultagen fast nur auf Reisezeitüberschreitungen zurückzuführen. Ein zu geringes Fahrtenangebot sind Ausnahmen. Ganz anders ist die Bewertung für Ferientage. Hier sind die Mängel auf allen Ebenen und vor allem in Größenklasse bis 200 - 500 Einw., mehr noch als in der Klasse 100 - 200 Einw. ausgeprägt. Diese Situation erfordert eine Überprüfung, zumal eine Reihe von Siedlungseinheiten an Ferientagen nicht nur mit zu wenigen Fahrten oder zu langen Reisezeiten, sondern gar nicht an einen Zentralen Ort angebunden sind.

<sup>32</sup> vgl. Erläuterungen zu den Verkehrstagen in Anlage 1

<sup>33</sup> Die Karten 21 bis 28 zeigen auch das kÖPNV-Angebot in der Stadt Altlandsberg mit Ortsteilen



Tabelle 2-5 Mängel in der Anbindung von Siedlungseinheiten an Zentrale Orte (bisherige Vorgaben)

Siedlungseinheiten (Größengruppe)	Art des Mangels	Verbindung GSP		Verbindung MZ		Verbindung OZ	
		Schul- tag	Ferien- tag	Schul- tag	Ferien- tag	Schul- tag	Ferien- tag
alle	kein Fahrtenangebot	0	18	0	18	0	18
	Fahrtenangebot zu gering	3	31	6	20	8	26
	Reisezeitüberschreitung	17	12	9	12	27	27
davon ≥100 bis <200 Ew.	kein Fahrtenangebot	0	6	0	9	0	9
	Fahrtenangebot zu gering	1	6	1	1	1	1
	Reisezeitüberschreitung	3	3	1	2	4	9
davon ≥200 bis <500 Ew.	kein Fahrtenangebot	0	7	0	7	0	7
	Fahrtenangebot zu gering	1	22	4	18	6	23
	Reisezeitüberschreitung	12	7	8	9	18	12
davon ≥500 bis <1.000 Ew.	kein Fahrtenangebot	0	2	0	2	0	2
	Fahrtenangebot zu gering	1	3	1	1	1	2
	Reisezeitüberschreitung	2	2	0	1	5	6

Folgende Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnern sind an Ferientagen überhaupt nicht mit dem ÖPNV an einen Zentralen Ort - gleich welcher Ebene - angebunden:

1	Altbarnim	10	Mädewitz
2	Altreetz	11	Möglin
3	Alttrebbin	12	Neuküstrinchen
4	Altwriezen/Beauregard	13	Neulewin
5	Biesdorf	14	Neuglietzegöricke
6	Bliesdorf	15	Neureetz
7	Eichwerder	16	Neurüdnitz
8	Friedrichsaue	17	Wustrow
9	Güstebieser Loose	18	Zäckericker Loose

Alle liegen im Oderbruch oder dessen Nähe.

Die geografische Verteilung der Anbindung von Siedlungseinheiten an Zentrale Orte nach den bisher geltenden Vorgaben zeigen hinsichtlich der GSP für einen mittleren Schultag/Ferientag die Karten 26 / 28 hervor, hinsichtlich der Mittelzentren die Karten 30 / 32, hinsichtlich der Metropole Berlin und dem Oberzentrum Frankfurt (Oder), jetzt aber ohne ein Oberzentrum Eberswalde die Karten 34 / 36. Entsprechend für die erhöhten Vorgaben in den Karten 27, 29, 31, 35, 37.

Die Karten zeigen, dass sich Verbindungsmängel auf Siedlungseinheiten im ländlichen Raum konzentrieren und vermehrt im Linienbündel „Bus-MOL/2“ vorkommen. An Ferientagen ist allerdings der ländliche Raum im gesamten WMR betroffen.



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

#### 2.2.4 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten der Verkehrssysteme

Zur Analyse der Verknüpfung zwischen den Verkehrssystemen werden an Knotenpunkten in den Netzen des SPNV und des kÖPNV sowie innerhalb des Busliniennetzes 15 Verknüpfungspunkte im Gebiet des Landkreises MOL und weitere 3 außerhalb gelegene Verknüpfungspunkte festgelegt (vgl. **Tabelle 4-16** in **Abschnitt 4.5.8**). Deren Lage geht für das Kreisgebiet insgesamt aus **Karte 46** und als Ausschnitt für den berlinnahen Raum aus **Karte 47** hervor.

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

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

Zur Berücksichtigung der konkreten Vor-Ort-Situation, insbesondere der Wegesituation, wurden die Vorgaben laut **Tabelle 4-16** in **Abschnitt 4.5.8** je Verknüpfungspunkt spezifiziert.

Insgesamt ist die gegenwärtige Verknüpfungssituation im Landkreis fahrplangemäß als gut und insbesondere im Ergebnis der Leistungsausschreibung im Bündel Bus-MOL/1 (Verknüpfung war Bewertungskriterium) auch als verbessert einzuschätzen. Die fahrplangemäße Verknüpfung beruht aber auf der Einhaltung der Fahrpläne. Hier hat die Erfahrung gezeigt, dass Übergangszeiten teilweise zu knapp gewählt sind und häufig dadurch Anschlüsse nicht erreicht werden. Aus diesem Grund wurden Anpassungen in **Abschnitt 4.5.8** vorgenommen. Im Übrigen sind ständig Prüfungen und Verbesserungen angesagt.

### 2.3 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Das ÖPNV-Angebot aller Verkehrsträger im Landkreis wird (Stand 2022) von ca. 11,3 Mio. Fahrgästen genutzt (Unternehmensbeförderungsfälle/UBF).<sup>34</sup> Das entspricht einer statistischen Nutzungshäufigkeit des ÖPNV von 57 Fahrten pro Einwohner und Jahr gegenüber 62 Fahrten pro Einwohner und Jahr 2017.

Der SPNV ist daran mit nur noch 4,7 (gegenüber 6,1 2017) Mio. Fahrgästen beteiligt (41%, gegenüber 51% noch 2017).

Vom Fahrgastaufkommen des kÖPNV (6,65 Mio. Beförderungsfälle) entfallen 81 % auf die Buslinien und 19 % auf die Straßenbahnlinien.

**Tabelle 2-6** zeigt die Einwicklung der Fahrgastzahlen von 2015 bis 2022.

<sup>34</sup> Datenquellen: VBB-Statistik nach Angaben der Unternehmen und Angaben aus der RES-Statistik, bereitgestellt über den VBB; Wert 2017 für Linienbündel Bus-MOL/1 ist Hochrechnung PROZIV aus 2016, nach Betreiberwechsel nicht vorliegend





**Tabelle 2-6 Entwicklung der Fahrgastzahlen nach Verkehrsträgern und Linienbündeln 2015 bis 2022**  
[1000 Beff]

Jahr Verkehrsträger	2015	2017	2019	2020	2021	2022	Δ 2017 - 2022	
							Beff	%
SPNV	5.740	6.078	5.309	3.722	3.722	4.695	-1.383	-22,8 %
<i>Anteil</i>	50,4 %	50,7 %	45,8 %	37,3 %	37,2 %	41,4 %		
Tram	1.312	1.218	1.232	1.126	1.126	1.236	+18	+1,5 %
STE	990	894	899	822	822	902	+8	+0,9 %
SRS in MOL	321	324	333	304	304	334	+10	+3,1 %
Bus	4.255	4.690	5.062	5.119	5.161	5.415	+725	+15,5 %
Bus-MOL/1	3.371	(3.640)	3.948	3.992	4.028	4.150	+510	+14,0 %
Bus-MOL/2	884	1.050	1.114	1.127	1.133	1.265	+215	+20,5 %
kÖPNV	5.566	5.908	6.294	6.245	6.287	6.651	+743	+12,6 %
<i>Anteil</i>	49,2 %	49,3 %	54,2 %	62,6 %	62,8 %	58,6 %		
<b>Summe</b>	<b>11.306</b>	<b>11.986</b>	<b>11.603</b>	<b>9.967</b>	<b>10.009</b>	<b>11.342</b>	<b>-644</b>	<b>-5,4 %</b>

**Tabelle 2-7 Ein- und Aussteiger der S5 nach Stationen Ø Mo-Fr,**  
beide Richtungen 2012 und 2018

Station	Mo-Fr ohne Feiertage		
	2012	2018	18/12
Birkenstein	3.270	3.208	-1,9%
Hoppegarten (Mark)	7.240	6.692	-7,6%
Neuenhagen (b Berlin)	4.438	3.810	-14,2%
Fredersdorf (b Berlin)	5.364	4.206	-21,6%
Petershagen Nord	3.862	3.215	-16,8%
Strausberg	6.959	4.968	-28,6%
Hegermühle	1.347	2.026	50,4%
Strausberg Stadt	2.512	3.337	32,8%
Strausberg Nord	3.144	3.209	2,1%
<b>Summe</b>	<b>38.137</b>	<b>34.671</b>	<b>-9,1%</b>



Die Fahrgastnachfrage insgesamt war mittelfristig bis 2017 relativ deutlich angestiegen. Danach haben sich zwei äußere Einflüsse in Richtung eines drastischen Rückganges gewirkt: die Corona-Pandemie und die Bauarbeiten an der Oderbrücke.

Die Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage waren allerdings im SPNV und im kÖPNV sehr unterschiedlich. Während die Werte gegenüber dem Höchststand im SPNV noch immer um fast -23 % unterschritten werden, sind die gemeldeten Werte für den kÖPNV sogar um +13 % höher, davon bei der Tram um +1,5 % und beim Busverkehr um +15,5 %.

Die S-Bahnhöfe Hoppegarten und Strausberg haben zum letzten verfügbaren Stand 2018 mit knapp 6.700 bzw. 5.000 Ein- und Aussteigern pro Tag das stärkste SPNV-Aufkommen. Aber auch die anderen S-Bahnhöfe im BU weisen hohe Fahrgastzahlen, wenn auch mit Ausnahme von Hegermühle, Strausberg Stadt und Strausberg Nord mit rückläufigen Werten gegenüber 2012, auf.

Die am stärksten frequentierten Zugangsstellen im Eisenbahn-Regionalverkehr sind der Bahnhof Strausberg mit aktuell (Stand 2022) aber nur noch ca. 1.300 (nach 1.900 2015), Küstrin-Kietz mit knapp 1.200 Ein- und Aussteigern täglich Mo-Fr (Übergangerscheinung wegen Brückenerneuerung, sonst ca. 400 Ein- und Aussteiger) und die Zugangsstelle Müncheberg mit gut 1.000 Ein- und Aussteigern.<sup>35</sup> Die generellen Rückgänge der Regionalbahnaufkommen sind vor allem begründet in permanenten Bauarbeiten an der Infrastruktur der Ostbahn, zur Ertüchtigung der Oderbruchstrecke sowie in Kapazitätsengpässen und Ausfällen.

Es wird eine eklatante Differenzierung zwischen den Zugangsstellen der RB26 und der RB60 festgestellt. Gleiches gilt auch für die Streckenbelegungen und Streckenabschnittsbelegungen.

Auf eine Umlegung des Fahrgastaufkommens auf das Liniennetz im kÖPNV und die Darstellung der statistischen Besetzung des Angebots in kartografischer Form musste leider verzichtet werden, weil gegenüber der Quelle der VBB-Erhebung 2016 keine aktualisierte Datenbasis dafür vorliegt und sich seither auch das Angebot verändert hat. Die vorgesehenen VBB-Erhebungen 2019, 2020 und 2021 wurden abgesagt, abgebrochen oder ausgesetzt. Eine VBB-Erhebung 2022/23 wurde bis Ende April 2023 abgeschlossen. Mit den Auswertungsergebnissen wird Januar/Februar 2024 gerechnet. Jedoch werden auch diese Ergebnisse noch durch den Corona-Pandemie beeinflusst sein und für planerische Zwecke eher nicht geeignet sein.

## 2.4 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf

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

Wie das Ergebnis einer Bürger- und Institutionenbefragung mit besonderer Kinder- und Jugendbeteiligung (siehe im Einzelnen in [Abschnitt 4.2](#)) zeigt, ist die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot im mittleren Bereich (4 von 10 in der Graduierung) einzuschätzen, was bei allen derartigen Befragungen resul-

<sup>35</sup> RES-Statistik über VBB bis 2022. Angaben wurden als Mittelwerte Montag bis Freitag (ohne Wochenfeiertage) erhoben.



tiert, weil sich weit überwiegend eher unzufriedene Bürger beteiligen. Die allgemeinen Wünsche richten sich im BU auf ein Angebot, was Taktlichten und Betriebszeiten angeht, vergleichbar mit dem in Berlin. Im WMR werden überwiegend Angebote im 60min-Takt und ein Mindestangebot am Wochenende gewünscht. Ansonsten wird gezielt auf Mängel hingewiesen. Allen gemein sind Forderungen nach vollflexiblen Rufbus-Angeboten.

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

- a. Netzcharakter und Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises sind an Schultagen gewährleistet. Netzlücken sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet. An Ferientagen und Wochenenden sind weite Teile des östlichen Kreisgebietes nur lückenhaft bedient.
- b. Die Überlagerung der Angebote von S-Bahn und Regionalbahn im Bereich der Ostbahn schafft dort ein komfortables Angebot, das bedarfsgerecht weiter in Richtung Strausberg und Müncheberg verdichtet werden sollte.
- c. Die Bedienung der SPNV-Tangente (RB60) im Zweistundentakt zwischen Wriezen und Frankfurt (Oder) ist für die Funktionalität der Gesamtrelation zwischen Eberswalde und Frankfurt (Oder) nicht angemessen. Eine durchgehende Bedienung im Stundentakt würde diese stärken und deutlich Fahrgastnachfrage gewinnen.
- d. Das Gesamtvolumen des Angebots im KÖPNV erreicht nach einer erfolgten Aufstockung in mehreren Stufen um insgesamt +29,4 % (das entspricht +1,6 Mio. Nutz-km 2022 zu 2015), beim Busverkehrsangebot sogar +31,3 % und darunter bei mobus +41.2 %.
- e. Gleichzeitig ist die Einwohnerzahl im gleichen Zeitraum „nur“ um +5 % angestiegen, was sich positiv auf das spezifische Angebot je Einwohner und je Fläche ausgewirkt hat. Da sich aber in allen an Berlin angrenzenden Landkreisen eine vergleichbare Entwicklung vollzogen hat, sind die Referenzwerte des Angebots je Einwohner und Fläche maximal durchschnittlich geblieben, liegen unter Berücksichtigung des S-Bahnangebots aber über dem Durchschnittswert vergleichbarer Landkreise.
- f. Die Angebotsverteilung im Kreisgebiet hat sich lange Zeit parallel zur Einwohnerverteilung entwickelt, was einerseits als angemessen bewertet werden konnte. Im BU ist ein stark verbessertes ÖPNV-Angebot zunehmend zum Faktor standörtlicher Attraktivität geworden. Im ländlichen Raum des WMR ist das eher nicht der Fall.
- g. Die Angebotsverteilung zwischen Schul- und Ferientagen unterscheidet sich bei den Stadt- und Ortsbusverkehren im BU kaum, im Regionallinienverkehr im WMR ist sie das entscheidende Differenzierungsmerkmal. Auch dies ist in dieser starken Ausprägung als Mangel einzuschätzen, der Handlungsbedarf hervorruft.
- h. An Wochenend- und Feiertagen wird lediglich durch die Straßenbahnen und im Stadtverkehr Strausberg sowie in einzelnen Segmenten des Netzes im BU ein nennenswertes Angebot vorgehalten. Ansonsten besteht ein genereller Mangel, der aber sehr schwer, mit hohem Aufwand und geringer Effizienz zu beheben ist, was auch vergleichbare Landkreise zeigen.
- i. Das Kreisgrenzen überschreitende Angebot im KÖPNV ist - anders als in den meisten Landkreisen Brandenburgs - weitgehend erhalten und umfasst Verbindungen mit den Oberzentren Frankfurt (Oder) und Berlin sowie den Landkreisen Barnim und Oder-Spree. Insbesondere durch die neue PlusBus-Linie 420 der BOS, die Erkner mit Neuenhagen bei Berlin und damit die S3 mit der S5 als



Tangente verbindet ist eine weitere Verbesserung erreicht worden. Weitere Kreisgrenzen überschreitende Tangenten mit Bahnverknüpfungen sollen angestrebt werden.

- j. Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen, sondern im Gegenteil wird eine gute Aufgabenteilung zwischen den Angeboten der beiden Verkehrsträger, auch durch Angebotsergänzung, vorgefunden.
- k. Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfungen zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht, allerdings bestehen zumindest an einigen Verknüpfungspunkten, insbesondere an der Ostbahn in Müncheberg Bf, aber auch in Wriezen, Bf und Bad Freienwalde, Bf noch Reserven. Darüber hinaus können aufgrund verschiedener, insbesondere infrastruktureller und technischer Einflussgrößen nicht alle Anschlüsse zuverlässig gewährleistet werden, was bis zur Behebung dieser Probleme zu einer Entschärfung der Vorgaben führen muss.
- l. Der bisherige quantitative Mindestbedienstungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot wird im BU an Schul- und Ferientagen problemlos eingehalten. Im WMR ist das an Schultagen zumindest auf der Nahbereichsebene weitgehend ebenfalls der Fall. In der Verbindung mit Mittel- und Oberzentren weist die Einhaltung im WMR Defizite auf. An Ferientagen treten insbesondere im ehemaligen Flächenrufbusgebiet Oderbruch-Nord, aber auch anderen Teilgebieten, vermehrt Defizite mit Handlungsbedarf auf. Das Problem ist allgemein bekannt, ist durch konventionelle Linienverkehre nicht sinnvoll lösbar. Die Möglichkeiten der bedarfsabhängigen Bedienung sind in den letzten Jahren Schritt für Schritt mehr genutzt worden, zwischenzeitlich sogar durch vollflexible Flächenrufbusse im südlichen und im nördlichen Oderbruch, die nach Gerichtsentscheid später aber nicht mehr genehmigungsfähig waren. Das ist seit der Novellierung des PBefG ab April 2021 wieder möglich, woraus sich erneute und weitere Gestaltungs- und Wirtschaftlichkeitsreserven ergeben. Schließlich ist in dünnbesiedelten Räumen die Sicherung der Grundversorgung an Nichtschultagen nur durch bedarfsabhängige Verkehre, ggf. unterstützt durch Formen der alternativen Mobilität, dauerhaft möglich. Die laut Satzungsvorgaben und weiteren Vorgaben laut Nahverkehrsplan geregelten Anforderungen an die Schülerbeförderung werden, von zu untersuchenden Ausnahmen abgesehen, eingehalten. Dort, wo das nicht möglich ist, ist und wird eine Spezialbeförderung eingerichtet. Die Bewertung der Bedienung im Schülerverkehr ist neben Erschließungsproblemen (zu weite Wege zu/von der Haltestelle, weil Busse nicht in die Ortslagen hineinfahren) vor allem von Unregelmäßigkeiten im Unterrichtsbetrieb (Unterrichtsausfälle usw.) und sich daraus ergebenden langen Wartezeiten auf planmäßige Rückfahrten geprägt. In Einzelfällen treten offenbar auch Mängel bei den planmäßigen Fahrtenlagen auf, zumindest wird laut Bürgerbefragung darauf hingewiesen.
- m. Der Umfang der Fahrgastnachfrage der letzten Jahre ist allgemein durch die Folgen der Corona-Pandemie und zusätzlich durch Bauarbeiten an der Verkehrsinfrastruktur geprägt. Im Busverkehr haben in der mehrjährigen Trendlinie die angebotsverbessernden Maßnahmen deutlich stärker gewirkt, so dass ein deutlich positiver Trend ablesbar ist. Dabei stützt sich diese Tendenz nicht nur auf eine deutliche Nachfragesteigerung im BU, sondern auf die Nachfrage auch im übrigen Kreisgebiet. Zumindest gilt das durchgängig für den Schülerverkehr. Im BU sind Schülerverkehr und Jedermannverkehr gleichermaßen beteiligt. Diese Entwicklung - Zuwachs im BU, mindestens Stabilisierung im WMR - ist durch die weitere Angebotsgestaltung zu stützen.



- n. Die Qualität der Leistungsdurchführung war lange Zeit als insgesamt gut einzuschätzen. Handlungsbedarf ergab sich nur zum Teil aus Mängeln, sondern auch aus zunehmenden Ansprüchen der Kunden an vertaktete Angebote, Barrierefreiheit und Fahrgastinformation sowie Angebote mit längerer täglicher Betriebszeit und Angeboten an Ferien- und Wochenendtagen. Ebenfalls mit Beginn der Corona-Pandemie ist durch häufige Ausfälle der Fokus stärker auf Zuverlässigkeit gerichtet. Diese Situation ist bis heute erhalten geblieben. Dazu kommt ein allgemeiner Arbeitskräftemangel, der sich insbesondere beim Fahrpersonal auswirkt. Um Verbesserungen herbeizuführen, sind Gegenmaßnahmen erforderlich.
- o. Die Schaffung der Voraussetzungen und die Aufstellung einer Prioritätenrangfolge zum schrittweisen barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur sowie Erarbeitung eines Umsetzungskonzepts dafür müssen vorangetrieben werden.
- p. Es sind eine Positionierung und eine Strategieentwicklung für eine schrittweise Flottenumstellung auf dekarbonisierte, emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeugantriebe erforderlich.



### 3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

#### 3.1 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

Für die Ermittlung der künftigen Fahrgastnachfrage im ÖPNV ist neben der quantitativen und qualitativen Angebotsgestaltung, dem Vorhandensein von Alternativ- und Konkurrenzangeboten und verkehrsverhaltensrelevanter Faktoren (siehe in Abschn. 3.2) in erster Linie die Entwicklung der sozio-ökonomischen und demographischen Determinanten (kurz: Strukturdaten) von Bedeutung.

Als Hauptstrukturdaten wurden verwendet:

- Einwohner und Altersstruktur
- Pendler
- Beschäftigte am Wohnort
- Schüler
- Beschäftigte am Arbeitsort  
(besetzte Arbeitsplätze)
- Motorisierungsgrad.

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

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

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

Tabelle 3-1 Analyse und Prognose der strukturellen Eckdaten des Landkreises MOL

Kenngröße	2010	2015	2020	2022	2024	2029	29/22
Einwohner	190.502	190.714	197.195	200.292	202.200	204.500	+2,1 %
Schüler		16.119	18.185	21.762 <sup>36</sup>	22.590	22.940	+5,4 %
Beschäftigte am Wo	67.309	72.070	77.104	78.394	79.565	80.540	+2,7 %
Beschäftigte am Ao	42.911	46.987	50.801	52.921	54.085	55.180	+4,3 %
Pendleraufkommen	71.125	76.493	83.050	85.400	87.850	94.200	+10,3 %
Pendler mit Berlin	29.626	32.851	35.767	36.920	39.400	42.500	+15,1 %
Pendler mit Polen	32	169	729				-
Pendlersaldo	-24.398	-25.094	-26.303	-25.473	-25.480	-25.360	-
Motorisierungsgrad	538	566	597	604	610	630	+4,3 %

Wo = Wohnort; Ao = Arbeitsort

<sup>36</sup> Wert Schuljahr 2023/24





Trotz einer zwischenzeitlichen Stagnationsphase sind die **Einwohnerzahlen** des Landkreises insgesamt langfristig angestiegen, getragen durch die positive Entwicklung im berlinnahen Raum. Die Entwicklung war durchaus immer positiver als nach der Bevölkerungsvorausschätzung des LBV des Landes Brandenburg in den jeweiligen Fassungen. Gegenüber 2015 ist die Einwohnerzahl des Landkreises bis Jahresende 2022 um fast +9.600 Personen (+5,0 %) angestiegen und hat die Grenze von 200.000 überschritten. Die reale Entwicklung bis 2022 war aber auch deutlich positiver als nach dem korrigierten Prognosewert des Nahverkehrsplanes 2020 - 2024, dessen Zielwert 2024 durch den realen Wert 2022 bereits um ca. +6.000 Personen (+3,0 %) übertroffen wird.

Die allgemeine Ursache dafür waren neben stabileren als erwarteten Zuzügen aus Berlin in das Berliner Umland starke Zuwanderungen aufgrund krisenhafter Sonderentwicklungen in mehrere Teilgebiete des Kreisgebietes.

In der Projektion für den nächsten Planungszeitraum wird von folgenden Annahmen ausgegangen:

- Die Wanderungsgewinne aus Berlin setzen sich fort, das Potenzial ist sehr groß, allerdings werden begrenzende Faktoren wirksam, insbesondere in Form von mangelnder Baulandverfügbarkeit im Bereich der S5, gestiegenen Baupreisen und Darlehenskosten sowie städtebaulichen Erwägungen.
- Die sprunghaft angestiegenen Migrationsgewinne aufgrund von Krisensituationen haben auch in 2023 angehalten und werden etwas abgeschwächt auch noch in 2024 anhalten, sich danach aber wieder normalisieren.
- Die natürliche Bevölkerungsbewegung ist in allen Kommunen und Teilräumen negativ (Sterbeüberschuss). Dabei bleibt es auch, weil die Geburtenrate viel zu niedrig ist, trotz Verbesserungen auch in der Folgewirkung von Zuwanderungen.
- In der Summe ergibt sich ein deutlicher weiterer Anstieg 2024 und 2025, der sich in den Folgejahren schrittweise reduziert und 2029 in eine Stagnation münden könnte (vgl. **Tabelle 3-1**).

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

Bei der **räumlichen Verteilung** ist kritisch, dass sich die Schere zwischen Zuwächsen im westlichen Teil des Kreisgebietes (Berliner Umland - BU) und stagnierenden Einwohnerzahlen oder sogar punktuellen Einwohnerverlusten im mittleren und östlichen Teil des Kreisgebietes weiter auftut, was entsprechende Auswirkungen auf die Dichtewerte und die Konzentration der ÖPNV-Potenziale hat (siehe auch **Karte 1** und **Karte 2**).

Dabei ist aber festzustellen, dass sich der positive Entwicklungsbereich räumlich ausgeweitet hat und weiter ausweitet, auch über eine Linie Altlandsberg - Strausberg - Müncheberg hinaus. Auch gehen die Werte im Weiteren Metropolenraum (WMR) insgesamt nicht oder zumindest nicht flächendeckend zurück. Voraussetzung für das Zutreffen dieser Annahme wird allerdings auch sein, dass dort die ÖPNV-Erschließung verbessert und diese Räume dadurch attraktiver werden können.

Die **Altersstrukturentwicklung** ist gekennzeichnet durch die bereits in Gang gekommene anteilige Verschiebung zugunsten der Bevölkerung im Nacherwerbsalter. Das heißt, die Zahl der Senioren wird nicht nur anteilig, sondern auch in absoluten Werten stetig weiter zunehmen. Dieser Prozess beschleunigt



sich infolge der aktuellen demografischen Entwicklung mit Ausscheiden der in der zweiten Hälfte der 1950er und der ersten Hälfte der 1960er Jahre geborenen Babyboomer aus dem Arbeitsmarkt, wenn auch bisher dieser Prozess weniger stark gewirkt hat, als das erwartet worden war. In der Planungsperiode 2025 bis 2029 wird das voraussichtlich deutlicher werden.

Eine wesentliche Auswirkung der demografischen Entwicklung zeigt sich in den **Schülerzahlen**. Diese waren bis 2012 gesunken und sind danach im Zeitraum 2014 - 2018 um +13 % angestiegen. Hauptauslöser waren zunächst die leicht positive Entwicklung der Geburtenraten, später dann massiv unterstützt durch Zuwanderungen. Dieser Trend hat sich bis zum aktuellen Schuljahr nochmal erheblich verstärkt, mit weiteren Zuwächsen um fast +20 % bzw. +3.577 Personen. Die stärksten relativen Zuwächse verzeichneten die Gesamtschulen mit GOST und die Grundschulen. Aber auch die anderen Schultypen verzeichneten deutliche Anstiege. Lediglich die Berufliche Schule in Neuenhagen hatte rückläufige Schülerzahlen (vgl. **Tabelle 3-2**).

**Tabelle 3-2 Schüler und Schulstandorte**

Schultyp	Anzahl Schulen	dar. Freie Träger	Anzahl Schüler			%
			2014	2018	2023	
Grundschulen	36	4	7.063	8.146	10.288	+26,3
Gymnasien	9	3	3.209	3.488	3.997	+14,6
Gesamtschulen mit GOST	2	2	358	502	857	+70,7
Oberschulen	9	2	2.241	2.412	2.603	+7,9
Oberschulen mit Grundschulteil	5	0	1.865	2.332	2.657	+13,9
Förderschulen	7	1	724	766	835	+9,0
OSZ mit beruflichem Gymnasium <sup>37</sup>	1	0	248	326	357	+9,5
Berufliche Schule	1	1	259	213	168	-21,1
<b>Gesamt</b>	<b>70</b>	<b>13</b>	<b>16.119</b>	<b>18.185</b>	<b>21.762</b>	<b>+19,7</b>

Die Entwicklung im Planungszeitraum bis 2029 ist eng gekoppelt und verläuft ähnlich wie die der Einwohnerzahlen in Verbindung mit der Altersstrukturentwicklung, aber insgesamt stärker, weil sie vor allem durch Zuwanderungen beeinflusst wird. Bis 2029 wird mit einem weiteren Anstieg um +5,4 % gerechnet, wovon aber +3,8 % schon in 2024 erreicht sein könnten. Im BU ist auch nach 2024 mit einem Anstieg der Schülerzahlen zu rechnen. Im VMR läuft dieser tendenziell aus.

Der Entwicklung auch der Schülerzahlen geschuldet ist das **Schulstandortnetz** (vgl. **Karte 38**) von 2018 bis 2023 von 64 auf 70 Schulen angewachsen. Von den sechs zusätzlichen Schulen sind vier in freier Trägerschaft.

<sup>37</sup> Nur Schüler der gymnasialen Oberstufe des OSZ



Strukturell und verkehrsgeografisch ist das Standortnetz gekennzeichnet durch

- eine bandartige Ansammlung im Ostbahn-Korridor mit kurzen Entfernungen,
- weitere Konzentrationen in der Mittelzentren Bad Freienwalde und Seelow sowie in den GSP Rüdersdorf, Altlandsberg und Wriezen,
- Einzelstandorte mit großen Einzugsbereichen und weiten Schulwegen im sonstigen ländlichen Raum.

Gemäß geltender Schulentwicklungsplanung des Landkreises MOL<sup>38</sup> wird das Standortnetz im Planungszeitraum im WMR stabil bleiben können. Das ist für die Gestaltung des Schülerverkehrs und dessen Qualität von enormer Wichtigkeit.

Im BU besteht dagegen eine weiter anhaltende sogenannte Übernachtfrage an Schulplätzen, weil die bestehenden Bildungseinrichtungen, insbesondere im Gymnasial- und Oberschulbereich, an der Kapazitätsgrenze befindlich sind und mit weiteren Zuwächsen gerechnet wird, aktuell auch viel höheren Zuwächsen als zum Stand der 6. Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung (Datenstand überwiegend 2019).

In Hoppegarten wurden zum Schuljahr 2020/21 eine Gesamtschule und ein Gymnasium in freier Trägerschaft errichtet. In Strausberg wurde der Campus der bundstift-Schulen um einen Oberschulstandort erweitert. Das Gymnasium in Rüdersdorf und die Oberschule in Fredersdorf wurden erweitert sowie der Oberschulcampus in Altlandsberg kürzlich in Betrieb genommen. Zu Beginn des Schuljahres 2024/25 ist die Eröffnung der Grundschule am Gruscheweg in Neuenhagen bei Berlin vorgesehen.

Die Erweiterung weiterer Standorte im BU oder die Errichtung neuer Standorte sind geplant (laut Schulentwicklungsplanung 2021: Gymnasium in Strausberg, Förderschule am Schulcampus Altlandsberg, Gesamtschule mit GOST in Hoppegarten, weitere Vorhaben in freier Trägerschaft).

Die Wirtschaftskraft des Landkreises hat in den zurückliegenden Jahren zu einer steigenden Zahl von **sozialversicherungspflichtig (svp) Beschäftigten** am Wohnort und noch mehr derer am Arbeitsort (als Synonym für besetzte Arbeitsplätze) geführt (vgl. **Tabelle 3-1**).

Auch zukünftig wird sich dieser Trend im Grundsatz fortsetzen, so dass die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten weiter steigend sein wird. Dabei steigen die Werte nach dem Arbeitsortprinzip fast doppelt so stark an, wie nach dem Wohnortprinzip. Letztere sind stärker an der Einwohnerentwicklung orientiert. Dabei kommen die Zuwächse ohne herausragende Leuchtturmprojekte aus, wie z. B. der Tesla-Standort für die Werte des Nachbarkreises Oder-Spree wirkt.

In der nachfolgenden Planungsperiode muss aufgrund der Altersstrukturentwicklung und einem einsetzenden absoluten Rückgang der Zahl der Personen im Erwerbsalter damit gerechnet werden, dass die Zahl der Beschäftigten am Wohnort in eine Stagnationsphase übergeht, was sich auch auf die Anzahl der besetzten Arbeitsplätze auswirken kann.

Zu den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Wohn- und Arbeitsort sowie ihrem Pendlerverhalten gibt es eine auswertbare Statistik nach Gemeinden der Bundesagentur für Arbeit, jährlich zum

<sup>38</sup> Schulentwicklungsplanung, 6. Fortschreibung 2020/21 bis 2024/25. Juni 2021



Stichtag 30.06. Eine solche Statistik gibt es leider nicht für die nicht der Sozialversicherungspflicht unterliegenden Erwerbstätigen (Selbständige, Beamte, Militärangehörige). Diese machen örtlich differenziert im Durchschnitt zwischen 25 ... 30 % der Erwerbstätigen insgesamt und auch der Pendler aus. Diese wurden in der Gesamtbetrachtung berücksichtigt, wobei unterstellt wird, dass deren Pendlerverhalten vergleichbar dem der Sozialversicherungspflichtigen ist.

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

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

**Tabelle 3-3 Berlinpendlungen 2012 - 2020 [Pers.]**

Gemeinde	Pendler nach Berlin			Pendler aus Berlin			Pendler mit Berlin	
	2012	2017	2020	2012	2017	2020	2012	2020
Altlandsberg	1.660	1.820	1.905	431	504	489	2.091	2.394
Fredersdorf-Vogelsdorf	2.852	3.220	3.369	515	563	595	3.367	3.964
Hoppegarten	4.947	5.275	5.318	3.075	3.803	3.475	8.022	8.793
Neuenhagen bei Berlin	4.154	4.469	4.683	1.265	1.236	1.311	5.419	5.994
Petershagen/Eggersdorf	2.822	3.124	3.203	207	268	211	3.029	3.414
Rüdersdorf bei Berlin	1.646	1.948	2.121	841	886	960	2.487	3.081
Strausberg	2.552	3.047	3.173	784	823	810	3.336	3.983
weitere Gemeinden	2.847	3.243	3.675	344	474	472	3.191	4.147
<b>Gesamt</b>	<b>23.480</b>	<b>26.146</b>	<b>27.447</b>	<b>7.462</b>	<b>8.557</b>	<b>8.323</b>	<b>30.942</b>	<b>35.770</b>

Im Jahr 2020 pendelten 35.770 Personen nach Berlin aus oder aus Berlin in den Landkreis MOL ein. 2017 waren es noch 34.703 Personen und 2012 30.942 Personen (Zuwachs gegenüber 2012 um +15,6 % bzw. +4.828 Personen).<sup>39</sup>

Dabei sind 2012 bis 2017 die Einpendlungen mit +14,7 % stärker angestiegen als die Auspendlungen nach Berlin mit +11,3 %. Entscheidend war dabei besonders die Anziehungskraft der Gewerbestandorte in Hoppegarten und Neuenhagen. Danach hat sich die Ausrichtung wieder gedreht. 2017 bis 2020 sind die Einpendler aus Berlin um -2,7 % zurückgegangen, während die Auspendlungen nach Berlin um +5,0 %

<sup>39</sup> Durch Bezugnahme auf Werte vom 30.06.2020 bei wesentlichen Aussagen sollen Wirkungen der Corona-Pandemie in der Bewertung weitgehend ausgeschlossen werden.



angestiegen sind. Ursächlich sind in diesem Zeitraum verstärkte Zuzüge aus Berlin von Personen mit Arbeitsplätzen in Berlin.

Auch im gesamten Kreisgebiet kam es von 2015 bis 2020 zu einem weiteren Anstieg des Pendleraufkommens der Gemeinden um +8,7 % (konkrete Zahlen vgl. [Tabelle 3-1](#)). Die Anzahl der Auspendler der Gemeinden ist dabei aufgrund der überragend hohen Zahl der Auspendler nach Berlin etwa doppelt so hoch, wie die der Einpendler der Gemeinden.

**Tabelle 3-4 Weitere Hauptpendlerbeziehungen 2012 - 2020 [Pers.]**

Wohnort	Arbeitsort	2012	2017	2020
Lebus	Frankfurt (Oder)	692	668	659
Petershagen/Eggersdorf	Strausberg	454	476	487
Bad Freienwalde (Oder)	Eberswalde	447	438	477
Strausberg	Rüdersdorf bei Berlin	387	431	501
Wriezen	Bad Freienwalde (Oder)	348	449	422
Seelow	Frankfurt (Oder)	326	295	312
Neuenhagen bei Berlin	Hoppegarten	310	421	426
Altlandsberg	Strausberg	264	309	289

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

- Bei den kreisinternen Pendlungen besteht die stärkste Verflechtung zwischen Strausberg und Rüdersdorf mit der überwiegenden Ausrichtung nach Rüdersdorf. Ansonsten sind die Pendlerströme stark auf bzw. zwischen den Mittelzentren Strausberg, Bad Freienwalde und Seelow ausgerichtet und ausgeprägt. Außerdem bestehen starke Verflechtungen zwischen Bad Freienwalde und Wriezen sowie sehr komplex zwischen diversen Orten im Berliner Umland.
- Die kreisexternen Verflechtungen werden überwiegend durch die Berlinpendlungen bestimmt. Als weitere Ziele und auch als Quelle heben sich besonders Frankfurt (Oder) sowie als Auspendlerziel Eberswalde (aus Bad Freienwalde und Falkenberg) ab. Zunehmend treten Einpendlungen aus Polen auf, insbesondere nach Hoppegarten und Rüdersdorf. Nach Fürstenwalde bestehen die größten Pendlerströme aus Müncheberg, Strausberg und Rüdersdorf. Rüdersdorf hat nennenswerte Verflechtungen mit Schöneiche bei Berlin, Woltersdorf und Grünheide (Mark). Nach Grünheide wird zunehmend auch aus Strausberg eingependelt. Mit weiteren Orten außerhalb des Landkreises treten geringere Pendlerverflechtungen auf. Das gilt nach wie vor auch für Verflechtungen mit Bernau bei Berlin.
- Bei den Berlinverflechtungen ist zwar deutlich abzulesen, dass die besonders intensiven Verflechtungen in den berlinnahen Raum bis etwa Strausberg, Altlandsberg, Rehfelde und Rüdersdorf reichen, weiterhin aber auch nennenswerte Auspendlungen nach Berlin von Bad Freienwalde und Müncheberg ausgehen.



- Es wird deutlich, dass in allen Berlinverflechtungen deutlich mehr Pendler zum Arbeiten nach Berlin einpendeln als umgekehrt. Hoppegarten hatte sich zwischenzeitlich auf Paarigkeit zubewegt. Zuletzt hat sich dieser Prozess aber wieder umgekehrt.

In den **Karten 42 - 44** wird veranschaulicht, wie sich die Einzelströme im Zeitraum 2015 bis 2020 entwickelt haben. Es ergibt sich ein sehr differenziertes Verhältnis aus Zu- und Abnahmen. Hauptfeststellungen dabei sind:

- Bei den kreisinternen Pendlerströmen sind die stärksten Zunahmen zwischen Strausberg und Rüdersdorf, zwischen Neuenhagen und Hoppegarten, Oberbarnim und Strausberg sowie zwischen Müncheberg und Strausberg und generell zwischen fast allen Orten im BU festzustellen, einschl. von Altlandsberg nach Hönow.
- Die Verflechtungen zwischen Wriezen und Bad Freienwalde und zwischen Strausberg und Seelow stagnieren dagegen. Deutliche Rückgänge treten aber nur auf zwischen Altlandsberg und Strausberg, zwischen Falkenberg und Bad Freienwalde, zwischen Bad Freienwalde und Seelow sowie von Wriezen nach Bliesdorf. Die weiteren Pendlerrelationen weisen - mit Ausnahme des BU - überwiegend geringe Veränderungen auf.
- Für die externen Pendler (ohne Berlin) ist eine differenzierte Entwicklung ablesbar, wobei sich überwiegend eine Abnahme der Ströme nach Frankfurt (Oder) zeigt, insbesondere aus Strausberg, Bad Freienwalde und Wriezen. Zunahmen betreffen vor allem Einpendlungen aus Polen nach Hoppegarten, Rüdersdorf und Neuenhagen sowie Auspendlungen von Rüdersdorf und Müncheberg nach Grünheide (Mark).
- Bei den Berlinpendlungen mit dem berlinnahen Umland ist in fast allen Relationen sowohl bei Ein- als auch bei Auspendlern eine Steigerung zu verzeichnen. Besondere Zunahmen sind von Strausberg, Rüdersdorf, Hoppegarten, Neuenhagen und Fredersdorf-Vogelsdorf nachzuvollziehen. Aber auch von Müncheberg, Falkenberg, Bad Freienwalde, Wriezen Bliesdorf, Letschin und Gusow-Platkow lassen sich Steigerungen feststellen.

Die Prognose für den Planungszeitraum geht davon aus, dass das Pendleraufkommen mindestens um weitere +10 % ansteigt, mit Berlin sogar um +15 %. Dabei ist mittelfristig die zunehmende Begrenzung durch die Anzahl der Einwohner im Erwerbsalter zu beachten.

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

Die Werte in **Tabelle 3-5** zeigen, dass

- der Motorisierungsgrad im Landkreis Märkisch-Oderland etwa +4,3 % höher ist als im Landesdurchschnitt, was allerdings nur darin begründet ist, dass die Landeswerte auch die kreisfreien Städte mit unterdurchschnittlichen Motorisierungsgraden enthalten.
- Der Anstieg des Motorisierungsgrades war geringfügig stärker als im Landesdurchschnitt, was aber ebenfalls typisch für die Landkreise ist.





- die Pkw-Bestände im Landkreis kontinuierlich, aber mit abnehmender Tendenz zunehmen. Gleiches trifft zu für die spezifischen Bestände (Motorisierungsgrad), die aktuell zusätzlich abgemildert werden durch einen geringen Pkw-Besitz von Migranten.

Tabelle 3-5 Motorisierungsgrad<sup>40</sup>

jew. zum 01.01. d. J.	Landkreis Märkisch-Oderland		Land Brandenburg	
	Pkw-Bestand	MotGrd	Pkw-Bestand	MotGrd
2013	105.841	566	1.337.091	546
2016	109.524	574	1.369.736	551
2018	113.570	591	1.407.031	562
2020	116.844	597	1.439.194	571
2021	118.733	602	1.457.114	576
2022	119.661	604	1.468.651	579

Es gibt mit Bliedorf nur noch eine Gemeinde mit weniger als 500 Pkw/1000. Auch Strausberg hat diese Grenze inzwischen überschritten. Vergleichsweise eher niedrig und deutlich unter dem Kreisdurchschnitt liegen die Motorisierungsgrade in Seelow und Lietzen sowie Bad Freienwalde und Wriezen, Neu-hardenberg, Müncheberg und Gusow-Platkow, jeweils mit Werten etwa zwischen 500 ... 550 Pkw/1000 Einwohner.

Die höchsten Motorisierungsgrade zeigen Falkenhagen, Waldsiefersdorf und Treplin, generell die Kommunen im Umland der Stadt Frankfurt (Oder) und im nördlichen Randbereich zum Landkreis Barnim sowie in Altlandsberg.

Generell sind die Differenzierungen im Kreisgebiet relativ gering. Der BU mit einem ungleich besseren ÖPNV-Angebot hat mit Ausnahme von Strausberg keine durchgängig niedrigeren Motorisierungsgrade aufzuweisen, als weite Teile des WMR. Es ist also nicht das ÖPNV-Angebot allein, das Einfluss auf den Pkw-Besitz ausübt (vgl. Karte 45).

In der Prognose für den Planungszeitraum ist davon auszugehen, dass der Motorisierungsgrad weiter  $\emptyset$  um +0,6 %/a ansteigen wird, wobei der Anstieg 2024 aufgrund der beendeten Förderung der Beschaffung von Pkw mit Elektroantrieb voraussichtlich niedriger ausfällt oder ganz ausbleibt, sofern nicht adäquate Ersatzregelungen getroffen werden, was sich gerade durch Übernahme der Hersteller oder Händler andeutet.

Dabei geht die durchschnittliche Nutzungshäufigkeit der Pkw weiter leicht zurück. Der durchschnittliche Besetzungsgrad der Pkw steigt dagegen weiter leicht an, weil sich die Nutzer stärker organisieren. Die Gesamtwirkung für die ÖPNV-Nachfrage bleibt negativ gerichtet.

<sup>40</sup> Statistik des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg (KBA-Statistik)



### 3.2 Weitere Rahmenbedingungen und Verkehrsverhalten

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

Behinderungen des MIV infolge zunehmender Straßenverkehrsdichte treten im ländlichen Raum nicht auf, allerdings zunehmend im BU und insbesondere in den Pendlerachsen an der B1 und L33 und ebenso als Parkraumverknappung an den Bahnhöfen im BU, letztlich auch als Parkraumverknappung und -verteuerung innerhalb von Berlin.

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

Andererseits beeinflussen die jetzt wieder deutlich angestiegenen und in der Prognose eher weiter ansteigenden Nutzerkosten im MIV, die Nutzervorteile für den ÖPNV durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (Gemeinschaftstarif und integriertes Angebot), der satzungsgemäße<sup>41</sup> Entfall der Zuzahlungen zum Schülerticket und gegenwärtig das DeutschlandTicket sowie der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote.

Dennoch bleibt der Motorisierte Individualverkehr nicht nur ein wesentlicher, sondern der Hauptbestandteil der Gesamtmobilität im gesamten Kreisgebiet, in besonderer Weise aber im WMR.

Zur Erweiterung der Vertriebswege könnte ein App-basierter Erwerb von Schülerfahrausweisen ohne Zuschussbeantragung bzw. des DeutschlandTickets mit Schülerzuschuss beitragen, wofür sich der Landkreis beim VBB einsetzt.

Kontraproduktiv für die Initiierung einer verstärkten ÖPNV-Nutzung wirken Tarifsprünge. Zu beobachten wird dies sein, wenn tatsächlich Berlin ein 29-Euro-Ticket einführt, was zu verstärkten P+R-Bewegungen zu Berliner Bahnhöfen führen wird.

<sup>41</sup> Satzung des Landkreises Märkisch-Oderland zur Schülerbeförderung (Schülerbeförderungssatzung) vom 08.11.2023, Inkrafttreten am 02.09.2024



## 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 zu den Verbindungsfunktionen insgesamt und zu den Erschließungsfunktionen im BU eingehalten werden, allerdings die Erschließungsvorgaben in weiten Teilen des WMR im Ergebnis der rechtlichen Behandlung von Flächenruffbussen im Land Brandenburg jetzt Nachsteuerungsbedarf besteht,
- b. die Mindestbedienungs Vorgaben für das Hauptnetz und in der Flächenerschließung im mittleren bis unteren Niveau vergleichbarer Landkreise einzuordnen sind,
- c. eine grundsätzliche Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes und Angebotes daher nicht erforderlich ist, aber Anpassungs- und auch Erweiterungsbedarf besteht,

andererseits

- a. die strukturelle Entwicklung nach Teilräumen zu einer weiteren Differenzierung der Nachfrage geführt hat und weiterhin 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, vorrangig aber im WMR, vorgesehen werden müssen,
- c. bisher ein Programm zur schrittweisen Erreichung von Barrierefreiheit im ÖPNV fehlt und zu entwickeln ist,
- d. die zunehmenden Anforderungen des Umwelt- und Klimaschutzes zu nachhaltigen Maßnahmen der Modal-Split-Beeinflussung zugunsten des ÖPNV führen müssen,
- e. die Entwicklung bedarfsabhängiger Angebote für touristische Schwerpunkte in die Betrachtungen einbezogen werden sollen.

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

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

#### 4.2.1 Durchführung

Zur Vorbereitung und im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde eine Bürgerbefragung zur subjektiven Wahrnehmung und Nutzung des ÖPNV durchgeführt. Ziel der Befragung war es, den Grad der Zufriedenheit mit dem aktuellen ÖPNV-Angebot zu ergründen, gefühlte oder tatsächliche



Mängel zu identifizieren und zu lokalisieren und die Bürger\*innen und Institutionen an der Gestaltung des im Nahverkehrsplan festzulegenden ÖPNV-Angebots teilhaben zu lassen, im günstigsten Falle mit konkreten Gestaltungshinweisen. 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 5. Der Fragebogen wurde über den Internetauftritt des Landkreises Märkisch-Oderland zum Herunterladen bereitgestellt und in der Presse darüber informiert. Die Rücksendung konnte digital und per Post an das Landratsamt erfolgen. Die Verarbeitung erfolgte natürlich anonymisiert. Ab Anfang November bis zum 15. Dezember 2023 hatten die Teilnehmer\*innen gut 6 Wochen die Möglichkeit, an der Befragung teilzunehmen. Letzte Eingänge bis 19.12.2023 wurden ebenfalls noch berücksichtigt.

Eine Besonderheit der Befragung bestand in einer speziellen Kinder- und Jugendbeteiligung. Diese wurde durch die Stiftung SPI<sup>42</sup> unterstützt und organisiert, z. B. mit einem Erklärvideo zur Befragung. Diese Befragung war allerdings etwas anders angelegt, mehr auf kinder- und jugendspezifische Fragestellungen ausgerichtet, als die allgemeine Befragung. Deshalb waren die Ergebnisse beider Aktionen nicht unmittelbar vergleichbar und mussten gesondert ausgewertet werden.

Über die Laufzeit der Befragung konnten 769 Rückläufe, von denen 754 auswertbar waren, erzielt worden<sup>43</sup>, das entspricht 0,38 % der Bevölkerung im Landkreis Märkisch-Oderland, wobei sich auch Personen, die außerhalb des Landkreises (insbesondere in Berlin und je 1x Frankfurt (Oder), Werneuchen, Grünheide, Niederfinow) wohnen, aber z. B. im Landkreis arbeiten, beteiligt haben. Immerhin 29 % der auswertbaren Fragebögen (116 Stück) der allgemeinen Befragung sind mit der Post eingegangen, 71 % (282 Stück) digital. Die Rückläufe teilen sich fast zu gleichen Teilen auf die allgemeine Befragung (398 Fragebögen) und die Kinder- und Jugendbeteiligung (371 Fragebögen) auf und zu etwa 46 % auf den Teilraum Berliner Umland (BU) und zu 49 % auf den ländlichen Weiteren Metropolitanraum (WMR), was nicht ganz der Bevölkerungsverteilung entspricht. Somit haben sich spezifisch mehr Einwohner des WMR beteiligt, was durchaus ungewöhnlich ist. Zur Beteiligung an der allgemeinen Befragung ist anzumerken, dass etwa 30 % der Fragebögen mehrere Personen betreffen, weil Elternteile Angaben von sich selbst und für eines oder mehrere Kinder (im Komplex „Fragen an Schüler und Eltern“) eingetragen haben. Dieses hat die Angaben zum Komplex 7 etwas verwischt. Es wurden dahingehend eher die qualitativen Aussagen ausgewertet.

Dennoch erscheint die Rücklaufquote gering. Sie liegt in Relation zu vergleichbaren Befragungen aber im Normbereich, allerdings nur durch die ergänzende Kinder- und Jugendbeteiligung. Die Beteiligung nur an der allgemeinen Befragung lag unter dem Durchschnitt nach Erfahrungswerten und kann damit nicht zufriedenstellen.

Damit hat die Rücklaufquote natürlich nicht den Status einer repräsentativen Stichprobe, weder der ÖPNV-Nutzer noch der Nichtnutzer und weist - wie zu vermuten ist - überwiegend die Meinung der Unzufriedenen aus.

<sup>42</sup> Sozialpädagogisches Institut Berlin „Walter May“

<sup>43</sup> 15 Fragebögen konnten nicht ausgewertet werden, weil sie nicht ausgefüllt oder nicht lesbar waren.



Für mögliche künftige Befragungen sollte deshalb vor allem Folgendes beachtet werden:

1. Breite Information über diverse Kanäle zur Organisation, den Ablauf und vor allem die Zielstellungen der Aktion
2. Längere Befragungsperiode von 3 - 4 Monaten
3. Generell Bereitstellung und Teilnahmemöglichkeit mit Online-Formular, das mit jedem (üblichen) Endgerät bedient werden kann
4. Teilnahmemöglichkeit aber auch über andere Kanäle (bis hin zum Amtsblatt oder Ausdruck und Postversand), um nicht einzelne Nutzergruppen einzuschränken
5. Ausrichtung des Programms der Kinder- und Jugendbefragung neben der Interessenlage dieser Nutzergruppe auch auf das Gesamtanliegen der Befragungsaktion.

#### 4.2.2 Auswertung und Ergebnisse der allgemeinen Befragung

Bei der im Folgenden dargestellten zahlenmäßigen Auswertung ergibt die Summe der jeweiligen Nennungen in den einzelnen Sachverhalten nicht immer die Gesamtsumme der eingegangenen Fragebögen, weil häufig nicht zu allen Fragestellungen Angaben oder teilweise nicht auswertbare Angaben gemacht wurden, andererseits aber auch Doppelnennungen zugelassen waren.

##### Geographische und demographische Struktur der Beteiligung:

Um die Aussagen der weiteren Aspekte der Befragung interpretieren zu können, ist eine Aufführung der geographischen und demographischen Struktur notwendig. Über den Fragebogen wurde die Gemeinde, der betreffende Wohnortsteil, die Altersgruppe, das Geschlecht und die Tätigkeit erfasst.

**Tabelle 4-1 Fragebögen insgesamt und nach Teilräumen**

Eingegangene Fragebögen			Auswertbare Fragebögen nach Teilräumen		
	Anzahl	Anteil		Anzahl	Anteil
gesamt	398	100,0 %	Gesamt	383	100,0 %
auswertbar	383	96,2 %	BU	176	45,6 %
			WMR	187	48,8 %
			extern	13	3,4 %
			k.A.	7	1,8 %

Die sogar mehrheitliche Verteilung der Fragebögen nach der Herkunft WMR spricht für das Engagement der Bürger\*innen dort, weil ihr Bevölkerungsanteil geringer ist als der im BU. Tatsächlich aber liegt die Ursache in einer starken Konzentration der Beteiligung in auch kleineren Orten im WMR (siehe **Tabelle 4-2**).

Die nachstehende Auflistung zeigt die Gemeinden mit mindestens 10 Teilnahmen und Berlin.



Tabelle 4-2 Fragebögen nach Gemeinden (ab 9 Stück) und Teilräumen

Eingegangene Fragebögen nach Gemeinden und Teilräumen					
Gemeinde	Teilraum	Anzahl	% an Gesamt	% an Teilraum	Bemerkung
Rüdersdorf	BU	52	13,6 %	29,6 %	dar. 45x OT Lichtenow
Müncheberg	WMR	43	11,2 %	23,0 %	
Altlandsberg	BU	33	8,6 %	18,8 %	fast ausschl. Ortsteile
Neuenhagen	BU	27	7,1 %	15,3 %	
Treplin	WMR	23	6,0 %	12,3 %	
Letschin	WMR	22	5,7 %	11,8 %	
Hoppegarten	BU	21	5,5 %	11,9 %	dar. 13x Hönow
Strausberg	BU	18	4,7 %	10,2 %	
Prötzel	WMR	14	3,7 %	7,5 %	alle OT Prädikow
Peter/Egger	BU	13	3,4 %	7,4 %	alle OT Eggersdorf
Fred-Vogel	BU	12	3,1 %	6,8 %	alle OT Fredersdorf, meist Nord
Rehfelde	BU	12	3,1 %	6,4 %	überw. OT Rehfelde, Werder
Zeschdorf	WMR	10	2,6 %	5,4 %	überw. Alt Zeschdorf, Döbberin
Berlin	extern	9	2,4 %	69,2 %	

Es ist zwar eine Konzentration der Rückläufe auf den BU und Gebiete mit größerer Siedlungsdichte festzustellen, beispielhaft zu nennen sind: Rüdersdorf, Strausberg und die Großgemeinden an der Ostbahn. Die Rückläufe aus den vorstehend genannten 13 Gemeinden (ohne Berlin) machen mehr als 78 % aller Rückläufe aus. Darunter sind aber mit Müncheberg, Treplin, Letschin, Prötzel, Rehfelde und Zeschdorf auch Gemeinden im ländlichen Raum mit bedeutenden Anteilen. Ansonsten war die Beteiligung aus dem ländlichen Raum eher gering ausgeprägt.

Es sind mit Lichtenow und Prädikow zwei Ortsteile abhebbar mit einer in Relation zur Einwohnerzahl umfangreichen und wahrscheinlich auch abgestimmten Beteiligung.

Tabelle 4-3 zeigt die Alters- und Geschlechterverteilung der Stichprobe. Es überwiegt relativ deutlich der Anteil der weiblichen Teilnehmer. Allerdings ist eine solche Verteilung relativ typisch für Befragungen zum ÖPNV und fällt meist noch etwas deutlicher aus. Neben dem höheren weiblichen Anteil an der Wohnbevölkerung liegt das daran, dass zumindest erwachsene Frauen häufiger den ÖPNV nutzen als Männer. Zudem zeigen Frauen und Mädchen im Durchschnitt ein größeres Interesse an Verbesserungen im ÖPNV und sind eher bereit, sich dafür zu engagieren.

Deutlich zu erkennen ist die Häufung in der Altersgruppe „20-65 Jahre“ (Erwerbsalter) und der erhebliche Anteil von über 65-Jährigen an der Befragung.

Tabelle 4-3 Teilnehmer nach Geschlecht und Altersgruppe

Teilnehmer nach Geschlecht			Teilnehmer nach Altersgruppe		
	Anzahl	Anteil		Anzahl	Anteil
männlich	158	41,3 %	0-20 J.	63	16,5 %
weiblich	188	49,1 %	20-65	242	63,2 %
divers	4	1,0 %	ü65	74	19,3 %
k.A.	33	8,6 %	k.A.	4	1,0 %





Erfreulich ist - neben der außerdem erfolgten Kinder- und Jugendbeteiligung - der Anteil der Teilnehmer im (überwiegend) Vorerwerbsalter oder auch von Studierenden. Die zum Komplex 7 gestellten Fragen bezüglich der Abfahrtszeiten der Verkehrsmittel zur Schule, zur Ankunftszeit und zur Wartezeit vor Schulbeginn haben keine systematischen Probleme und Mängel offenbar gemacht. Der generelle Wunsch nach mehr Fahrtenangebot (früh und vor allem nachmittags), kürzeren Fahrzeiten durch direktere Streckenführung, zuverlässigere Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln ist Gegenstand der qualitativen Auswertung.

Zufriedenheit nach Teilräumen und Altersgruppen:

Im zweiten Fragenkomplex wurde die Zufriedenheit der Teilnehmer\*innen in Bezug auf den ÖPNV erfragt. Die Skala zur Erfassung der Zufriedenheit reicht von 1 - nicht zufrieden bis 10 - sehr zufrieden. Diese Angaben wurden kombiniert mit den Angaben Teilraum des Wohnorts und denen zur Altersgruppenzugehörigkeit.

Außerdem hatten die Befragten die Möglichkeit, die Taktichte der einzelnen Verkehrsträger zu bewerten. Diese Angaben dienten einerseits als Kontrollgröße zur Plausibilisierung der Angaben zur Zufriedenheit und wurden andererseits zur Bewertung der qualitativen Aussagen herangezogen.

Tabelle 4-4 zeigt die Zufriedenheitsverteilung auf der Skala von 1 bis 10 insgesamt und nach Teilräumen und Altersgruppen. Es wurde sowohl eine einfache Durchschnittsermittlung als auch eine Medianbestimmung durchgeführt. Die Bestimmung des Medians (Zentralwert) ist dann sinnvoll, wenn eine Verfälschung des Ergebnisses durch einzelne unrealistische Ausreißerwerte vermieden werden soll. Das war vorliegend der Fall, wenn einzelne Teilnehmer die höchste Zufriedenheit „10“ angegeben, ansonsten aber eine durchgängig eher negative Bewertung vorgenommen haben (offensichtliches Fehlverständnis).

**Tabelle 4-4 Zufriedenheit nach Teilräumen und Altersgruppen**

	Zufriedenheit nach Teilräumen		Zufriedenheit nach Altersgruppen		
	Median	Durchschnitt		Median	Durchschnitt
gesamt	3	3,34	0-20 J.	3	3,62
BU	4	3,83	20-65	3	3,19
WMR	2	2,88	ü65	3	3,65
extern	3	3,33			

Nach allgemeiner Erfahrung liegt der nach Befragung resultierende Zufriedenheitsindex bezogen auf den ÖPNV in vergleichbaren Regionen mit verdichteten und größeren ländlichen Anteilen zwischen 3,5 und 4,0 (eher dichter an 4,0). Er wird nur in Ausnahmefällen deutlich über 5,0 liegen können, weil sich an einer solchen Befragung in nur ebensolchen Ausnahmefällen die Zufriedenen beteiligen, sondern fast nur überwiegend generell oder partiell Unzufriedene und die, die ein strategisches Ziel, nämlich die Hinwirkung auf eine Angebotsverbesserung, verfolgen. Die Zufriedenen äußern Zustimmung eher seltener.

Die ermittelten Werte für den Landkreis Märkisch-Oderland liegen relativ stark unter den statistisch erwartbaren Werten, dabei annähernd gleich nach den Altersgruppen, aber deutlich besser im BU mit überwiegend gutem Angebot und sehr schlecht im WMR mit zumindest weitgehend sehr schlechtem



Angebot. Werte unter „3“ sollten bei einer größeren Stichprobe nicht vorkommen und signalisieren Handlungsbedarf.

Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel und Fahrtzweckverteilung:

Im dritten Fragenkomplex wurde die Nutzungshäufigkeit der verschiedenen Verkehrsmittel erhoben und erfragt, zu welchen Fahrtzwecken die Nutzung erfolgt. Hierbei konnten die Teilnehmenden den Verkehrsmitteln (Regionalbahn/-express, S-Bahn, Bus, Pkw/Motorrad/Roller, Fahrrad/E-Bike/E-Roller) 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 BU und WMR unterschieden.

Die **Tabelle 4-5** und **Tabelle 4-6** zeigen zunächst, dass etwa ein Drittel der Teilnehmenden den SPNV und fast die Hälfte der Teilnehmenden den kÖPNV (fast) nie benutzt. Das stellt einerseits der Angebotssituation ein schlechtes Zeugnis aus, schränkt andererseits aber auch die Repräsentativität der Befragung ein und lässt lediglich die Schlussfolgerung zu, dass ein Drittel bzw. die Hälfte der Teilnehmenden das SPNV- bzw. kÖPNV-Angebot als so ungeeignet einschätzt, dass eine Nutzung ausgeschlossen wird.

**Tabelle 4-5 Nutzungshäufigkeit des SPNV absolut und anteilig nach Teilräumen**

Nutzungshäufigkeit SPNV an x Tagen pro Woche nach Teilräumen, absolut						
	(fast) nie	1-2	3-4	5-6	tgl.	k.A.
gesamt	120	67	43	29	27	97
BU	57	20	18	18	20	43
WMR	61	42	21	10	5	48
Nutzungshäufigkeit SPNV an x Tagen pro Woche nach Teilräumen, anteilig						
	(fast) nie	1-2	3-4	5-6	tgl.	k.A.
gesamt	31,3 %	17,5 %	11,2 %	7,6 %	7,1 %	25,3 %
BU	32,4 %	11,4 %	10,2 %	10,2 %	11,4 %	24,4 %
WMR	32,6 %	22,5 %	11,2 %	5,4 %	2,7 %	25,7 %

**Tabelle 4-6 Nutzungshäufigkeit des kÖPNV absolut und anteilig nach Teilräumen**

Nutzungshäufigkeit kÖPNV an x Tagen pro Woche nach Teilräumen, absolut						
	(fast) nie	1-2	3-4	5-6	tgl.	k.A.
gesamt	182	39	20	34	45	63
BU	84	16	8	18	33	17
WMR	93	21	9	14	12	38
Nutzungshäufigkeit kÖPNV an x Tagen pro Woche nach Teilräumen, anteilig						
	(fast) nie	1-2	3-4	5-6	tgl.	k.A.
gesamt	47,5 %	10,2 %	5,2 %	8,9 %	11,8 %	16,5 %
BU	47,7 %	9,1 %	4,6 %	10,2 %	18,8 %	9,7 %
WMR	49,7 %	11,2 %	4,8 %	7,5 %	6,4 %	20,3 %



Dabei verwundern allerdings die fast gleichen Ergebnisse für BU und WMR, was für sehr unterschiedliche Begehrlichkeiten spricht.

Bei der Angabe einer häufigen Nutzung (täglich oder an 5-6 Tagen) ergeben sich lediglich Werte von ca. 15 % (SPNV) und 20 % (KÖPNV), wobei hier allerdings der BU deutlich bessere Werte aufweist, was sich ebenfalls in einer geringeren Nutzungshäufigkeit des MIV zeigt. Das lässt sich vor allem durch die kürzeren Wege, durch die bessere Erschließung mit Fahrradinfrastruktur sowie durch das deutlich bessere Angebot des ÖPNV im BU erklären.

#### Bedingungen für eine häufigere Nutzung des ÖPNV:

Auf die Frage nach den Bedingungen, die den Teilnehmenden von einer häufigeren oder überhaupt einer Nutzung des ÖPNV abhalten, waren insgesamt 9 Sachverhalte zur Auswahl gestellt, wobei auch zusätzliche Angaben gemacht werden konnten. In der Regel wurde dabei alles angekreuzt von unzuverlässigen Angeboten in allen Taktfamilien, zu wenig Angebot ganztägig und nachts, nicht funktionierenden Anschlüssen bis zu unattraktiven Linienführungen und fehlenden Haltestellen.

Einziges Merkmal, welches kaum eine Rolle spielte, war „keine vollständige Barrierefreiheit“.

Da diese Angaben insgesamt leider zu undifferenziert waren, eignen sie sich nicht für die formale, quantitative Auswertung, sondern können nur Gegenstand der qualitativen Auswertung sein.

#### Häufigstes Fahrziel extern:

Auf die Frage nach dem häufigsten Fahrtziel der ÖPNV-Nutzung haben 55,1 % der Teilnehmenden aus dem BU und 52,9 % der Teilnehmenden aus dem WMR (Summe 52,5 %) ein Ziel außerhalb des Kreisgebietes angegeben. In 103 Fällen war das Berlin, ansonsten 22x Frankfurt (Oder), 6x Erkner, 5x Eberswalde und in Einzelfällen Blumberg, Fürstenwalde, Woltersdorf und Neubrandenburg.

#### Ticketnutzung absolut und anteilig nach Teilräumen:

Wenn der überwiegende Teil der Teilnehmenden den ÖPNV eher nicht regelmäßig nutzt, ist sehr gut nachvollziehbar, dass auch das Hauptgewicht der Ticketnutzung<sup>44</sup> mit 43 % auf Einzelfahrscheinen (auch Tageskarten und Mehrfahrtenkarten) liegt und nicht etwa auf Monatskarten. Das ist in beiden Teilräumen so, mit 51 % Anteil aber natürlich besonders im WMR ausgeprägt. Die Nutzung von Jobtickets ist mit 5 % in der Stichprobe durchgängig noch wenig verbreitet, was aber ebenfalls zumindest weitgehend in der Struktur der Teilnehmenden begründet ist.

<sup>44</sup> Abkürzungen zur Ticketnutzung:

D = DeutschlandTicket

E = Einzelfahrschein, Tageskarte, Mehrfahrtenkarte

Sch = Schüler-/Azubikarten, Studierendenticket,  
sofern kein Semesterticket

Job = Jobticket, Semesterticket

MonKmA = Monatskarte mit Abo, Jahreskarte

MonKoA = Monatskarte ohne Abo, 7-Tage-Karte



**Tabelle 4-7 Ticketnutzung absolut und anteilig nach Teilräumen**

Ticketnutzung nach Teilräumen, absolut									
	D	E	Sch	Job	MonKmA	MonKoA	Andere	mehrere	k.A.
gesamt	87	163	44	19	6	2	8	24	30
BU	42	60	31	9	5	1	6	18	4
WMR	38	95	12	9	1	1	2	6	23
Ticketnutzung nach Teilräumen, anteilig									
	D	E	Sch	Job	MonKmA	MonKoA	Andere	mehrere	k.A.
gesamt	22,7 %	42,6 %	11,5 %	5,0 %	1,6 %	0,5 %	2,1 %	6,3 %	7,8 %
BU	23,9 %	34,1 %	17,6 %	5,1 %	2,8 %	0,6 %	3,4 %	10,2 %	2,3 %
WMR	20,3 %	50,8 %	6,4 %	4,8 %	0,5 %	0,5 %	1,1 %	3,2 %	12,3 %

Interessant ist das Ergebnis zur Nutzung des DeutschlandTickets. Hier haben 23 % aller Teilnehmenden angegeben, dieses zu nutzen, im BU 24 % und im WMR 20 %. Die zu erwartende Differenzierung wäre größer, weil die Attraktivität des DeutschlandTickets stark von den Nutzungsmöglichkeiten, d. h. vom nutzbaren Angebot, abhängig ist.

Bereitschaft zur Entrichtung höherer Fahrpreise für verbesserte ÖPNV-Angebote:

Die Frage, ob Teilnehmende bereits sind, im Falle eines verbesserten Angebots (unterstellt wurde natürlich eine deutliche, durchgehende und nicht nur punktuelle Verbesserung) dafür einen höheren Fahrpreis zu akzeptieren, haben fast der Hälfte (46 %) der Teilnehmenden insgesamt mit „ja“ beantwortet, im WMR sogar 47 %.

**Tabelle 4-8 Bereitschaft zur Entrichtung höherer Ticketpreise für verbessertes Angebot, absolut und anteilig nach Teilräumen**

Mehrpreisbereitschaft absolut nach Teilräumen				Mehrpreisbereitschaft absolut nach Altersgruppen			
	ja	nein	k.A.		ja	nein	k.A.
gesamt	175	182	26	0-20 J.	33	23	7
BU	78	90	8	20-65	14	122	6
WMR	88	84	15	ü65	26	36	12
extern	6	4	3				
Mehrpreisbereitschaft anteilig nach Teilräumen				Mehrpreisbereitschaft anteilig nach Altersgruppen			
	ja	nein	k.A.		ja	nein	k.A.
gesamt	45,7 %	57,2 %	6,8 %	0-20 J.	52,4 %	36,5 %	11,1 %
BU	44,3 %	51,1 %	4,6 %	20-65	47,1 %	50,4 %	2,5 %
WMR	47,1 %	44,9 %	8,0 %	ü65	35,1 %	48,7 %	16,2 %
extern	46,2 %	30,8 %	23,1 %				

Das deutet auf eine hohe Preiselastizität hin. Auch an dieser Stelle ist aber wieder relativierend zu bemerken, dass die Hälfte der Teilnehmenden Nicht- oder Gelegenheitsnutzer des ÖPNV ist, denen es relativ gleichgültig ist, wenn ein Einzelfahrschein teurer ist. Sie sehen vor allem das verbesserte Angebot. Regelmäßige Nutzer bewerten Angebotsverbesserungen zwar auch positiv, sind aber auch preissensibler.



### Institutionenbefragung:

Im Komplex 8 des Fragebogens hatten Institutionen (Unternehmen, Einrichtungen, Kommunen, Schulen usw.) die Möglichkeit, auf Probleme ihrer Erreichbarkeit mit dem ÖPNV hinzuweisen und Verbesserungen anzuregen. Von dieser Möglichkeit ist leider nicht Gebrauch gemacht worden. Es gibt zwar eine ganze Reihe von Fragebögen, bei denen einzelne Fragen zu diesem Komplex beantwortet wurden, jedoch ganz offensichtlich von einzelnen Mitarbeitern dieser Institutionen, nicht als Institution selbst. Insofern wurden dies Fragebögen wie normale Bürgerfragebögen behandelt.

### Qualitative Auswertung der allgemeinen Bürgerbefragung:

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

Die verschiedenen Anmerkungen, Ideen und Vorschläge wurden 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 mindestens ebenso viele negative Anmerkungen bezüglich des SPNV als für den kÖPNV geäußert wurden. Die negative Wahrnehmung des ÖPNV ist somit mindestens zur Hälfte im SPNV begründet.

Dennoch konnten auch hilfreiche Anmerkungen zum kÖPNV in die Maßnahmenplanung mit einfließen. 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.

### Vorrangig thematisierte Probleme:

Allgemein:	Unzuverlässigkeit des SPNV und des kÖPNV, Ausfälle und Verspätungen, nicht funktionierende Anschlüsse, Überfüllung der S5 in der HVZ, Zu wenig Angebot generell und insbesondere außerhalb der HVZ, mehr Rückfahrten für Schüler wegen häufigen Unterrichtsausfällen Schülerticket zu teuer, warum nicht umsonst, wie in Berlin?
Altlandsberg:	kein oder zu wenig Angebot am Abend und am Wochenende, Zu wenige und nur Rufbus-Verbindung zum Bf Werneuchen
Fredersdorf-Vogelsdorf:	Busse fahren abends nur im 1h-Takt
Müncheberg:	überfüllte Züge RB26, Zugausfälle, kein Nachtverkehr
Neuenhagen bei Berlin:	kein Nachtverkehr, überfüllte Züge der S5
Prötzel OT Prädikow:	lange und umständliche Anfahrt zu Bundstift-Schulen in Strausberg, generell schlechte Anbindung des OT bei gestiegenem Bedarf



- Rüdersdorf OT Lichtenow: Lichtenow Dorf nicht angebunden, weite Wege auch für Schüler, lange Anfahrt bis GS am Stienitzsee in Hennickendorf
- Treplin: keine nutzbaren Verbindungen zu Bf Jacobsdorf oder Briesen, kein Abend und Nachtangebot
- Meistgenannte Forderungen und Vorschläge:
- Allgemein: Zuverlässigkeit vor allem des SPNV erhöhen und bessere Anschlussicherung mit dem kÖPNV,  
Angebotsverdichtung im SPNV zur Vermeidung von Überfüllungen der Züge, S5 erweiterter 10min-Takt, RB26 30min-Takt, RB60 durchgehender 60min-Takt  
Im BU ganztägig Busse im 20/30min-Takt, im WMR 60min-Takt und nicht nur auf den Schülerverkehr beschränkt  
Generell mehr Angebote abends (teilweise nachts) und am Wochenende  
Flächendeckende Rufbus-Angebote
- Altlandsberg: regelmäßige Verbindungen zur S-Bahn (gemeint offensichtlich für die Ortsteile), Angebot am Abend, in der Nacht und am Wochenende verbessern, häufigere Bedienung der Linien 931 und 933, mehr kreisübergreifende Verbindungen mit Landkreis BAR, Verbindungen mit Berlin verbessern
- Berlin: RB26 im 30min-Takt bedienen
- Fredersdorf-Vogelsdorf: S5 im 10min-Takt bedienen
- Hoppegarten: Schulcampus Altlandsberg mit Linien 935 und 943 öfter anfahren
- Letschin: Rufbus-Angebot ausbauen, RB60 im 60min-Takt bedienen
- Müncheberg: RB26 Obersdorf im 60min-Takt bedienen, Rufbus-Angebot ausbauen, Umstiegszeiten in Werbig zwischen RB26 und RB60 verbessern
- Neuenhagen bei Berlin: RB-Halt für Hoppegarten/Neuenhagen  
Flächenrufbus einführen  
Abend- und Wochenendangebot verbessern  
Halt der S5 im 10min-Takt  
Taktverdichtung der Linie 940
- Petershagen/Eggersdorf: Umstiegszeiten S Strausberg verlängern, Schulcampus Altlandsberg öfter anfahren
- Prötzel OT Prädikow: Prädikow häufiger anfahren, 1h-Takt gewünscht, auch abends Angebot, Verbindung Prädikow - Buckow - Müncheberg verbessern
- Rehfelde: Anschluss Bus 934 an RB26 sichern, Direktverbindung Rehfelde/Werder nach Rüdersdorf schaffen, RB26 auf 30min-Takt verdichten





Rüdersdorf OT Lichtenow:	Buslinienführung über Lichtenow Dorf Busverbindung bis Rehfelde/Strausberg Rufbus-Angebot ausbauen Lichtenow in Tarifwabe Rüdersdorf integrieren
Treplin:	Rufbus-Angebot ausbauen, Verbindungen in die Städte verbessern
Zeschdorf:	generell mehr Angebot auf allen Linien.

#### 4.2.3 Auswertung und Ergebnisse der Kinder- und Jugendbefragung

Aufgrund der eigenen Gestaltung eines Fragebogens, angepasst auf die Probleme von Kindern und Jugendlichen, sowie der auch durch SPI selbst durchgeführten Auswertung, konnten die Ergebnisse nicht vergleichbar sein mit denen der allgemeinen Bürger- und Institutionenbefragung. Dennoch gibt es viele Parallelen in den Angaben, sowohl was die Schülerbeförderung angeht, als auch was allgemein das ÖPNV-Angebot angeht. Wesentlich weniger eine Rolle spielt allerdings der SPNV, dessen Angebot und dessen Zuverlässigkeit bei den Angaben der Kinder- und Jugendlichen, was aber auch an den Fragestellungen lag, die vorrangig auf den Busverkehr ausgerichtet waren.

Die Kinder und Jugendlichen nutzen den ÖPNV etwa zur Hälfte für Ausbildungszwecke und Schwerpunktmäßig auch in den entsprechenden Zeiten 7:00 - 9:00 Uhr (28 %), 13:00 - 15:00 Uhr (26 %) und 16:00 - 18:00 Uhr (18 %). Weitere wichtige Fahrzwecke sind Freunde besuchen (10 %), Einkaufen (8 %), Arbeit (7 % bei den über 18-Jährigen) und Sport (6 %).

Damit ist es auch nicht verwunderlich, dass die Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot mit 4,4 von 10 deutlich höher angegeben wird, als dies im Ergebnis der allgemeinen Befragung der Fall ist, weil die Angebote im Busverkehr eben sehr stark am Bedarf des Schülerverkehrs ausgerichtet sind.

Die Frage, ob es mehr Haltestellen am Wohn- oder Zielort geben soll, haben 26 % der Teilnehmenden mit „ja“ und 74 % mit „nein“ beantwortet. Aus der konkreten Fragestellung: Wo und warum soll es weitere Haltestellen geben, wurden jedoch weniger entsprechende Hinweise gegeben, von denen einzelne aber durchaus sinnvoll sind.

Die Fahrzeiten der Busse (wobei unklar ist, ob nach den Fahrten, den Fahrtenlage oder den Fahrzeilängen gefragt war) werden zu 82 % als nicht zufriedenstellend bewertet, 18 % als zufriedenstellend. Auch das ist nachvollziehbar, da gerade Schülerfahrten aus Gründen des wirtschaftlichen Betriebs in der Gestaltung eher als zu lang empfunden werden und ihre Anzahl nie ausreichend erscheint.

Ansonsten ist die Gesamteinschätzung durch folgende Merkmale geprägt:

- Die Busse müssen viel häufiger fahren. Insbesondere muss man früh zu allen Unterrichtsbeginnzeiten gelangen, auch wenn Stunden ausfallen oder der Unterrichtsbeginn an den einzelnen Tagen unterschiedlich ist. Ebenso muss man nachmittags nach allen Unterrichtsstunden fahren können, auch wenn Unterricht ausfällt, z. B. wegen Hitze frei.
- Die Fahrzeiten sollen sich mehr an den Unterrichtszeiten orientieren.



- Auch über den Schülerverkehr hinaus sollen die Busse auf allen Linien viel häufiger fahren und auch am Wochenende.
- Die Anschlüsse sollen besser klappen.
- Fahrradmitnahme im Bus soll möglich sein.

Die Einzelhinweise der Kinder und Jugendlichen finden sich teilweise in der Gesamteinschätzung wieder, sind ansonsten aber so speziell und teilweise eben auch auf einzelne Personen bezogen, dass diese nur als Übersicht an die betreffenden Verkehrsunternehmen übergeben werden können, die dann eine technologische Prüfung durchführen werden.

#### 4.2.4 Schlussfolgerungen und Ableitungen

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

- Die Unzufriedenheit mit dem ÖPNV ist flächendeckend und etwa gleichermaßen ausgeprägt in beiden Teilräumen durch den SPNV und den kÖPNV und in besonderer Weise auch durch Mängel in der Verknüpfung zwischen beiden Systemen begründet.
- Es erfolgt eine Weitergabe der Anforderungen für den SPNV an die dafür zuständigen Stellen beim VBB.
- Es erfolgen Ableitungen aus der Unzufriedenheit im kÖPNV auf Erschließung, Mindestbedienung, Verkehrsachsen, Umsteigerelationen und die damit jeweils verbundene Standardvorgaben.
- Verbesserte Anbindung der Ortsteile von Altlandsberg und Erfordernis der Stärkung Kreisgrenzen überschreitender hochwertiger ÖPNV-Angebote mit tangentialer Ausrichtung.
- Entwicklung von Konzepten für flexible und alternative Bedienungen (On-Demand-Verkehre) mit flächenhaftem Betrieb und deren Anwendbarkeit.

### 4.3 Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Märkisch-Oderland besteht auch künftig in der Unterstützung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Das ÖPNV-Angebot ist unter den jeweiligen finanziellen Rahmenbedingungen zur Sicherung der Mobilität zu gestalten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der MIV Bestandteil der Gesamtmobilität ist.

Dafür werden folgende **Leitlinien** beschlossen:

- (1) Das ÖPNV-Angebot ist als **ganzheitliches, integriertes System** aus SPNV-Regionalverkehr, S-Bahn, Straßenbahn-, Stadt-, Kurortbus- und Regionalbus sowie Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung alternativer Bedienungselemente und des Radverkehrs zu entwickeln. Das ÖPNV-Angebot hat dabei einen wichtigen Beitrag zur **Daseinsvorsorge**, zur **Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen** in allen Teilräumen, zur Realisierung guter und gerechter **Bildungschancen** 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 Teilraumes Berliner Umland sowie in städtischen und in ländlichen Siedlungsgebieten



Rechnung zu tragen. Der Aufgabenträger strebt eine um eine flächendeckende, aber angemessene und strukturierte **Erhöhung der ÖPNV-Bedienstungsstandards** an.

- (3) Bei der Erfüllung wesentlicher - regionaler und überregionaler - Verbindungsfunktionen nimmt das **SPNV-Angebot** eine **Rückgratfunktion** wahr. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger und Besucher des Landkreises ein.

Der Landkreis Märkisch-Oderland setzt sich im Regionalbahnverkehr für die Erhaltung und Verbesserung der Attraktivität der RB60 (durchgehender 60min-Takt) sowie für eine Erhöhung der Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit - sowohl der Strecken- als auch der Platzkapazität der Fahrzeuge sowie der Reisegeschwindigkeit - auf der RB26 ein. Dabei sollen Müncheberg im 30min-Takt und Werbig ganztägig stündlich bedient werden, um vermehrte Umstiegsmöglichkeiten zur RB60 zu schaffen, insbesondere wenn auch diese durchgängig im 60min-Takt bedient wird.

Hinsichtlich der S5 soll der 10min-Takt bis Fredersdorf erweitert werden. Durch diese Maßnahmen soll die Erreichbarkeit des Berliner Zentrums und des Flughafens BER aus dem gesamten Kreisgebiet weiter gestärkt werden.

Der Landkreis unterstützt die Reaktivierung von SPNV-Strecken und Stationen, sofern entsprechende Machbarkeitsuntersuchungen dafür überzeugende Ergebnisse erbringen und wird in diesem Fall die Anpassung des Angebots im kÖPNV veranlassen.

- (4) Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die **Schülerbeförderung** auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung einen zentralen Stellenwert. Sie soll die Erfüllung des Bildungsauftrags der Schulen im Rahmen der technologischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten unterstützen. Den Anforderungen der demografischen Entwicklung folgend soll aber auch 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**. Das kann auch zutreffend sein, wenn wesentliche Standorte außerhalb des Kreisgebietes liegen.

- (6) Der Aufgabenträger setzt sich generell für **anforderungsgerechte ÖPNV-Verbindungen mit den benachbarten Gebietskörperschaften** Land Berlin, Landkreise Barnim und Oder-Spree sowie die Stadt Frankfurt (Oder) ein und wird bei Bedarf zwecks Unterstützung den VBB einbeziehen.

- (7) Der Aufgabenträger setzt sich für eine anforderungsgerechte **grenzüberschreitende Verkehrsverbindung** zwischen dem Landkreis MOL und der Republik Polen ein. Diese ist auch zukünftig durch die Schienenverkehrsverbindung der Ostbahn und nicht durch grenzüberschreitende Busverkehre zu gewährleisten. Die Gestaltung der Angebote im kÖPNV soll die Bedeutung dieser Verbindung jedoch berücksichtigen und weiter stärken.

- (8) Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch **Reduzierung der Schadstoffemissionen** einen wirksamen Beitrag zur Erhöhung des ÖPNV-Anteils am Modal Split, zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann. Soweit adäquate Fördermöglichkeiten durch Bund oder Land genutzt werden können, wird der Landkreis unter Beachtung europäischer und nationaler Rechtsvorschriften auf der Grundlage einer geeigne-



ten Umsetzungsstrategie eine schrittweise **Umstellung der Fahrzeugflotte auf emissionsfreie Antriebe** unterstützen.

- (9) 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 Ortsverkehren im BU, im Stadtverkehr sowie in Verkehrsachsen vorzusehen. Hierzu gehört auch die bedarfsgerechte **Gestaltung von PlusBus-Linien**.
- (10) Der Landkreis leistet einen angemessenen Beitrag zur **Erhaltung der Straßenbahnen**.
- (11) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die Einbeziehung **bedarfsgesteuerter Angebote** zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Verkehrsachsen. Zur Sicherung einer verbesserten Grundversorgung der Wirtschaftlichkeit soll unter Nutzung des geltenden, nunmehr wieder deutlich erweiterten Rechtsrahmens in dünn besiedelten, ländlichen Teilräumen insbesondere für Nichtschultage das ÖPNV-Angebot außerhalb der Hauptverkehrsachsen zunehmend bedarfsgesteuert gestaltet werden.
- (12) Der Landkreis ist offen für die Einführung von **Initiativen im Bereich alternativer Mobilität** unter Einbindung der Gemeinden.
- (13) Die Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Angeboten stellt für den Nutzer ein wichtiges Qualitätsmerkmal dar. Es ist eine hohe **Verknüpfungsquote** anzustreben, um eine hohe Attraktivität der Verkehrsangebote durch Nutzungssynergien zu erreichen.
- (14) 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).
- (15) 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 weiterhin darauf hingearbeitet, dass die Anforderungen der Barrierefreiheit des ÖPNV, die nach § 8 Abs. 3 Satz 3 Personenbeförderungsgesetz einschl. der möglichen Ausnahmen nach Satz 4 bereits bis 2022 zu erfüllen waren, möglichst weitgehend erfüllt werden können. Mit diesem NVP werden die gesetzlich vorgesehenen Ausnahmen nach § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG festgelegt.
- (16) 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. Ein bundesweit geltender **Einheitstarif** (DeutschlandTicket) kommt dann zur Anwendung, wenn dieser genehmigt wird, eine Anwendungsanordnung besteht und solange ein vollständiger finanzieller Nachteilsausgleich aus Bundes- und/oder Landesmitteln erfolgt.
- (17) Der Aufgabenträger wirkt auf eine Verbesserung der **Qualität und Wirtschaftlichkeit** des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisation, die Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkommnung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling mit Anreizregelungen.



#### 4.4 Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen

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

- (1) Der Landkreis Märkisch-Oderland nimmt seine Funktion gemäß § 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg als **Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV** in seinem Zuständigkeitsgebiet wahr.
- (2) Dem Landkreis kommt danach sowohl die volle **Aufgabenverantwortung** als auch die volle **Ausgabenverantwortung** für die Verwendung eigener Mittel sowie nach der Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg auch für die Verwendung der Landesmittel für die ÖPNV-Förderung zu. Hierzu gehören auch die Mittel für die investive Landesförderung von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der pauschalierten Zuführung und der Objektförderung nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Landes.
- (3) Gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB als **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe** der kommunalen Aufgabenträger festgelegt ist der kÖPNV vom Landkreis Märkisch-Oderland als **Teil der 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, nach Abwägung auch dann, wenn dieses die Mindestanforderungen der Daseinsvorsorge überschreitet.
- (5) Der Aufgabenträger sichert die **ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (öDA)** für gebündelte Leistungen im Busverkehr sowie die Leistungen im Tram- und Fährverkehr 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 (z. B. durch Änderung der Landesmittelzuführung und Investitionsförderung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Haushalt des Landkreises diese Aufgabe sicherstellen kann.

#### 4.5 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](#)<sup>45</sup> beinhaltet

- a) die Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung von Verkehrsachsen, festgelegt nach einer Kategorisierung des ÖPNV-Netzes,

<sup>45</sup> Verkehre, die nicht auf Stadtlinien oder Linien der Orts- oder Kurortverkehre stattfinden.



- b) die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Regional- und S-Bahn, Bus, flexible und alternative Angebote) zum und vom nächsterreichbaren Zentralen Ort, sowie
- c) besondere Vorgaben für den Schülerverkehr.

Der Bedienungsstandard für Stadt- und Ortsverkehre<sup>46</sup> beinhaltet

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

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

#### Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Regional-, Stadt- und Ortsverkehr ist grundsätzlich einzuhalten. Lediglich die Reisezeitvorgabe in der Verbindung mit Oberzentren hat nur orientierenden Charakter bei der Mindesterschließungsvorgabe für Siedlungseinheiten. Von der Reisezeitvorgabe 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 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 Ertragsprognose) nachzuweisen.

Eine Initiative zur Anpassung kann auch vom Aufgabenträger ausgehen. Der Betreiber ist in diesem Falle zur Unterstützung der Klärung durch Datenbereitstellung verpflichtet.

#### **4.5.1 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.

<sup>46</sup> Stadtverkehre sind Verkehre, die weit überwiegend innerhalb eines städtischen Siedlungsgebietes stattfinden. In größeren Gemeinden und Städten ohne ausgeprägte städtische Siedlungsstruktur (in der Regel unter 10.000 Einwohner) können Ortsverkehre angeboten werden. Ortsverkehre (eigentlich auch Nachbarortverkehre) sind hier auch Verkehre zwischen zwei oder mehreren benachbarten Gemeinden innerhalb eines eng definierten Raumes (hier: BU).





Die Kategorien von Bedienungsrelationen und -räumen werden nach **Tabelle 4-9** festgelegt.

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

**Tabelle 4-9 Kategorisierung der Bedienungsrelationen und -räume**

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

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.

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 festgelegten Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen im kÖPNV bilden die Achsen des regionalen Buslinienverkehrs.

Daneben werden auch Erschließungsfunktionen erfüllt. Diese sind aber von nachrangiger Bedeutung.

Gliederung und Charakteristik:

*(mit moderater Erhöhung der Anforderungen)*

- Hauptverbindungsrelation SPNV:
  - angebotsorientiertes Fahrtenangebot
  - durchgehender Taktverkehr
  - mindestens 60min-Takt (Mo - So, am Wochenende ggf. eingeschränkt)



- Hauptverbindungsrelation kÖPNV PlusBus (HVR+):
  - 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 (HVR):
  - großräumige Verbindung zwischen Zentralen Orten mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
  - Verbindungen zu Zentralen Orten in benachbarten Gebietskörperschaften
  - überwiegend angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan oder zumindest regelmäßiges Angebot mit mindestens 12 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr, bei ggf. bedarfsabhängiger Anpassung  
(Eine vertaktete Bedienung liegt auch vor, wenn auf Grund des Schülerverkehrs eine geringfügige Abweichung einzelner Fahrtenlagen erforderlich ist oder einmalig am Tag ein Lastrichtungswechsel erfolgt)
  - am Wochenende Mindestangebot von 4 als Fahrtenpaare nutzbaren Fahrten je Tag und Richtung Sa und 3 Fahrtenpaaren So
  - Schnellbus-Charakter ist anzustreben  
(hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Minimierung von Stichfahrten)
  - Einsatz barrierefreier Fahrzeuge
- Verbindungsrelation SPNV: (wird künftig in MOL nicht mehr vorkommen)
  - durchgehender Taktverkehr
  - 120min-Takt (Mo - So)
- Verbindungsrelation kÖPNV (VR):
  - 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 - Fr,
  - 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, bei ggf. bedarfsabhängiger Anpassung
  - am Samstag Mindestangebot nach Bedarf mit mindestens 3 Fahrtenpaaren
  - Einsatz barrierefreier Fahrzeuge.



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

Charakteristik: laut Tabellen 4-13 und 4-14

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

Charakteristik:

- Erschließung des Stadt- oder Ortsgebietes
- Anbindung der Stadtgebiete an SPNV-Zugangsstellen
- Anbindung und Erschließung größerer Gewerbestandorte
- Nachbarörtliche Verbindung
- angebotsorientierte Bedienungshäufigkeit durch Taktfahrplan und Überlagerung zu dichten Fahrtenfolgen
- Einsatz bedarfsabhängiger Bedienformen zur Ergänzung in den Randzeiten sinnvoll.

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

Gliederung und Charakteristik:

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



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

Die gegenwärtigen Angebotsumfänge in den Relationen des kategorisierten Netzes sind den Karten 6 - 9 für Schul- und Ferientage sowie Samstage und Sonn- und Feiertage zu entnehmen. Die notwendige Anzahl von Bedienungsfahrten je Richtung kann im Einzelfall auch durch Addition von Linienwegen in der gleichen Relation entstehen.

#### 4.5.2 Vorgaben zur Mindestbedienung für das regionale Hauptnetz

Das regionale Hauptnetz - auch bezeichnet als regionale Verkehrsachsen - wird im kÖPNV durch die PlusBus-Relationen (HVR+), Hauptverbindungsrelationen (HVR) und Verbindungsrelationen (VR) gebildet. Der Mindestbedienungsstandard wird für jede Achse entsprechend ihrer Einordnung in diese Kategorien festgelegt. Die Definition der Relationen im Hauptnetz sowie die entsprechenden Mindestbedienungshäufigkeiten sind in Tabelle 4-10 aufgeführt.

Tabelle 4-10 Definition und Vorgaben für die Relationen im regionalen Hauptnetz Bus

Kategorie Relation	Mindestbedienung (Fahrten pro Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
<b>Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)</b>			
S Strausberg Bf <> Rüdersdorf <> S Erkner Bf/ZOB	15	7	5
Bad Freienwalde Bf/ZOB <> Wriezen Bf <> Reichenow Krz <> SRB Nord Bf	15	7	5
S Erkner Bf/ZOB <> Woltersdorf <> Schöneiche b. Berlin <> S Neuenhagen	15	7	5
Fürstenwalde Bf <> Müncheberg Stadt <> Müncheberg Bf	15	7	5
Müncheberg Stadt <> Müncheberg Bf <> Buckow <> Strausberg Stadt <> Gielsdorf <> Wesendahl <> Wegendorf <> Werneuchen Bf <> Bernau	15	7	5
<b>Hauptverbindungsrelationen (HVR)</b>			
Bad Freienwalde ZOB <> Werneuchen Bf	12	4	3
Seelow ZOB <> Manschnow	12	4	3
Manschnow <> Lebus <> Frankfurt (Oder) Bf	12	4	3
<b>Verbindungsrelationen (VR)</b>			
Müncheberg Stadt <> Seelow ZOB	8	3	0
Bad Freienwalde ZOB <> Oderberg Stadtmitte	8	3	0
Bad Freienwalde ZOB <> Hohenwutzen Dorf	8	3	0
Wriezen Bf <> Neuhardenberg ZOB <> Seelow-Gusow Bf <> Seelow ZOB	8	3	0
Seelow ZOB <> Friedersdorf <> Lebus ( <> Frankfurt (Oder))	8	3	0
Bad Freienwalde <> Falkenberg <> Eberswalde	8	3	0
Küstrin-Kietz <> Manschnow ( <> Seelow)	8	3	0

**Hinweis:**

Die vorstehenden Relationen sind „Von-Nach-Verbindungen“ und keine Linien. Sie können durchgehend mit einer Linie, mit Ausnahme der PlusBus-Linien 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 Ausgestaltung der Plusbus-Linie Müncheberg <> Strausberg <> Werneuchen <> Bernau steht unter dem Vorbehalt einer Machbarkeitsuntersuchung zur Klärung des Fahrgastpotenzials und der Wirtschaftlichkeit. Die Plusbus-Linie Müncheberg Bf <> Fürstenwalde Bf ist mit dem Landkreis Oder-Spree und der Busverkehr Oder-Spree GmbH abzustimmen.

Die Kategorie der PlusBus-Relationen (HVR+) stellt eine erhebliche Aufwertung dieser Relationen dar. Die gelb markierten Relationen sind zusätzliche Planungen. Bei den weiteren Hauptnetzkatgorien wurden die Vorgaben moderat weiter erhöht.

Die Relationen stellen im Wesentlichen Verbindungen zwischen zentralen Orten und Verknüpfungspunkten im ÖPNV-System her. HVR Bad Freienwalde <> Werneuchen Bf hat darüber hinaus eine Bedeutung als Verlängerung der Bahnstrecke Berlin <> Werneuchen (RB25) in Richtung Nordosten und somit für die Erreichbarkeit der Metropole Berlin.

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

#### 4.5.3 Mindesterschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten

Die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten gemessen an der Einwohnerzahl und für Arbeitsplatzschwerpunkte mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Regionalbahn, S-Bahn, Tram, Bus, Bedarfsverkehre) zum/vom nächsterreichbaren Zentralen Ort ist neben den Bedienungsvorgaben für die Netzkategorien die zweite Komponente eines allgemeinen Mindestbedienungsstandards.

Allgemeine Bemessungsgrundlage für Mindesterschließungsvorgaben im Regionalverkehr ist die Einwohnerzahl. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Flächendeckende Vorgaben über alle Größenkategorien werden nur für die Verkehrstage Mo - Fr gemacht. Ein generelles Abgehen davon mit Erweiterung auf das Wochenende ist nicht möglich, weil dann das gesamte Ergänzungsnetz am Wochenende zu bedienen wäre. Allerdings soll ab der Größenklasse V (ab 500 Einwohner) auch an Samstagen die Erreichbarkeit eines Zentralen Ortes hergestellt werden. Diese Vorgabe wurde (ab Größenklasse IV = >1.000 Einw.) erstmals in den Nahverkehrsplan 2020 bis 2024 eingefügt und soll nunmehr erweitert werden.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern zu erschließen, für Siedlungseinheiten mit weniger als 100 Einwohnern gilt dies nur optional. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die



Schülerbeförderung ist entsprechend der geltenden Schülerbeförderungssatzung gesondert geregelt (vgl. Abschnitt 4.5.4).

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte der Landesplanung und Grundfunktionaler Schwerpunkte (GSP) der Nahbereichsebene mit dem SPNV/kÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag (außer Feiertagen) ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß Tabelle 4-11 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort mit einer dazwischen liegenden sinnvollen Aufenthaltsdauer (Fahrtenpaare).

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>47</sup>

Die bisher geltenden Mindestvorgaben wurden gegenüber vorherigen Fortschreibungen bereits moderat erhöht und werden mit vorliegender Fortschreibung in Relation mit vergleichbaren Landkreisen weiter erhöht, weil sonst bezüglich des öffentlichen Mobilitätsangebotes die erforderliche Attraktivität des ländlichen Raumes abseits der Verkehrsachsen nicht erreicht werden kann.

Es bleiben aber allgemeingültige Mindestvorgaben, die im BU völlig unproblematisch sind, weil sie weit übertroffen werden. Im WMR können die Vorgaben - gemäß den Ergebnissen in Abschnitt 2 - zumindest mit konventionellen Angeboten nicht wirtschaftlich erfüllt werden. Hier müssen verstärkt bedarfsgezielte Angebote installiert werden, die sich zumindest teilweise auch von der Linienbindung lösen.

**Tabelle 4-11 Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag, Samstag)**

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Größenklasse	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte, Montag bis Freitag (Mindestanzahl Fahrtenpaare)	
		Grundfunktionaler Schwerpunkt der Nahbereichsebene (GSP)	Mittelzentrum (MZ) Oberzentrum (OZ)
6.000 und darüber	I	selbst GSP	10
3.000 bis unter 6.000	II	selbst GSP	8
2.000 bis unter 3.000	III	selbst GSP oder 10	7
1.000 bis unter 2.000	IV	8	6
500 bis unter 1.000	V	6	4
200 bis unter 500	VI	5	4
100 bis unter 200	VII	4	2
unter 100	VIII	optional	optional

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

<sup>47</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 GSP = 30 min; MZ = 60 min; OZ = 90 min.

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

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

Für die Erreichbarkeit der Oberzentren wurde bisher neben Berlin und Frankfurt (Oder) auch Eberswalde als Zentraler Ort mit der Funktionalität eines Oberzentrums bewertet. Dies ist in der vorliegenden Fortschreibung unterblieben, weil es nicht zutreffend ist und Eberswalde nicht die vollständige Versorgungsfunktion eines Oberzentrums erreicht. Daher fällt in diesem Punkt das Analyseergebnis zusätzlich negativ aus.

#### 4.5.4 Besondere Vorgaben für die Schülerbeförderung

Es besteht satzungsgemäß<sup>48</sup> ein Beförderungsanspruch ab bestimmten Mindestentfernungen für den Schulweg zur/von der zuständigen Schule innerhalb des Landkreises, der nach Altersstufen differenziert ist

- a. 2,0 km Primarstufe (Jahrgangsstufen 1 - 6)
- b. 3,5 km Sekundarstufe I (Jahrgangsstufen 7 - 10)
- c. 5,0 km Sekundarstufe II.

Die Anforderungen sind damit gegenüber dem Nahverkehrsplan 2020 bis 2024 bei der Sek I geringfügig und bei der Sek II erheblich gestiegen. Zudem ist der Begriff der nächsterreichbaren Schule der entsprechenden Schulform für die Bemessung der Schulwegentfernung entfallen.

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

In Ergänzung zu den Satzungsvorgaben sind ebenso differenzierte Schulwegzeiten nach Altersstufen in der Summe aus Reisezeiten (Fahr- und Umsteigezeiten) und Wartezeiten einzuhalten.

- Die Fahrzeit in der Primarstufe soll 60 min nicht überschreiten.  
Schulwegzeiten von 90 min sollen in der Primarstufe die Ausnahme sein, für die Mehrheit der Schüler werden max. 60 min angestrebt. Um dies zu erreichen, sollen die Schulen ihre Unterrichtszeiten mit den Busfahrplänen abstimmen.
- Die Schulwegzeit in der Sekundarstufe I und II wird auf 115 min begrenzt.
- Im Hinblick auf eine Neuvergabe der Leistungen der Schülerbeförderung wird durch deren Träger geprüft und darauf hingewirkt, einen Umstieg für Grundschüler bzw. zumindest Erstklässler sowie ein Verlassen des Hauses vor 6:00 Uhr auszuschließen.

<sup>48</sup> Satzung des Landkreises Märkisch-Oderland zur Schülerbeförderung (Schülerbeförderungssatzung) vom 08.11.2023.



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

Die Festlegung der beiden Rückfahrten, für die die Vorgaben verbindlich einzuhalten sind, hat in Abstimmung mit den Schulen bzw. Schulstandorten ohne Sonderregelung an einzelnen Tagen, also als täglich gültige Festlegung, zu erfolgen.

Beförderungsanspruch besteht nur beim Besuch der nach dem Lehr- und Stundenplan vorgesehenen Unterrichtsveranstaltungen. Die vorstehenden Qualitätsvorgaben gelten nur für Schulen in öffentlicher Trägerschaft und für Ersatzschulen.

Im Hinblick auf die Sicherung eines wirtschaftlich effizienten Schülerverkehrs ist außerdem darauf hinzuwirken, dass die Schulen die Unterrichtsbeginns- und -endzeiten auf die Fahrzeiten der öffentlichen Verkehrsmittel abstimmen. Das heißt nicht, dass sich die Unterrichtszeiten nach den Fahrplänen zu richten haben, sondern eine Abstimmung mit Abwägung der Interessenlagen und Möglichkeiten vorzunehmen. Dabei ist sicherzustellen, dass der Regelunterricht nur in besonders abgestimmten Einzelfällen (Beschlüsse der Schulkonferenz und der Konferenz der Schülerinnen und Schüler, jeweils mit Zweidrittel-Mehrheit) vor 7:30 Uhr und nur in Ausnahmefällen ab 7:00 Uhr beginnt. Orientiert wird auf einen Unterrichtsbeginn um 8:00 Uhr. Die vorherige Festlegung eines spätesten Unterrichtsbeginns um 8:30 Uhr (ebenfalls mit zulässigen Ausnahmen) ist entfallen.<sup>49</sup>

Im Schülerverkehr sind erhöhte Sicherheitsanforderungen gestellt. Der Träger der Schülerbeförderung stimmt sich mit Schulen, Kreisschulbeirat und Verkehrsunternehmen über ggf. erforderliche Maßnahmen zur Gewährleistung der Anforderungen ab (vgl. auch [Abschnitt 4.7.\(5\)](#)).

#### 4.5.5 Vorgaben zur Mindestbedienung für den Stadtverkehr Strausberg

Stadtverkehr wird auch weiterhin in Strausberg angeboten. Der vormalige Stadtverkehr Bad Freienwalde wurde aufgrund der geringen Einwohnerzahl schon im NVP 2020 - 2024 den Weiteren Orts- und Kurortverkehren (vgl. [Abschn. 4.4.7](#)) zugeordnet. Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehr nach [Tabelle 4-12](#) beinhaltet:

- zunächst die jetzt bis Strausberg Nord in HVZ und NVZ durchgängig im 20min-Takt verkehrende S-Bahn.
- dazu bietet die Straßenbahn Mo - Fr einen 20min-Grundtakt sowie am Wochenende einen 40min-Grundtakt,
- ergänzt durch Busangebote im nördlichen Stadtbereich mit einem 60min-Grundtakt Mo-Fr und einem 120min-Grundtakt am Wochenende
- Sollte der Betrieb der Straussee-Fähre (Linie 39) auf die Wochenenden saisonal beschränkt werden, ist eine hinreichende Bedienung des Bereiches Jenseits des Sees vorzusehen.

<sup>49</sup> Verwaltungsvorschriften über die Organisation der Schulen in inneren und äußeren Schulangelegenheiten (VV-Schulbetrieb - VV SchulB) vom 29.06.2010, zuletzt geändert durch VV vom 19.10.2022 (Abl. MBlS/22 [Nr. 41], S. 440, Abschnitt 1 Punkt 2



Tabelle 4-12 Vorgaben für den Stadtverkehr Strausberg

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

Die Bedienungszeiträume sind aus vorstehender Tabelle ablesbar. Eine Unterscheidung der Vorgaben zwischen Haupt- und Nebenverkehrszeit wird nicht vorgenommen. Die Stadtbuslinien 946 und 947 in der Kernstadt Nord verkehren gegenwärtig nur bis ca. 17:00 Uhr und nur Mo-Fr.

Die Abgrenzung der Stadtbereiche geht aus Karte 49 hervor.

#### 4.5.6 Vorgaben zur Mindestbedienung für Ortsverkehre im Berliner Umland

Der Bedienungsstandard für die Ortsverkehre im Teilraum Berliner Umland (BU) beinhaltet

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

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

Die Zuordnung der einzelnen Relationen zu den Kategorien ist aus Tabelle 4-13 und Karte 47 ersichtlich. Da in Kategorie D kein quantitativer Mindestbedienungsstandard festgelegt ist, gelten dafür mindestens die allgemeinen Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten nach Tabelle 4-11.

Die funktionelle Bedeutung und der generelle Mindestbedienungsstandard der einzelnen Kategorien sind in Tabelle 4-14 aufgeführt. Als Hauptverkehrszeit (HVZ) werden auf Grundlage der Nachfragespitzen Mo - Fr die Zeiträume 05:30 - 08:00 Uhr und 15:00 bis 18:30 Uhr definiert.<sup>50</sup>

<sup>50</sup> Eine geringfügige richtungsbezogene Verschiebung der HVZ-Zeiträume unter Beibehaltung der Dauer der HVZ ist zulässig.



Tabelle 4-13 Übersicht der Relationen/Bereiche im Teilraum Berliner Umland

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

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

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



Tabelle 4-14 Definition und Vorgaben der Kategorien im Teilraum Berliner Umland

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

Damit ist das landkreisfinanzierte Busverkehrsangebot im BU definiert. Sofern Kommunen mehr Angebot wünschen, z. B. eine Ausdehnung der 20min-Taktbedienung über die HVZ hinaus, eine Ausdehnung der abendlichen Betriebszeiten oder mehr Angebote an Wochenenden, ist das dann möglich, wenn das durchführende Verkehrsunternehmen dies kapazitiv leisten kann und die nutznießende/n Kommune/n einen dafür ermittelten Nachteilsausgleich tragen.

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

#### 4.5.7 Vorgaben zur Mindestbedienung für weitere Ortsverkehre und Kurortverkehre

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

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



Tabelle 4-15 Vorgaben für weitere Orts- und Kurortverkehre

Stadt- bereich	Montag-Freitag		Samstag		Sonn- und Feiertag	
	Takt [min]	Bedienungs- zeitraum	Takt [min]	Bedienungs- zeitraum	Takt [min]	Bedienungs- zeitraum
Kurort Bad Freienwalde						
Kernstadt	120 (HVZ 60)	05:00 - 19:00	120	08:00 - 19:00	-	-
Außen- bereich	Bedarfsgerechte, regelmäßige Bedienung (Orientierung auf 120 min-Fahrtenfolge)		-	-	-	-
Ortsverkehr	Relation		Betriebstag		Fahrtenfolge [min]	Bedienungs- zeitraum
Seelow	Busbahnhof - Gusow, Bahnhof		Montag-Freitag		60	05:30 - 20:30
			Samstag, Sonntag		120	08:00 - 18:30
Müncheberg	Stadt - Bahnhof		Montag-Freitag		60 (HVZ 30)	05:30 - 20:30
Buckow	Stadt - Müncheberg, Bf		Montag-Freitag		120 (HVZ 60)	05:00 - 20:00
			Samstag		120	08:00 - 20:00

- Die Vorgaben unterscheiden sich insofern, dass für Bad Freienwalde eine Verbindungs- und Erschließungsvorgabe gemacht wird, für Seelow, Müncheberg und Buckow nur eine Verbindungsvorgabe bezogen auf eine bestimmte Relation.
- In Bad Freienwalde in der Kernstadt 120min-Grundtakt Montag - Freitag sowie Samstag, für den Mo - Fr in der Hauptverkehrszeit (HVZ) die Verdichtung auf einen 60-min-Takt erfolgt; in Randbereichen ein durchgehender 120min-Grundtakt Mo - Fr. Eine Angebotsverstärkung wird aufgrund der vergleichsweise geringen Einwohnerzahl als nicht angemessen eingeschätzt, aber auch keine Angebotsreduzierung.
- Als Hauptverkehrszeit (HVZ) gelten für die Stadt Bad Freienwalde die Zeiträume 05:00 - 09:00 Uhr und 14:00 - 19:00 Uhr.
- Die Abgrenzung der Stadtbereiche in Bad Freienwalde geht aus Karte 50 hervor.
- Für Seelow, Müncheberg und Buckow gehen die vorgegebenen Takte bzw. Fahrtenfolgen mit Zuordnung der Betriebszeiten aus dem unteren Teil von Tabelle 4-15 hervor.

#### 4.5.8 Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang

Die Verknüpfung zwischen SPNV und kÖPNV sowie zwischen den Buslinien und Straßenbahnlinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum. An den wichtigsten Verknüpfungspunkten soll außerdem eine Ver-





knüpfung mit dem Individualverkehr (Park+Ride, Bike+Ride) sowie an ausgewählten Mobilitätsstationen ggf. auch mit Formen der Mikromobilität und alternativen Bedienelementen 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 Anschlussicherheit zu verbessern.

Verkehrliche Gestaltung

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

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

**Tabelle 4-16 Kategorisierte Verknüpfungspunkte (Vp)**

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

Zur Gewährleistung der Anschlüsse zwischen den Verkehrsmitteln sollen sich die Umsteigezeiten orientieren an

- der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen,
- einer Zeitreserve für Fahrplanabweichungen (die leider insbesondere an den Stationen der RB26 extrem schwer einzuschätzen ist) und
- einer zusätzlichen zumutbaren Wartezeit.

Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen, der aufgrund unterschiedlicher Übergangszeiten an den Verknüpfungspunkten variiert. Die Festlegungen zu den Umsteigezeiten an den einzelnen Verknüpfungspunkten sind in Tabelle 4-17 zusammengefasst.



Tabelle 4-17 Umsteigezeiten an den Verknüpfungspunkten

Verknüpfungspunkt	Umsteigebeziehung	Umsteigezeit [min]	
		Minimal	Maximal
S Strausberg Bf	Bus - Bahn	5	15/20
	Bahn - Bus	3	15
	Bus - Bus	2	15
S Strausberg Nord	Bus - Bahn	5	15/20
	Bahn - Bus	3	15
	Bus - Bus	2	15
Bad Freienwalde, Bf/ZOB	Bus - Bahn	8	15/20
	Bahn - Bus	5	15
	Bus - Bus	2	15
Wriezen, Bf	Bus - Bahn	5	15/20
	Bahn - Bus	3	15
	Bus - Bus	2	15
Müncheberg, Bf	Bus - Bahn	5	20
	Bahn - Bus	3	15
	Bus - Bus	2	15
Seelow-Gusow, Bf	Bus - Bahn	5	20
	Bahn - Bus	3	15
Frankfurt (Oder), Bf	Bus - Bahn	10	20
	Bahn - Bus	5	15
Müncheberg, Stadt	Bus - Bus	2	15
Seelow, ZOB	Bus - Bus	2	15
Altlandsberg, Markt	Bus - Bus	2	15
S Birkenstein	Bus - S-Bahn	7	20
	S-Bahn - Bus	5	15
	Bus - Bus	2	15
S Hoppegarten	Bus - S-Bahn	7	20
	S-Bahn - Bus	5	15
	Bus - Bus	3	15
S Neuenhagen	Bus - S-Bahn	5	20
	S-Bahn - Bus	3	15
	Bus - Bus	2	15
S Fredersdorf	Bus - S-Bahn	7	20
	S-Bahn - Bus	5	15
	Bus - Bus	5	15
S Petershagen Nord	Bus - S-Bahn	5	20
	S-Bahn - Bus	3	15
	Bus - Bus	2	15
S Erkner Bf/ZOB	Bus - Bahn	7	15
	Bus - S-Bahn	7	15
Werneuchen, Bf	Bus - Bahn	5	15
U Hönow	Bus - U-Bahn	3	15
Werbig, Bf	Rufbus - Bahn	Orientierung	20
Letschin, Bf	Rufbus - Bahn	Orientierung	20
Neutrebbin, Bf	Rufbus - Bahn	Orientierung	20



Bei den minimalen fahrplanmäßigen Anschlusszeiten Bus-Bus und teilweise Bahn-Bus wurde aus den Erfahrungen heraus eine etwas höhere Reserve vorgesehen, wobei generell vermehrt technische Möglichkeiten der Anschlusssicherung genutzt werden sollen. Die maximale fahrplanmäßige Anschlusszeit bei PlusBus-Verknüpfungen (15 min) wurde zusätzlich gesondert vorgegeben.

Für die hinzugekommenen Verknüpfungspunkte für den Anschluss zwischen Flächenrufbus und Bahn wurde lediglich ein Orientierungswert für eine maximale Übergangszeit angegeben, um den Freiheitsgrad nicht von vorn herein zu stark einzuschränken. Eine längere Anschlusszeit wäre in Anbetracht der eher kurzen Wege jedoch nicht attraktiv.

#### 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 4-18](#) erarbeitet. Daraus sind auch die Kriterien für die weitere Untergliederung der Haltestellen nach der Kategorie C ablesbar.

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

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Im VBB-Gebiet werden die Haltestellen nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:<sup>51</sup>

- A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte und Busbahnhöfe) mit
  - im Regionalverkehr mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr), ZOB
  - im Stadt- und Ortsverkehr mehr als 500 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr), ZOB
  - Haltestelle an SPNV-Stationen mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag (Mo-Fr)
  
- B - Umstiegshaltestellen mit regionaler/städtischer Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte und kleinere Busbahnhöfe/zentrale Haltestellen) mit
  - im Regionalverkehr 125 - 250 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr), kleiner ZOB
  - im Stadt- und Ortsverkehr 250 - 500 Ein- und Aussteigern pro Tag (Mo-Fr), kleiner ZOB
  - Haltestellen an SPNV-Stationen mit 250 - 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag (Mo-Fr)

<sup>51</sup> Nachstehende Klassifizierungsmerkmale sind nicht verbindlich und sind deshalb gegenüber dem ursprünglichen Leitfadentext des VBB, das möglicherweise zu stark auf den ländlichen Raum ausgerichtet war, angepasst. Im Leitfaden des VBB zum Ausbau „barrierefreier Haltestellen“ vom 16.08.2021 werden deshalb Angaben zu einem „VBB-Standard“ und Auflösungen zu einer „Weiteren Kategorisierung“ gemacht.



- C - Standardhaltestellen - diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsfunktionen weiter untergliedert (C1 bis C3).
- C1 - Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität oder Mindestumfang beim Fahrgastaufkommen  
(Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarorts- und Regionalverkehrs mit mind. 60 min Taktintervall oder mind. 100 Ein- und Aussteigern pro Tag, nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien oder Bus/Tram, Bus/Tram-Bahn, einzige Haltestelle in Siedlungseinheiten mit mindesten 500 Einw., auch viele Schulhaltestellen)
  - C2 - Standardhaltestellen ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (Aufkommen mehr als 20 Ein- und Aussteiger pro Tag)
  - C3 - Aufkommensschwache Standardhaltestellen 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 und § 31 BOStrab, die Haltestellenbezeichnung, die Liniennummer(n) sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Abs. 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 4-18** den Maßstab.

Es besteht noch immer die nicht abgeschlossene Aufgabe, eine Kategorisierung der insgesamt 659 Haltestellenbereiche im Kreisgebiet, darunter 32 Straßenbahnhaltestellen, nach Richtungshaltestellen (Masten) zu erfassen und in Form eines Haltestellenkatasters nach den Ausstattungsmerkmalen gemäß **Tabelle 4-18** zu kategorisieren. Als zusätzliche Ausstattungsmerkmale sind die Barrierefreiheit schaffenden Merkmale (siehe nachstehend in **Tabelle 4-19**) zu erfassen.



Tabelle 4-18 Richtwerte für die Ausstattung von Haltestellen

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
<b>Kennzeichnung der Haltestelle</b>					
Haltestellenschild	VU	VU	VU	VU	VU
Haltestellenname	VU	VU	VU	VU	VU
Verkehrsunternehmen, Betreiber-Logo					
VBB-Logo, Nummer der Tarifwabe, Hinweis 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	(VU)		
Abfahrtafel			VU	VU	VU
Tarfinformation	VU	VU	VU		
<b>Weitere Informationen</b>					
Liniennetzpläne	VU	VU	VU	(VU)	(VU)
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	BLT	BLT	(BLT)		
Fahrpläne des SPNV-Regionalverkehrs	VU	(VU)			
Dynamische Fahrgastinformation (DFI)	VU	(VU)			
<b>Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen</b>					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	VU	(VU)			
Entwerter, stationär	VU	VU	(VU)		
<b>Aufenthaltskomfort</b>					
Befestigte Wartefläche	BLT	BLT	BLT	BLT	(BLT)
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	BLT	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	(BLT)		
Mobilitätsstationen	BLT	(BLT)			

VU - Zuständigkeit liegt bei Verkehrsunternehmen

( ) - bei Bedarf

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

Es sollen die VBB-Richtlinien Fahrgastinformation in der jeweils aktuellen Fassung zur Anwendung gebracht werden.



### Verknüpfung mit dem Individualverkehr

Nach **Tabelle 4-18** 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.<sup>52</sup>

Hinsichtlich B+R-Anlagen unterstützt der Landkreis ausdrücklich den weiteren Ausbau insbesondere vorhandener Plätze, auch durch höherwertige Anlagen (wie Fahrradparkhäuser und Fahrradboxen). Der Landkreis MOL sieht Abstellboxen (vorrangig für E-Bikes, mit elektronischem Zugangssystem) als eine machbare Ergänzung zum ÖPNV. In Rüdersdorf, Schulzendorf, Diedersdorf und Prötzel sind erste derartige Stationen eingerichtet worden. Die Nutzung ist allerdings noch gering.

Die finanzielle Unterstützung der Kommunen für P+R- sowie B+R-Ausbaumaßnahmen erfolgt neben der Landesförderung über die Richtlinie ÖPNV-Invest auch weiterhin über eine ÖPNV-Förderrichtlinie des Landkreises.<sup>53</sup>

Für Haltestellen der Kategorie A und teilweise auch B, die gleichzeitig Verknüpfungspunkte sind, sollen schrittweise und je nach örtlichen Gegebenheiten auch sogenannte Mobilitätsstationen vorgesehen werden, die Ausleihmöglichkeiten für Fahrräder und E-Bikes, E-Scooter und Lastenräder, Leihfahrzeuge mit Ladepunkten usw. umfassen können.

### Barrierefreie ÖPNV-Infrastruktur

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG sollte der ÖPNV bereits bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein. Diese Forderung besteht neben den Fahrzeugen 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 und auch nicht absehbar ist. Das dafür vorgesehene Vorgehen ist in **Abschnitt 5** beschrieben.

Eine **barrierefreie Haltestelle** soll mindestens die laut Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“<sup>54</sup> im VBB mit gemeinsamen ergänzenden Empfehlungen von BBG und mobus sowie in Korrespondenz zu den Checklisten des für Verkehr zuständigen Thüringer Landesministeriums (erarbeitet durch die Fachhochschule Erfurt) vorgegebenen baulichen Mindestanforderungen erfüllen, die in folgenden Hauptparametern zusammengefasst werden:

<sup>52</sup> Leitfaden Parken am Bahnhof und Bike+Ride / Park+Ride im Land Brandenburg. Endbericht mit Anhängen. VBB im Auftrag des MIL 2020, Aktualisierung 17.04.2023 (Bearbeitung: BAHNSTADT Planungsgesellschaft für Bahnhofsentwicklung mbH, BERLIN)

<sup>53</sup> Aktuell gültig:

Richtlinie des MIL zur Förderung von Investitionen für den ÖPNV im Land Brandenburg (RiLi ÖPNV-Invest), gültig in der Fassung vom 20.01.2020, zuletzt geändert durch Bekanntmachung vom 05.10.2022 (ABL/22 [Nr. 43])

Richtlinie des Landkreises Märkisch-Oderland zur Förderung von Fahrzeugen, Fahrzeugausstattungen und kommunaler ÖPNV-Infrastrukturanlagen vom 13.12.2023, gültig ab 2024

<sup>54</sup> VBB, 16.08.2021, vormals festgelegt in: „Qualitätsstandards des VBB“.





Tabelle 4-19 Parameter für barrierefreie Haltestellen

Parameter		Straßenbahn	Bus
1	Haltekantenhöhe	mind. 17 cm	16 -18 cm, mögl. Verwendung Kasseler Bord oder vergleichbarer Schrägbord
2	Aufstellfläche	Befestigt; Mindestlänge 200 cm (besser wie bei Parameter 3) und Mindestmanövrierfläche für Rollstühle von 150 cm vor/nach der Rampe (Tiefe)	
3	Bordlänge	12 - 18 m je nach örtlichen Platzverhältnissen und Fahrzeug- einsatz, nach Möglichkeit nicht unter 10 m	
4	Taktile Indikatoren	Blindenleitstreifen oder andere taktile Bodenindikatoren	
5	Zuwegung	Befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegung mit Absatz max. 3 cm, Gefälle max. 6 %, Breite mind. 120 cm	

Bordhöhe Bus 16 cm entspricht Empfehlung nach Leitfaden mobus und BBG, Bordhöhe 18 cm nach angepasstem VBB-Leitfaden.

In den „Empfehlungen der BBG und mobus für den Ausbau von Haltestellen und Hinweisen zum VBB-Leitfaden zum Ausbau barrierefreier Haltestellen“ werden weitere Hinweise zur Gestaltung, z. B. der Borde, der Straßenquerungen, zu den Begegnungsabständen, zur Positionierung der Masten oder zu den Leitsystemen gegeben.

Eine barrierefreie Haltestelle ermöglicht nur dann einen barrierefreien Zu- und Abgang, wenn auch barrierefreie Fahrzeuge mit mindestens einem niederflurigen Ein- und Ausstieg (oder Hublift) und mit ausreichender Türbreite zum Einsatz kommen.

#### 4.6 Entwicklung des Angebots im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der Landkreis hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz ist das Land Brandenburg Aufgabenträger des SPNV. Das für den SPNV zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung bedient sich in der Planung, Organisation und Kontrolle des SPNV des VBB als Regieebene.

##### 4.6.1 Maßnahmen des LNVP 2023 bis 2027 und Perspektivplanung

Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist die nunmehr vorliegende Endfassung nach Anhörung des Landesnahverkehrsplans 2023 vom 31.08.2023. Darin sind die geplanten Infrastruktur- und Bedienungsangebote nach Zielnetzen mit differenzierten Umsetzungshorizonten 2023 (Ist), 2027 (Dezember) und Ausblick auf nach 2030 festgelegt. Für den Landkreis Märkisch-Oderland finden die nächsten Verbesserungen im SPNV noch vor Inkrafttreten dieses kommunalen Nahverkehrsplans im Dezember 2024 statt. Darüber hinausgehende geplante Verbesserungen bedürfen eines Ausbaus der Infrastruktur



und sind gegenwärtig zeitlich noch nicht terminiert und auch im Landesnahverkehrsplan lediglich als Teil der Perspektivplanung aufgeführt, so dass im Rahmen dieses kommunalen Nahverkehrsplans lediglich auf die Änderungen zum Dezember 2024 und auf die gegenwärtigen Planungen für den Zeitraum nach Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans eingegangen wird.

Im Dezember 2024 wird das Angebot im SPNV voraussichtlich in folgender Weise verbessert:

- Die Linie RB60 wird ab Dezember 2024 auf der gesamten Länge im Stundentakt verkehren und für den Abschnitt Wriezen - Seelow (Mark) eine Fahrzeit von weniger als 30 min benötigen. Der dafür notwendige Ausbau des Streckenabschnitts Wriezen - Seelow auf 80 km/h ist bereits erfolgt.
- Die beschleunigten Fahrten der Linie RB26 sollen zudem zukünftig ebenfalls in Werbig halten, so dass dort ebenfalls ein durchgehender stündlicher Halt entsteht.
- Auf der RB26 wird ein Taktverstärker eingeführt werden, der Mo-Fr zwischen Berlin-Ostkreuz (ggf. Zwischenschritt Berlin-Lichtenberg) und Müncheberg verkehrt und einen zusätzlichen Halt dort sowie in Herrensee und Rehfelde (kein sauberer 30min-Takt) bringt.
- Die RB25 wird ab Dezember 2024 zwischen Berlin-Ostkreuz (ggf. Zwischenschritt Berlin-Lichtenberg) und Werneuchen auf einen angenäherten 30min-Takt verdichtet.
- Auf den Linien RB25 und RB60 sowie auf den Verstärkerfahrten der RB26 zwischen Müncheberg und Berlin-Ostkreuz/Lichtenberg werden ab Dezember 2024 batterieelektrische Fahrzeuge des Typs Siemens Mireo Plus B verkehren. Auf den anderen Fahrten der RB26 werden wie bisher Dieseltriebwagen vom Typ Pesa Link eingesetzt. Grund dafür ist, dass es noch keine einsatzbereiten Fahrzeuge mit alternativen Antrieben für das Einsatzprofil der RB26 mit nur einem kurzen elektrifizierten Streckenabschnitt (nur Berlin-Lichtenberg - Biesdorfer Kreuz) gibt und zudem eine Zulassung für das polnische Streckennetz für die hier benötigte kleine Anzahl an Fahrzeugen unwirtschaftlich wäre.
- Auf allen Linien werden klimatisierte und mit WLAN ausgerüstete Fahrzeuge eingesetzt.

Aus der Perspektivplanung des LNVP 2023 (i2030) werden folgende Absichten entnommen:

Der 10min-Takt der Linie S5 soll von Hoppegarten bis Strausberg erweitert werden. Hierfür ist ein größtenteils zweigleisiger Ausbau der Strecke notwendig. Die Vorplanungen laufen gegenwärtig, es gibt aber noch keinen konkreten Realisierungszeitraum. In der weiteren Perspektivplanung (Zielkonzeption des Projekts RailBlu<sup>55</sup>) ist die Einführung eines 10min-Takts auf der S5 bis Strausberg Nord vorgesehen. Dafür sind allerdings weitaus umfangreichere Baumaßnahmen notwendig als für die Verlängerung des 10min-Taktes bis Bf Strausberg. Eine Kannibalisierung der Nachfrage mit der Strausberger Eisenbahn ist in diesem Fall zu befürchten.

Es ist ein weitgehender Ausbau der Ostbahn und eine Aufnahme des Streckenausbaus in den Bundesverkehrswegeplan ist vom Verkehrsausschuss des Bundestags empfohlen worden. Im Endzustand soll die gesamte Strecke zwischen Biesdorfer Kreuz und Kostrzyn elektrifiziert und für eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut sein. Grund hierfür ist neben einer Ausweitung der Regionalverkehre auch

<sup>55</sup> Railblu: Grenzüberschreitendes Interreg-Projekt zur Analyse, Prognose und Verbesserung grenzüberschreitender Verbindungen mit Polen. Die hierbei unterstellten Verbesserungen im SPNV sind Teil der Perspektivplanung des Landesnahverkehrsplans geworden.



eine Entlastung der Bahnstrecke Berlin - Frankfurt (Oder) von durchgehenden Güterzügen, da diese Strecke zunehmend überlastet ist.

Bis 2035 soll zunächst ein durchgehender 30min-Takt zwischen Berlin und Kostrzyn ermöglicht werden und die Strecke soll elektrifiziert werden. Dafür werden die Abschnitte Rehfelde - Müncheberg und Werbig - Golzow zweigleisig ausgebaut. Die Höchstgeschwindigkeit soll zunächst von 100 km/h auf 120 km/h angehoben werden. Nach Durchführung dieser Maßnahmen können die zukünftig in Müncheberg endenden Fahrten bis nach Kostrzyn verlängert werden. Die Elektrifizierung dient der Dekarbonisierung dieser Strecke und sollte bis zum Betreiberwechsel nach der erneuten Ausschreibung der RB26 bis 2036 abgeschlossen sein.

Die Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h und der vollständige zweigleisige Ausbau wird erst im Zeitraum nach 2035 erfolgen.

Im Falle des Ausbaus dieser Strecke sollten sich Gemeinden, Landkreis und auch das Land Brandenburg für den Ersatz der stark belasteten Bahnübergänge in Birkenstein und in Neuenhagen durch Über- oder Unterführungen einsetzen. Eine Beseitigung dieser Bahnübergänge wäre auch ohne Streckenausbau sinnvoll, in diesem Fall sollte der oben geschilderte Streckenausbau aber entsprechend berücksichtigt werden.

In der weiteren Planung (RailBlu) wird auf der RB25 zwischen Werneuchen und Berlin ein 20min-Takt unterstellt, auch hier gibt es aber noch keinen Realisierungshorizont.

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

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

#### 4.6.2 Reaktivierung von Bahnstrecken und Zugangsstellen

Im Auftrag des Landes Brandenburg Land Brandenburg wurde eine Studie zur Reaktivierung stillgelegter Strecken und Stationen<sup>56</sup> durchgeführt. Die Studie hat in Brandenburg stillgelegte Bahnstrecken hinsichtlich ihres Fahrgastpotenzials untersucht und dann jede Strecke einer Kategorie zugeordnet. Diese Studie hat vier Bahnstrecken im Landkreis Märkisch Oderland festgelegt, deren Reaktivierung untersuchungswürdig ist. Die Strecken mit den Kategorien A (Strecke mit Potenzial zur Reaktivierung) und B (Potenzial nicht klar erkennbar) wurden zur weiteren Betrachtung ausgewählt. Im Landkreis Märkisch-Oderland handelt es sich um die Bahnstrecken

##### in Kategorie A

Hoppegarten - Altlandsberg

Fredersdorf - Rüdersdorf

##### In Kategorie B

Müncheberg Bf - Müncheberg Stadt

Werneuchen - Tiefensee - Wriezen

<sup>56</sup> LNVP, Reaktivierungsstudie. PTV Karlsruhe und VBB, 2021



Bei Fredersdorf - Rüdersdorf handelt es sich um eine gegenwärtig noch genutzte, aber ausschließlich im Güterverkehr befahrene Strecke - Hauptanschließer ist das CEMEX Zementwerk. Hier erscheint eine Mitnutzung durch Personenverkehrszüge zumindest theoretisch einfach zu realisieren zu sein. Im Falle einer Umsetzung der Maßnahme müsste das Busverkehrsangebot angepasst werden. Betroffen ist voraussichtlich am stärksten die Linie 951.

Die anderen Bahnstrecken sind bereits sehr lange stillgelegt, teilweise überbaut (z. B. durch das Umspannwerk und Gewerbegebiet Neuenhagen), teilweise noch erkennbar, jedoch überwuchert. Hier wäre die Reaktivierung mit erforderlicher Neutrassierung technisch gesehen eher ein Neubau - mit entsprechend hohen Kosten.

Für alle vier Strecken sollen Machbarkeitsstudien zur Abschätzung von Realisierungsaufwand, Betriebskosten und zum Nutzen für die Fahrgäste erstellt werden. Erst wenn die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudien vorliegen, kann über die Reaktivierung der Strecken und ihre Finanzierung entschieden werden. Eine Realisierung der Reaktivierungen im Zeitraum dieses Nahverkehrsplans erscheint zurzeit unrealistisch, im Zeitraum des nächsten Nahverkehrsplans wären sie bei positivem Befund und gesicherter Finanzierung aber möglich.

Eine Reaktivierung von Bahnhöfen an bestehenden Strecken ist im Landkreis gegenwärtig nicht vorgesehen. Allenfalls der Haltepunkt Booßen in Frankfurt (Oder) kann wegen seiner Lage zwischen dem Landkreis Märkisch-Oderland und dem Stadtzentrum von Frankfurt (Oder) auf einigen Relationen eine Verbesserung bringen. Allerdings ist hier ebenfalls nicht mit einer baldigen Realisierung zu rechnen.

## 4.7 Angebots- und Maßnahmenplan für den kommunalen ÖPNV im regionalen Netz

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

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

Aus Mangel am Vorliegen aktueller Erhebungsdaten (aktuellster Stand ist immer noch der der VBB-Erhebung 2016) können daraus keine unmittelbaren Ableitungen getroffen werden. Auch eine diesbezügliche kartografische Darstellung und Auswertung der Abschnittsbelegungen und der statistischen Besetzung der angebotenen Fahrten macht so keinen Sinn.

Ggf. sollten bestimmte nachstehend aufgeführte Maßnahmen gezielt überprüft werden, wenn die Ergebnisse einer im Zeitraum bis Ende April 2023 (vor Einführung des DeutschlandTickets) durchgeführten VBB-Erhebung 2022/23 ausgewertet sind und vorliegen. Das wird für den Februar 2024 erwartet. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Werte noch immer durch die Corona-Pandemie beeinflusst sind und die Eignung für Planungszwecke neben der geringen Stichprobe auch dadurch eingeschränkt ist. Maßnahmen müssen somit stärker aus konkreten Mängelfeststellungen und Nachfrageerwartungen abgeleitet werden.



**(2) Maßnahmen zur Bemessung der Achsenverkehre**

**PlusBus-Konzept des Landkreises Märkisch-Oderland**

PlusBusse sind ein Premiumprodukt, welche mit einer besonderen Landesförderung und dessen Vermarktung durch den VBB unterstützt wird.

Die Förderung ist beschränkt auf genau 15 Fahrten Mo-Fr bzw. 12 Fahrten am Wochenende je Richtung, aber nicht beschränkt auf eine ggf. erforderliche Mehrleistung. Antragsteller ist der Aufgabenträger. Die PlusBus-Leistung muss im ÖDA mit dem Betreiberunternehmen vereinbart sein. VBB, Aufgabenträger und Unternehmen schließen eine entsprechende Markenvereinbarung ab.

Verkehrliche Parameter

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

PlusBus-Auswahl

Alle infrage kommenden Relationen mit den in diesen bedienenden Linien wurden untersucht, in Ergänzung zu einer durchgeführten Untersuchung 2023 bezüglich weiterer Taktlinien, vorrangig in tangentialer Ausrichtung.

Tabelle 4-20 zeigt als Auszug aus Tabelle 4-10 das bestehende (ohne farbliche Markierung) und die geplante Ergänzung des PlusBus-Netzes (markiert).

Die bestehenden PlusBus-Linien werden im Falle der Linie 950 durch mobus, die Linie 889 gemeinsam durch mobus und die BBG und die Linie 420 durch BOS bedient. Für die Linie 420 befinden sich zurzeit 2 zusätzliche Haltestellen in der Gemeinde Neuenhagen bei Berlin in der Abstimmung.



Die beiden zusätzlichen Linien bilden eine Gesamttangente von Bernau über Strausberg bis nach Fürstenwalde. Es wird jedoch eine Aufteilung in zwei Teile vorgesehen, und zwar aus folgenden Gründen:

- Zwischen Müncheberg Stadt und Müncheberg Bf wird eine Überlappung beider Linien vorgesehen, die fahrplan- und umlauftechnisch eine Bedienungsfolge von 30 min in beide Richtungen und dadurch den weitgehenden Ersatz der Linie 939 erlaubt.
- Die Länge der Gesamtstreckenführung würde deutlich über 50 km betragen, was technologisch störanfällig und steuerlich ungünstig wäre.

Die Linie Fürstenwalde <> Müncheberg Bf würde sich in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree befinden und wäre mit LOS und BOS abzustimmen. Auch die Linie Müncheberg Stadt <> S Bernau Bf ist Kreisgrenzen überschreitend mit dem Landkreis Barnim. Es müssen Abstimmungen mit BAR und BBG erfolgen. Die Ausgestaltung der Plusbus-Linie Müncheberg <> Strausberg <> Werneuchen <> Bernau steht zudem unter dem Vorbehalt einer Machbarkeitsuntersuchung zur Klärung des Fahrgastpotenzials und der Wirtschaftlichkeit, so dass zunächst ab 2027 auch eine Gestaltung als HVR Mo-Fr oder nur bis Werneuchen infrage kommen.

Tabelle 4-20 Bestehende und geplante PlusBus-Linien

Kategorie Relation	Bedienung (Fahrten pro Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
<b>Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)</b>			
S Strausberg Bf <> Rüdersdorf <> Woltersdorf <> S Erkner Bf/ZOB	30	15	15
Bad Freienwalde Bf/ZOB <> Wriezen Bf <> Reichenow Krz <> SRB Nord Bf	15	7	5
S Erkner Bf/ZOB <> Woltersdorf <> Schöneiche b. Berlin <> S Neuenhagen	15	7	5
Fürstenwalde Bf <> Müncheberg Stadt <> Müncheberg Bf	15	7	5
Müncheberg Stadt <> Müncheberg Bf <> Buckow <> Strausberg Stadt <> Gielsdorf <> Wesendahl <> Wegendorf <> Werneuchen Bf <> Bernau Bf	15	7	5

Durch bestehende Angebote in mehreren Abschnitten lassen sich zumindest Mo - Fr gute Kompensationspotenziale erschließen. Dennoch entsteht vor allem durch die langen Streckenführungen und das Wochenendangebot ein saldierter Mehrleistungsbedarf von 357.026 Fahrplan-km insgesamt in allen drei Gebietskörperschaften.

Die förderfähige Leistung auf den beiden zusätzlichen Plusbus-Linien beträgt 753.194 Fplkm/a, darunter 492.063 Fplkm/a in MOL.

Die verkehrlichen Vorteile neben der allgemeinen Verbesserung der Angebote in wesentlichen Hauptrelationen vor allem in der tangentialen Verbindung von gleich 4 SPNV-Trassen mit ihren entsprechenden Linienangeboten:

- RE1, RB26, RB25, Stettiner Bahn mit RE3, RB24 und S2
- sowie einzelnen ICE-Halten und Halte der RE66.

Das schafft multiple Fahrtmöglichkeiten.



Die Erwartung des Fahrgastaufkommen ist natürlich nicht so hoch wie in einer radialen Hauptrelation. In der Summe aller Abschnitte bewegen sich im gesamten Verlauf ca. 900 sozialversicherungspflichtige Pendler im Querschnitt pro Tag, also ca. 1.150 Pendler insgesamt, von denen 300 - 350 Personen für die Nutzung eines PlusBus-Angebotes infrage kommen. Hinzu kommen etwa 300 Nutzer in anderen Fahrtzwecken und vor allem im Abschnitt Strausberg - Buckow - Müncheberg Potenziale im Freizeitverkehr, allerdings saisonal differenziert und auf das Wochenende konzentriert.

Es wird nach einer relativ kurzen Einlaufphase von ein bis zwei Jahren von einem Fahrgastpotenzial von ca. 140.000 UBF/a ausgegangen.

### Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen

Die Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit auf den weiteren Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen sind laut **Abschnitt 4.5.2** moderat erhöht und an das Niveau vergleichbarer Regionen angeglichen worden. Die angepassten Werte nach Relationen sind **Tabelle 4-21** als Auszug aus **Tabelle 4-10** zu entnehmen.

**Tabelle 4-21 Bedienung der Hauptverbindungs- und Verbindungsrelation im regionalen Hauptnetz Bus**

Kategorie Relation	Bedienung (Fahrten pro Tag u. Richtung)		
	Mo - Fr	Sa	So
<b>Hauptverbindungsrelationen (HVR)</b>			
Bad Freienwalde ZOB <> Werneuchen Bf	12	4	3
Seelow ZOB <> Manschnow	12	4	3
Manschnow <> Lebus <> Frankfurt (Oder) Bf	12	4	3
<b>Verbindungsrelationen (VR)</b>			
Müncheberg Stadt <> Seelow ZOB	8	3	0
Bad Freienwalde ZOB <> Oderberg Stadtmitte	8	3	0
Bad Freienwalde ZOB <> Hohenwutzen Dorf	8	3	0
Wriezen Bf <> Neuhardenberg ZOB <> Seelow-Gusow Bf <> Seelow ZOB	8	3	0
Seelow ZOB <> Friedersdorf <> Lebus ( <> Frankfurt (Oder))	8	3	0
Bad Freienwalde <> Falkenberg <> Eberswalde	8	3	0
Küstrin-Kietz <> Manschnow ( <> Seelow)	8	3	0

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

Auch bei Erhöhung der Bedienungsvorgaben sind auf den HVR keine oder nur einzelne Richtungsfahrten mehr anzubieten:

- HVR Bad Freienwalde - Werneuchen (an Ferientagen je 3 Richtungsfahrten)  
Mehrerleistungsbedarf: 51.543 Fahrplan-km/a, darunter 35.114 in MOL und 16.429 Fahrplan-km in BAR





- HVR Seelow - Manschnow (an Samstagen je 1 Richtungsfahrt)  
Mehrleistungsbedarf: 1.723 km
- HVR Manschnow - Lebus - Frankfurt (Oder) (an Samstagen je 1 Richtungsfahrt)  
Mehrleistungsbedarf: 4.093 km, davon 3.403 in MOL und 690 in FFO
- VR Bad Freienwalde - Oderberg (an Samstagen je 1 Richtungsfahrt)  
Mehrleistungsbedarf 2.169 km, davon 1.798 km in MOL, 371 km in BAR
- VR Bad Freienwalde - Hohenwutzen (an Samstagen je 1 Richtungsfahrt)  
Mehrleistungsbedarf: 1.255 km
- VR Seelow - Friedersdorf - Lebus ( - Frankfurt (Oder)) (an Samstagen je 1 Richtungsfahrt)  
Mehrleistungsbedarf: 2.397 km, ausschließlich in MOL
- VR Seelow - Letschin  
war nicht realisiert, entfällt wegen paralleler SPNV-Führung mit künftiger Verdichtung
- Die VR Müncheberg - Fürstenwalde/Spree ist zur HVR+ heraufgestuft, die Mehrleistung ist dort berücksichtigt.

Die erhöhten Vorgaben werden auf allen anderen Relationen mindestens erfüllt.

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

Für die Einhaltung der erhöhten Mindestbedienungsstandards auf den Relationen des regionalen Hauptnetzes ist (einschließlich für die Umsetzung des PlusBus-Konzepts) eine saldierte Mehrleistung von 116.871 Fahrplan-km/a notwendig.

### (3) Angebotsgestaltung im Teilraum Berliner Umland (BU) sowie in Stadt- und Kurortverkehren

Innerhalb des Teilraumes Berliner Umland sind in den letzten Jahren regelmäßig durch die Umsetzung mehrerer ÖPNV-Konzepte die Angebote schrittweise optimiert und ausgebaut und die Nachfrage teilweise sogar über die Angebotserweiterung hinaus gesteigert worden. Wichtiges Kriterium war dabei auch eine verbesserte Erschließung der Siedlungsflächen. Überwiegend sind diese Maßnahmen auch Bestandteil des Nahverkehrsplanes 2020 - 2024 geworden, weitere durch dessen Evaluierung im Juni 2021 umgesetzt worden.

Hauptgrundlage war das im Auftrag des Kommunalen Nachbarschaftsforums der AG Ost unter Einbeziehung der Vorschläge der betroffenen Kommunen erstellte Verkehrskonzept für den Korridor entlang der S5 zwischen Stadtgrenze Berlin und Strausberg<sup>57</sup>. Folgende Zielstellungen wurden mit der Umsetzung verfolgt und auch erreicht:

- Verbesserung der Verknüpfungen mit der S-Bahn
- Angebotsverdichtung je nach Kategorisierung auf einen (von Ausnahmen abgesehen) 60min-Grundtakt mit weitgehenden Verdichtungen auf ein 30min-Takt bzw. 20min-Takt in der HVZ
- dadurch Vermeidung eines so empfundenen Angebotseinbruchs an der Stadtgrenze Berlin

<sup>57</sup> Langtitel: Untersuchung zur Angebotsverdichtung und -optimierung der Zubringerverkehre in den besiedelten Räumen entlang der S-Bahnlinie S5 zwischen Biesdorf und Strausberg und deren Auswirkungen auf die Fahrgastnachfrage unter Berücksichtigung der Einwohnerentwicklung im berlinnahen Raum. PROZIV Berlin 2017 im Auftrag des KNF der AG Ost



- Erweiterung der Bedienung am Abend
- Verbesserung des Angebots in Eggersdorf durch Zweirichtungsbetrieb der Linie 932
- Schaffung einer zusätzlichen getakteten Verbindung zwischen Altlandsberg und U Hönow
- Verbindung zwischen Wegendorf und dem Bf Werneuchen (auf niedrigem Niveau mit einzelnen Anruf-Linienfahrten).

Die Maßnahmen erfüllen die Mindestbedienungsvorgaben für die Relationen im BU nach **Abschnitt 4.5.6** und **Tabelle 4-14**.

Die zusätzlich realisierte Fahrplanleistung für diese Maßnahmen der Ortsverkehre im BU lag bei ca. 450.000 Fplkm/a.

Im Grundsatz besteht damit im BU kein weiterer dringender durchgehender Handlungsbedarf. Es ist vielmehr noch weiter die Frage zu klären, inwieweit die umgesetzten Angebotsverbesserungen durch die Fahrgäste angenommen werden und der verkehrliche Wert der jeweiligen Maßnahmen und damit auch ein Mindestmaß an Wirtschaftlichkeit bestätigt werden kann.

Eine im 1. Halbjahr 2023 durchgeführte Untersuchung zur

- Einrichtung einer oder mehrerer tangentialer Taktlinien zwischen Strausberg oder Neuenhagen über Hönow nach Berlin-Ahrensfelde sowie
- Erschließung und Anbindung des im Bau befindlichen Wohngebietes und der Grundschule am Gruscheweg in Neuenhagen bei Berlin sowie eine verbesserte Erschließung und Anbindung des Gewerbegebietes Am Umspannwerk an die S5/Ostbahn und die Ortslagen Neuenhagen und Hoppegarten

hat im ersten Teil zunächst keine verkehrlich wertvolle und vor allem wirtschaftlich tragbare Lösung ergeben, insbesondere ist durch die Überschreitung der Stadtgrenze Berlin keine PlusBus-Förderung möglich. Dennoch soll eine solche Taktverbindung auch ohne PlusBus-Anforderungen und Förderung nicht aus den Überlegungen ausscheiden.

Anders im zweiten Teil der Aufgabenstellung. Hier wird eine Erweiterung der bestehenden Linie 940 um einen nördlichen Abschnitt vorgesehen. Dieser soll im bisherigen Taktraster der Linie verkehren und zwar ausschließlich in einer Richtung entgegen dem Uhrzeigersinn, zugunsten vor allem der Schüler\*innen, unter Inkaufnahme eines technologisch ungünstigen Linksabbiegens auf die stark befahrende Altlandsberger Chaussee. Es sind prinzipiell nur Einrichtungshaltestellen erforderlich, mit der Empfehlung, dennoch an der Schule einen Querungsschutz zwischen Schule und Sportplatz zu installieren.

Die resultierende Linienführung ist in **Karte 48** dargestellt. Die sich ergebende Mehrleistung bei Umsetzung der Maßnahme beträgt Mo-Fr 66.209 Fplkm pro volles Fahrplanjahr ab 2025 (Umsetzung aber ab 09/2024).

Das induzierte zusätzliche Fahrgastaufkommen wird bei voller Belegung des Wohngebietes und der Grundschule sowie einem moderaten Anstieg der Belegung des Gewerbegebietes mit ca. 322.500 UBF/a angenommen.

Zusätzlich erfolgt für die Linie 940 die Prüfung einer Verstärkung der Bedienung am Samstag bis zu einem durchgehenden 60min-Takt von 9 - 17 Uhr, zunächst noch ohne Berücksichtigung in der Leistungs- und Finanzierungsplanung.



Ebenso erfolgt die Prüfung der Taktlücke am Wochenende mittags auf der Linie 942, insbesondere hinsichtlich des Potenzials der Media-Klinik.

Die vorgesehene zusätzliche PlusBus-Linie Müncheberg <> Werneuchen <> Bernau verstärkt nicht nur großräumig das regionale Hauptnetz, sondern auch gezielt das Angebot im BU. Zwischen Wegendorf und Werneuchen wird das Angebot sehr stark verbessert und die bisherigen Anruf-Linienfahrten werden kompensiert. Das betrifft auch das Angebot zwischen Strausberg und den Ortsteilen Gielsdorf, Wessendahl und Wegendorf der Stadt Altlandsberg.

Nach erfolgtem Potenzialzuwachs und Durchführung der Straßenbauarbeiten in der Berliner Straße in Hennickendorf erfolgt dort erneut eine Prüfung der ÖPNV-Anbindung, die ab 2027 umgesetzt werden könnte.

### Stadtverkehre und weitere Orts- und Kurortverkehre

Im Mittelzentrum Strausberg soll auch weiterhin ein Stadtverkehr betrieben und auch weiter aufgewertet werden, während der vorherige Stadtverkehr Bad Freienwalde bereits im Nahverkehrsplan 2020 - 2024 ohne Angebotseinschränkung den weiteren Orts- und Kurortverkehren zugeordnet worden war.

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

- Die grundlegende Modernisierung des Systems mit Beschaffung neuer Flexity-Straßenbahnfahrzeuge hat verbunden mit dem barrierefreien Ausbau der Haltestellen und weiteren Investitionen in Anlagen sowie moderaten Angebotserweiterungen zu einer erheblichen Steigerung der Attraktivität geführt.
- Die Einrichtung eines durchgehenden 20min-Taktes der S-Bahnlinie S5 bis Strausberg Nord in HVZ und NVZ hatte zwischenzeitlich einerseits die Konkurrenzsituation für die Straßenbahn verschärft und zu Nachfragerückgängen geführt, andererseits zu einer gegenseitigen Stärkung der schienengebundenen ÖPNV-Systeme und damit zur Steigerung der Attraktivität des ÖPNV-Angebots im Stadtgebiet insgesamt beigetragen, so dass der Verlust Schritt für Schritt kompensiert werden konnte.
- Eine perspektivische Durchführung des S-Bahnverkehrs bis Strausberg Nord auch in der SVZ im 20min-Takt (Forderung in der Bürgerbefragung) oder gar ganztägig im 10min-Takt (RailBlu) hätte nochmal schwerwiegende Auswirkungen auf die Nachfrage nach den Straßenbahnleistungen. Ein 10min-Takt würde das Tram-Angebot grundlegend in Frage stellen.

Es wird erneut vorgesehen, die Betriebszeit des Stadtbusses 946 in der Kernstadt Nord im bisherigen Takt an allen Tagen auf 20:00 Uhr zu erweitern, wie dies den Vorgaben entsprechend Abschnitt 4.5.5 Tabelle 4-12 entspricht.

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

Im Falle einer Beschränkung des Angebots der Fahre über den Straussee auf saisonalen Wochenendbetrieb müsste das Stadtgebiet jenseits des Sees per Bus angebunden werden. Im Bedarfsfall wird eine adäquate Lösung, vorzugsweise bedarfsgesteuert, entwickelt und eingeführt.



In Fredersdorf-Vogelsdorf haben sich aus der Standortentwicklung

- Abbildung des Wohngebietes Busentscher Weg infolge der Eröffnung und Anbindung der Oberschule Fredersdorf
- 2025 erwartete Eröffnung eines Medizinischen Versorgungszentrums (MVZ) in Vogelsdorf, Fredersdorfer Straße
- Gewachsener Bedarf des Gewerbegebiets Fredersdorf Nord.

Anpassungserfordernisse für die Buserschließung ergeben, die im ersten Halbjahr 2025 in Form einer komplexen Überplanung untersucht werden sollen. Die konkrete Lösung ist offen, daher auch ggf. erforderliche Mehrleistungen.

In Hoppegarten werden sich zu gegebener Zeit Anpassungsprüfungen ergeben u. a. im Zusammenhang mit

- der Entwicklung des Rennbahnquartiers am Bollensdorfer Weg
- dem Neubau der Lenné-Schule.

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

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

Im Zuge der Umsetzung einer PlusBus-Linie Müncheberg Stadt <> Müncheberg Bf <> Buckow <> Strausberg <> ... ergeben sich verstärkte Angebote zwischen Müncheberg Stadt und Bahnhof sowie zwischen Müncheberg, Buckow und Strausberg, die umfangreichen Kompensationsmöglichkeiten bei vorhandenen Angeboten führen würden, die bei 4.7 (2) in der Saldierung berücksichtigt wurden.

#### (4) Maßnahmen zur Reaktion auf Unzuverlässigkeiten und Angebotsveränderungen im SPNV und zur verbesserten Verknüpfung zwischen SPNV und KÖPNV

##### Zuverlässigkeit

Bekanntermaßen und durch das Ergebnis der Bürgerbefragung bestätigt, ist der wahrscheinlich sogar überwiegende Teil der Ausfälle, Verspätungen, Anschlussverluste auf Unzuverlässigkeiten im SPNV zurückzuführen. Die Ursachen dafür sind ebenfalls bekannt. Sie liegen, was die RB26 und die S5 betrifft, vielfach auf Berliner Gebiet und sind generell infrastrukturell, technisch und personell begründet. Gegenmaßnahmen sind Bestandteil der mittel- und längerfristigen SPNV-Planung. Bis zur Umsetzung ist bei schwerwiegenden und besonders häufig auftretenden Mängeln der VBB ständiger Ansprechpartner.

Was die Reaktion im Bereich des KÖPNV auf Unregelmäßigkeiten angeht, wurden laut Abschnitt 4.5.8 Tabelle 4-17 die Verknüpfungsanforderungen (Anschlusszeiten) etwas entschärft, um die Spielräume in den Umläufen zu erweitern. Eine weitere, verbleibende Forderung ist eine Verbesserung der Kommunikation zwischen Bahn- und Busunternehmen. Aber auch bei Nutzung aller Möglichkeiten der Anschluss-sicherung in Kommunikation und Umlaufgestaltung müssen auch Folgeanschlüsse, Unterrichtszeiten an Schulen, Schichtwechselzeiten in größeren Unternehmen beachtet werden.



### Angebotsveränderungen im SPNV

Es stehen zwei kurzfristige Maßnahmen an:

1. der HVZ-Verstärker auf der RB26 bis Müncheberg
2. der durchgehende 60min-Taktbetrieb der RB60
3. eine Verdichtung des Angebots der RB25 bis Werneuchen auf einen angenäherten 30min-Takt.

Zu Punkt 1 wurde im Rahmen der Evaluierung des Nahverkehrsplanes 2019 - 2024 eine Überprüfung der Anschlusszeiten vorgenommen, auch unter den Aspekt einer angepassten Fahrzeugumlaufplanung. Es wurde kein offenkundiger Handlungsbedarf festgestellt. Hinzu kommt, dass zunächst ein geänderter Fahrplan der RB26 vorliegen muss, um endgültige Schlussfolgerungen treffen zu können. Das ist deshalb wichtig, weil nicht einfach aus dem bestehenden 60min-Takt in der HVZ ein 30min-Takt wird, sondern lediglich ein zusätzlicher Halt pro Stunde entsteht, der nur vorzugsweise in ein 30min-Raster passen wird.

Zu Punkt 2 muss leider festgestellt werden, dass es auch bisher schon nicht möglich war - zumindest an Nichtschultagen - eine zweistündliche Busanbindung der SPNV-Zugangsstellen herzustellen. Das wird noch weniger möglich sein bei einer stündlichen Bedienung. Dafür reichen die Fahrgastpotenziale und die finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers kÖPNV nicht aus. Demzufolge werden von der Taktverdichtung vorrangig die Ortslagen mit SPNV-Halten profitieren, weniger die im weiteren Einzugsbereich.

Dennoch werden auch hier Angebotsverbesserungen vorgesehen, jedoch nicht durch konventionelle Busverkehre, sondern durch die Einrichtung von Flächenrufbus-Systemen, die dann mindestens 4 - 6 Fahrtmöglichkeiten auch mit Anbindung an SPNV-Halte bieten werden.

Zu Punkt 3 ist aus der Sicht des Landkreises Märkisch-Oderland festzustellen, dass bei Umsetzung der PlusBus-Verbindung Müncheberg - Bernau über Werneuchen ermöglicht werden kann, jeden zweiten Zughalt mit dieser Buslinie anzubinden. Für eine Anbindung alle 30 Minuten wird keine Notwendigkeit und kein hinreichendes Potenzial gesehen.

Mittel- und längerfristig (ab 2027 und nach 2030/2035):

In dieser Perspektive geht es um

1. die Erweiterung der 10min-Taktbedienung der S5 bis Strausberg und später auch bis Strausberg Nord
2. eine weitere Verdichtung des Angebots auf der RB25 auf einen 20min-Takt
3. einen durchgehenden Betrieb der RB26 bis Kostrzyn im 30min-Takt.

Alle diese Maßnahmen können nicht zu realisierbaren adäquaten Erhöhungen der Anbindungserfordernisse im Busverkehr führen. Es wird zu Anpassungen zur Verbesserung der Verknüpfungen kommen, grundsätzlich aber immer nur jeder zweite Bahnhof bedient werden können.

### Bahn-Bus-Verknüpfung

Eine schwierige Fragestellung liegt darin, wieviel Nachfrage für den Bahn- und vor allem den Busverkehr dauerhaft gewonnen werden kann, wenn die Angebote zwischen Bahn und Bus besser verknüpft werden können, im ländlichen Raum durch mehr Zu- und Abbringerfahrten zu den Zughalten. Dazu



wurde im Rahmen des Interreg-Projektes RailBlu eine entsprechende Untersuchung durchgeführt und von Januar - Mai 2022 ein Bus-Shuttle der Linie 956 von/zum Bahnhof Golzow zur Verknüpfung mit allen Bahnhöfen eingerichtet. Nach Auswertung fanden die meisten Fahrten ganz ohne Fahrgäste statt, im Durchschnitt mit 0,25 Fahrgästen pro Fahrt.

Im Ergebnis erweist sich so, dass eine entsprechende Verknüpfung zumindest im sehr dünn besiedelten ländlichen Raum nur dann wirtschaftlich darstellbar und verkehrlich auch von Wert ist, wenn sie bedarfsgesteuert erfolgt.

#### **(5) Prüfung der Anpassungserfordernisse und Optimierungsmöglichkeiten im Schülerverkehr**

Die aktuell neu gefasste Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Märkisch-Oderland, ergänzt durch weitere Festlegungen des Nahverkehrsplanes gemäß Abschnitt 4.5.4 zu den zulässigen Schulwegzeiten setzen die geltenden Qualitätsanforderungen im Schülerverkehr um. Diese sind als angemessen und generell zumutbar einzuschätzen, können im Interesse der Schüler\*innen aber jederzeit auf weitere Optimierungsmöglichkeiten im Rahmen der wirtschaftlichen Möglichkeiten untersucht werden. Das gilt auch für die Sicherheitsanforderungen in der Schülerbeförderung.

Folgende Grundsätze sollen gelten:

- Wenn Ausfälle und Verspätungen von Fahrten, die ein pünktliches Erreichen des Unterrichts gefährden, festgestellt werden, und sich als systematischer und nicht zufälliger Mangel herausstellen, ist das zu dokumentieren. Regelmäßig - mindestens einmal pro Jahr rechtzeitig vor Schuljahreswechsel, bei Bedarf auch anlassbezogen - ist mit den Schulen, dem Träger der Schülerbeförderung und den betroffenen Verkehrsunternehmen ein Gespräch zu führen, um dafür eine technologische Lösung zu finden.
- Eine generelle Forderung von Schülern besteht in mehr Fahrten, auch morgens zum Unterrichtsbeginn, mehr noch aber nach mehr Rückfahrten am Nachmittag. Prinzipiell kann sich eine solche Notwendigkeit tatsächlich nachfragebedingt ergeben. In der weit überwiegenden Mehrheit besteht die Begründung allerdings in Unterrichtsausfällen und daraus resultierenden längeren Wartezeiten vor und meist nach dem Unterricht, begründet überwiegend mit Lehrermangel und Hitzefrei. Diese Forderung ist sehr kritisch zu sehen, weil die Verkehrsunternehmen mit ihren Kapazitäten nicht die Kapazitätsprobleme im Schulbetrieb lösen können. Eine generelle planmäßige Reaktion der Verkehrsunternehmen auf derartige Situationen ist nicht möglich. Die Orientierung bleibt auf einer Hinfahrt zum Regelschulbeginn und zwei Rückfahrten für den Primarbereich sowie mindestens zwei bis drei Rückfahrten für weiterführende Schulen, bei Kombination mit einem Grundschulteil mindestens drei Rückfahrten. Bei Ganztagsbeschulung sind die entsprechenden Zeiten besonders zu berücksichtigen.
- Bei neuen Schulstandorten, wie beim Oberschul-Campus in Altlandsberg, bei der Oberschule Fredersdorf und künftig bei der Grundschule am Gruscheweg in Neuenhagen, können sich in der Hochlaufphase Anpassungserfordernisse zur vorgesehenen Beförderung ergeben, z. B. weil das tatsächliche Anwahlverhalten der Schüler\*innen nicht genau dem erwarteten entspricht. In diesem Fall sind die entsprechenden Anpassungen vorzunehmen. Dieser Druck könnte sich mit dem Inkrafttreten der neuen Schülerbeförderungssatzung mit höherer Flexibilität der Schulwahl für Schulen ohne Schulbezirk (zuständige vs. nächsterreichbare Schule) ergeben. Als sehr groß wird dieses Problem allerdings nicht eingeschätzt, weil ein längerer Schulweg doch auch Zumutbarkeitsgrenzen setzt.





- Bei Grundschulen erfolgt die Planung des Schülerverkehrs weiter auf der Grundlage der Schulbezirke.
- Es gilt auch weiterhin der Grundsatz, dass sich im Interesse einer rationellen Gestaltung der Schülerbeförderung im ÖPNV die Schulen mit ihren Unterrichtszeiten und die Verkehrsunternehmen mit ihren Fahrplänen aufeinander abstimmen sollen. Ziel ist es, eine Staffelung des Unterrichtsbeginns innerhalb eines Planungsbereichs innerhalb eines Zeitfensters von 45 - 50 min zu erreichen, um möglichst viele Busse und Fahrer\*innen nicht alle gleichzeitig für nur eine Tour, sondern nacheinander für mindestens zwei Touren einsetzen zu können bzw. Touren mit Grundschüler\*innen und Schüler\*innen weiterführender Schulen kombinieren zu können.  
Es ist in diesen konkreten Fällen, wie auch generell nach der VV-Schulbetrieb (Stand: Oktober 2022)<sup>58</sup> vorzugehen.
- Der Aufgabenträger und Träger der Schülerbeförderung achtet auf die Einhaltung besonderer Sicherheitsanforderungen in der Schülerbeförderung. Dazu gehören insbesondere folgende Maßnahmenprüfungen:
  - Kapazitätsverstärkung bei generell starker Belegung der Fahrzeuge oder hoher Anzahl stehender Schüler\*innen über eine unzumutbar lange Fahrzeit
  - Präzisierung der Anforderungen in den neu zu vergebenden Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen
  - Vor- und Nachteilsabwägung einer Installation von Drängelgittern an ausgewählten Schulhaltestellen (Verantwortung Baulastträger, in Abstimmung mit Verkehrsunternehmen und Schule)
  - Erfordernisse und Möglichkeiten des Einsatzes von Busbegleitern in Ausnahmefällen.

#### Weiterer Hinweis:

Schüler\*innen weisen darauf hin, dass großer Wert auf Bau und Instandsetzung von Radwegen gelegt werden soll, um eine sichere und gesunde Alternative zur Schülerbeförderung mit Bussen zu bieten.

Folgende Maßnahmenplanungen werden vorgesehen:

- Die Schüler\*innen und die Jedermannfahrgäste aus Lichtenow OT Dorf sollen Mo-Fr früh und nachmittags jeweils eine zusätzliche Fahrt über Lichtenow Dorfkirche, an Ferientagen als Rufbusfahrten, erhalten. Das Mehrleistungsvolumen hängt von der verkehrstechnischen Prüfung (Streckenführung, Umfahrung der Kirche, Einrichtung Haltestelle. ab.
- Zusätzlicher Umlauf der Linie mobus 934 von Rehfelde zur besseren Anbindung an die RB26, zur Anbindung an weiterführende Schulen in Strausberg und ggf. zur Ermöglichung des späteren Unterrichtsbeginns in den GS Rehfelde und Buckow. Mehrleistung: 5.558 Fplkm.
- Veränderung der Linienführung für Schülerfahrten zu Schulen in Frankfurt (Oder), um diese direkter anzubinden.

Die Vorschläge waren Bestandteil des Nahverkehrsplanes der Stadt Frankfurt (Oder) 2017 bis 2021/22 und werden aus der Sicht des Landkreises Märkisch-Oderland als sinnvoll erneut aufgegriffen. In den von mobus mit den Linien 968, 969 und 970 bedienten Orten in Märkisch-Oderland (u. a. Seelow, Lebus, Müncheberg) wohnt eine Vielzahl von Schülern, die Schulen in

<sup>58</sup> VV-Schulbetrieb 2022, Abschnitt 1 Unterrichtszeiten





Frankfurt (Oder) besuchen. Durch eine optimierte Linienvariante soll eine bessere Anbindung dieser Schüler an diese Schulen ermöglicht werden.

Die entsprechenden Fahrten sollen nicht auf der bisherigen Route über die Berliner Str. verkehren, sondern der Bundesstraße folgen und halten an der „Kieler Str.“ (Sportschule) und „An der alten Universität“/Haltestelle gibt es nicht mehr - ausweichen“ (Liebknecht-Gymnasium). Die Halte „Oderhang“ und „Topfmarkt“ würden entfallen. In der Innenstadt sollen die Haltestellen „Zentrum“ oder „Kleist Forum“ anstelle von „Karl-Marx-Str.“ bedient werden, so dass es für die Schüler des Gauß-Gymnasiums direkte Anschlussmöglichkeiten an den Stadtverkehr gibt. Die Universität kann mit der Straßenbahn oder zu Fuß von der Haltestelle „Zentrum“ erreicht werden. Der Fahrtweg verlängert sich um etwa 500 m (1.700 km/a für 18 Fahrten pro Schultag).

Zur Anbindung des OSZ werden einzelne Fahrten zur bzw. von „Potsdamer Str.“ verlängert. Der zusätzliche Fahrtweg beträgt ca. 2,3 km (3.500 km/a für 8 verlängerte Fahrten). Hier ist bei einzelnen Fahrten nicht auszuschließen, dass zugehörige Fahrten in Gegenrichtung geringfügig verschoben werden müssen. Auch hier ist perspektivisch zu prüfen und abzustimmen, ob eine Einbeziehung des Bahnhofs in den Fahrtverlauf erforderlich ist. Durch die Bedienung des Zwischenhalts „Dresdener Platz“ könnten auch die v.-Hutten-Oberschule und die v.-Kleist-Oberschule erreicht werden.

Skizze zur Verlegung von Fahrtverläufen der Linien 968, 969, 970





Bei Umsetzung der Maßnahmen ergibt sich eine Mehrleistung für mobus von 5.200 Fplkm/a. Für die Zeit ab 2027 (neuer Verkehrsvertrag) kann auch eine gezielte Schülerbeförderung teilweise durch die Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt (Oder) übernommen werden. Hier ist zwischen beiden Aufgabenträgern Einvernehmen herzustellen.

#### **(6) Wochenend- und Freizeitverkehre**

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

Das Angebot im Freizeitverkehr trägt schon jetzt der Tatsache Rechnung, dass die Ziele des Freizeitverkehrs überwiegend in der Nähe der Bahnachsen gelegen sind und daher mit relativ geringem Aufwand durch den KÖPNV erschlossen werden können, aber auch müssen.

Eine besondere Erreichbarkeit wird für den Naturpark Märkische Schweiz von Müncheberg und über den Bahnhof Müncheberg an allen Tagen hergestellt. Die geplante PlusBus-Linie Müncheberg <> Buckow <> Strausberg <> Bernau hat eine erhebliche touristische Bedeutung und wird der Erschließung und Erreichbarkeit der Märkischen Schweiz eine völlig neue Qualität bringen.

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

Vor einigen Jahren probeweise eingeführt, hat sich inzwischen der „Oderbus“ als touristisches Mobilitätsangebot etabliert. Der saisonal (von Anfang April bis Anfang Oktober) immer samstags, teilweise mit einem Reiseführer als Linie 879 zwischen Bad Freienwalde/Wriezen und der Oder im Oderbruch verkehrende Angebot wird relativ gut angenommen und soll mindestens im gegenwärtigen Umfang weitergeführt werden.

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

#### **4.8 Maßnahmen im Ergänzungsnetz und Erweiterung der Anwendung von On-Demand-Betriebsformen zur Mobilitätssicherung**

Neben der Konzentration auf die Erweiterung von On-Demand-Betriebsformen für die Angebotsgestaltung im Ergänzungsnetz können punktuell auch linienbezogene Maßnahmen untersucht werden. So erfolgt gegenwärtig eine Abstimmung mit der Stadt Frankfurt (Oder) und deren Stadtverkehrsgesellschaft über eine ausgewählte Erweiterung ihres Stadtverkehrs in das Umland in Märkisch-Oderland, namentlich nach Lebus, Treplin und Zeschdorf. Ein Ergebnis liegt dazu noch nicht vor, weshalb auch keine Einschätzung des Leistungsvolumens durchgeführt werden kann.



Orientiert am ausgewiesenen Nachweis der Nichteinhaltung der bisherigen und noch mehr der neuen Standardvorgaben, vorrangig in den Ferien, gemäß Anlagen 3 und 4 und der Visualisierung in den Karten 26 - 37 haben Aufgabenträger und Betreiberunternehmen im Rahmen der technologischen Angebotsentwicklung nach Möglichkeiten zu suchen, die festgestellten Defizite entsprechend ihrer Schwere Schritt für Schritt abzubauen. Dabei ist vorrangig der Weg der Umstrukturierung durch Nutzung bedarfsabhängiger Angebotselemente (On-Demand-Verkehre) zu wählen, weil es durch konventionelle Angebote weder technologisch noch wirtschaftlich darstellbar lösbar ist.

Die Auswertung der gegenwärtigen Situation zeigt, dass die Hauptprobleme

- räumlich:  
im gesamten Oderbruch, im Raum östlich Strausberg und im Raum Müncheberg,
- zeitlich: überwiegend an Ferientagen (natürlich prinzipiell auch am Wochenende)

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

Die Situation war schon einmal besser, als im gesamten Oderbruch vollflexible Rufbusse im Flächenbetrieb eingesetzt werden konnten. Nach einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts waren diese nach Dezember 2013 nicht mehr nachhaltig genehmigungsfähig. Liniengebundene Zwischenlösungen konnten die Probleme weder lösen noch deutlich mindern. Erst seit der Novellierung des PBefG im April 2021 wurde durch die §§ 44 (Linienbedarfsverkehr) und 50 (Gebündelter Bedarfsverkehr) PBefG wieder eine Genehmigungsfähigkeit für Flächenrufbusse hergestellt, die nunmehr genutzt werden soll. Dabei ist zu beachten, dass Angebote nach § 50 PBefG kein ÖPNV sind, sondern als Gelegenheitsverkehr genehmigt werden können.

### Flexible Angebote

Zur Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind auch bisher schon bedarfsgesteuerte Angebote in allen Teilgebieten des Landkreises eingesetzt worden. Diese werden unter Nutzung des erweiterten Rechtsrahmens nunmehr erheblich erweitert.

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten, andererseits ggf. Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich (Angebotsstraffung),
- der Bedienung an Ferientagen und an Wochenenden (wobei das nicht für einen externen Betreiber funktioniert),
- auf Teilgebieten, die im konventionellen Linienverkehr nicht angebunden sind oder aufgrund der Straßen- und Verkehrsverhältnisse nicht angebunden werden können,
- Zubringerleistungen zu den Linien des Hauptnetzes sowie
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Bei der Konzeption von Maßnahmen ist in der Regel anzustreben, unwirtschaftliche konventionelle Angebote einzustellen und durch bedarfsabhängige Angebote zu ersetzen. 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 (Pooling) erfolgen. Attraktive Be-



darfsverkehre haben Voranmeldezeiten von maximal 90 min. (besser 60 min) und zwar generell am Tag des Fahrtwunsches, also auch an Wochenendtagen, sofern eine Wochenendbedienung angeboten wird.

Für bedarfsabhängige Bedienungsangebote kommen nahezu alle Achsenzwischenräume und Randgebiete des Kreisgebietes vorrangig in Frage. Mit der größten Eignung und gleichzeitig dem größten Handlungsdruck erweisen sich die in Karte 46 mit ihren Abgrenzungen dargestellten Teilräume:

- |                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| 1 Raum Oderbruch-Nord um Wriezen      | 3 Raum Oderbruch-Süd, südl. Ostbahn      |
| 2 Raum Oderbruch-Mitte nördl. Ostbahn | 4 Raum Müncheberg und östlich Strausberg |

Effiziente Lösungen für das Oderbruch, mit vielen Streusiedlungen und weitgehender Einwohnerdichte unter 25 Personen je km<sup>2</sup> können nur flächenhaft angelegte Rufbus-Lösungen bieten. Das gilt mit Abstrichen auch für die anderen beiden Teilräume. Anders sind die nunmehr noch erhöhten Mindestbedienungs vorgaben nicht zu erfüllen. Es steht der Aspekt der Daseinsvorsorge im Vordergrund.

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

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

Tabelle 4-22 Rahmenvorgaben für Planung von Flächenrufbussen nach § 44 PBefG

Nr.	Rahmenvorgabe
1	Weitgehende Kompensation aller Fahrten im Ergänzungsnetz außerhalb des Schülerverkehrs
2	Fahrtziele zunächst nur Zentrale Orte und Verknüpfungspunkte, nicht frei von Siedlungseinheit zu Siedlungseinheit (SE), nicht innerhalb einer SE Raum 1: Wriezen, Neutrebbin, Raum 2: Letschin, Werbig Bf, Seelow-Gusow Bf, Seelow Raum 3: Werbig Bf, Seelow-Gusow Bf, Seelow, Lebus Raum 4: Müncheberg, Müncheberg Bf, Strausberg-Vorstadt, Strausberg Stadt, Strausberg Nord
3	Anspruch für SE ab 100 Einw., für kleinere bei technologischer Machbarkeit
4	Bedienung ab/zu Haltestellen, vorerst keine virtuellen Haltestellen, keine generelle Haustürbedienung), bei späterer Evaluierung
5	Bedienung nicht 60 min vor und nach nutzbaren Linienfahrten (auch Schülerfahrten)
6	Voranmeldezeit: mind. 90 min
7	Servicequote: 90 % (Realisierung des Fahrtwunsches innerhalb 90 min, 10 % später)
8	Dispo-Software erlaubt effektives Routing mit Pooling und Anschlussverknüpfung sowie Echtzeitdatenversorgung von VBB-Fahrinfo-Systemen (Eingang in Neuausschreibung)
9	Tarif: VBB-Tarif, DeutschlandTicket + 1,00 Euro Komfortzuschlag
10	Kapazität: 1 Großraum-Pkw und Fahrer je Teilraum, bei erhöhtem Abruf anzupassen



Die resultierende zusätzliche Nutzfahrleistung ist bei linienungebundenen Verkehren nur abzuschätzen. Dafür gibt es modellhafte Möglichkeiten, die aber im Nachhinein überwiegend hohe Abweichungen von den realen Werten ergeben. Gleiches gilt für die abzuschätzende Fahrgastnachfrage.

Bei der Mehrleistungsbestimmung wird empfohlen, nicht von einer angebotenen Mehrleistung auszugehen, sondern von einer abgerufenen Leistung im Sinne von Besetzt- oder Lastkilometern.

Für eine Aufwandskalkulation muss berücksichtigt werden, dass Vorhaltungsaufwendungen im Mittelpunkt stehen und bei den laufleistungsabhängigen Kosten ein Leerfahrtanteil von in der Regel mindestens 50 % der Gesamtleistung anzusetzen sind.

Als Mehrleistungsumfang ergibt die Schätzung pro Teilraum 1-3 25.000 Nutz-km bzw. 50.000 Wgkm (Betriebskilometer), für Teilraum 4 65.000 Nutz-km bzw. 130.000 Wgkm (mit voraussichtlich zwei Fahrzeugen), in Summe aller Teilräume also 140.000 Nutz-km bzw. 280.000 Wgkm pro Jahr nach einer Einlaufkurve von 2 Jahren, mit voraussichtlich benötigten 5 Fahrzeugen.

Eine Realisierung des beschriebenen Angebots ist innerhalb der Geltungszeit der ÖDA mit den Busunternehmen nur mit deren Einvernehmen möglich, ansonsten spätestens mit der Betriebsaufnahme der neuvergebenen Leistungen ab 01.01.2027, wovon auch in der Finanzierungsplanung ausgegangen wird.

Sollten die Erfahrungen mit diesem System hinsichtlich Nachfrageabdeckung, Kapazitätsbedarf und -bereitstellung sowie Wirtschaftlichkeit positiv sein, soll auch eine Ausweitung auf weitere Teilräume und ggf. auch Kreisgrenzen überschreitend vorgesehen werden.

### Bürgerbusse

Bürgerbusse gehören zu den ÖPNV-Betriebsformen, werden aber nichtgewerblich betrieben. Im Land Brandenburg ist diese Angebotsform in Gransee und Umland (Landkreis Oberhavel), seit 2022 ersetzt durch den Rufbus „MOHVER“ der Oberhavel Verkehrsgesellschaft, im Hohen Fläming (Potsdam-Mittelmark) in Brieselang und Dallgow-Döberitz (Landkreis Havelland) und im Amt Lieberose/ Oberspreewald (Landkreis Dahme-Spreewald, etabliert.

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, also als Rufbus, verkehren. Tatsächlich kommt das selten vor, weil meist das Hauptklientel Senioren sind, die eine besondere Hemmschwelle bei der Bestellung eines Rufbusses haben.

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>59</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“.

<sup>59</sup> Handbuch Bürgerbus, VBB 2012



### 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 hat Konzepte über eine Richtlinie Kombibus gefördert.
- **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. Im Land Brandenburg wurde eine solches System vom Mitte 2019 bis Mitte 2020 in Wusterhausen/Dosse (Ostprignitz-Ruppin) erprobt. In großem Stil sind Anwendungen aus den USA, insbesondere San Francisco, bekannt, wo eine erhebliche Risikobereitschaft an den Tag gelegt wird.
- **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, Lastenräder, E-Scooter, 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.
- Mitnahmesysteme in der beschriebenen Form waren vor der Novellierung des PBefG nicht genehmigungsfähig, weil dafür der Fahrer eine Berechtigung zur gewerblichen Personenbeförderung besitzen müsste. Ohne diese Berechtigung war die Mitnahme gegen Entgelt verboten, abgesehen noch von versicherungstechnischen Fragen. Das PBefG räumt nunmehr diese Möglichkeit ein.
- Dennoch wurde auch vorher schon von solchen Lösungen berichtet. Dafür kam die „Experimentierklausel“ nach § 2 Abs. 7 PBefG zur Anwendung, die für einen Pilotzeitraum von maximal 4





Jahren eine „experimentierfreudige Auslegung“ genehmigungsrechtlicher Bestimmungen zuließ.

- 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. Im Gegenteil schließt die PBefG-Novelle die Betriebspflicht für On-Demand-Betriebsformen sogar aus.
- 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.
- Sharingsysteme sind in dichter besiedelten Gebieten sinnvolle Ergänzungen. In ländlichen Räumen fehlt dafür ein wirtschaftliches Mindestpotenzial. Leihfahrräder, Lastenräder, E-Scooter und Pedelecs sind zumindest saisonal sinnvoll. Allerdings ist dabei immer zu bedenken, dass bestimmte Nutzergruppen, insbesondere mobilitätseingeschränkte Personen und ein Großteil der Senioren 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 und nach dem PBefG genehmigte Verkehre Einfluss nehmen.

Auf der novellierten genehmigungsrechtlichen Grundlage wird der Aufgabenträger On-Demand-Systeme eingeordnete in das Gesamtangebotssystem unterstützen und auch planen. Das gilt für Rufbusse im Flächenbetrieb ebenso wie vergleichbare On-Demand-Systeme.

Der Landkreis verhält sich darüber hinaus offen für Initiativen im Bereich alternativer Mobilität, Kombi- und Mitnahmeverkehre, Leih- und Sharing-Systeme und beteiligt sich an einem Projekt „Landstation - Verknüpfte Mobilität im ländlichen Raum“, gefördert durch die Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung. Gegenwärtig infrage kommen derartige Stationen in Strausberg und Rüdersdorf.

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

Zur Sicherung eines zukunftsfähigen ÖPNV-Systems, das sowohl die Bedeutung der Verbindung mit Zentralen Orten, auch als Premium-Produkte und auch die Belange der Daseinsvorsorge durch Mobilitätssicherung und -verbesserung im ländlichen Raum berücksichtigt, sind Veränderungen im Leistungsvolumen durch die in den Abschnitten 4.7 und 4.8 dargestellten Maßnahmen vorgesehen.

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





Tabelle 4-23 Leistungsbilanz aus der Angebotsplanung ab Fahrplanjahr der Umsetzung

		Mehr-km	dar. außerh. MOL	in MOL
HVR+	Fürstenwalde - Müncheberg - Müncheberg Bf	133.327	72.212	61.161
HVR+	Müncheberg - Buckow - Strausberg - Werneuchen - Bernau	233.653	25.888	197.766
ZwSum		357.026	98.099	258.926
HVR	Bad Freienwalde - Werneuchen	51.543	16.429	35.114
HVR	Seelow - Manschnow	1.723	0	1.723
HVR	Manschnow - Lebus - FFO	4.093	690	3.403
VR	Bad Freienwalde - Oderberg	2.169	371	1.798
VR	Seelow - Friedersdorf - Lebus	2.397	0	2.397
VR	Bad Freienwalde - Hohenwutzen	1.255	0	1.255
Summe Regionales Hauptnetz		420.206	115.589	304.616
Stadtverkehr Strausberg		6.118	0	6.118
Ortsverkehr Neuenhagen (Linie 940)		66.209	0	66.209
Schülerverkehr in FFO		5.200	5.200	0
Erweiterungen Linie 934		5.558	0	5.558
Flächenerschließung (Rufbus)		140.000	280.000	Betriebs-km

Verkehrsträger

Nutzfahrleistung  
(1.000 Fahrplan-km)

Buslinien (laut Ist und Tabelle 4-23)	7.078
Strausberger Eisenbahn	192
Schöneicher Rüdersdorfer Straßenbahn	193
Zusammen	7.463

Der Leistungsumfang im Gebiet des Landkreises MOL steigt - vorbehaltlich der konkreten Umsetzung - in Summe aller Maßnahmen um 382.500 Fahrplan-km/a im konventionellen Buslinienverkehr und 140.000 Nutz-km/a bei durchgeführten On-Demand-Flächenverkehren, in Summe also um 522.500 Nutz-km, an.

Weitere Mehrleistungen können sich ergeben im Ergebnis bestimmter festgelegter Bedarfs- und Machbarkeitsprüfungen. Deren Umfang ist daher noch unbestimmt und geht nicht in die Finanzierungsplanung ein.



Das Angebot im Straßenbahnverkehr bleibt den Landkreis MOL betreffend unverändert, im Falle der SRS vorbehaltlich anders ausfallender Abstimmungen zwischen den Beteiligten an der Angebotsorganisation.<sup>60</sup>

Damit steigt innerhalb des Kreisgebiets das aufgabenträgerfinanzierte Leistungsangebot im kÖPNV um weitere +7,8 % gegenüber dem Fahrplanstand 2023 an (ohne die noch zu prüfenden Vorhaben).

Bezieht man die Mehrleistungen auch außerhalb des Kreisgebietes in Aufgabenträgerschaft und Finanzierung des Landkreises MOL ein, beträgt der Anstieg geschätzt +8,5 % (abhängig von der Leistungsaufteilung mit BOS und BBG).

Gemeinsam mit den Vorgaben zu den quantitativen Bedienungsstandards und den qualitativen Bedienungsstandards (siehe nachfolgend in Abschnitt 5) definieren die Werte zum Angebotsumfang laut Tabellen 2-4 und 4-23 die numerischen Vorgaben zum Umfang des öffentlichen Verkehrsinteresses und der Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienung gemäß § 8 PBefG im Busverkehr in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Märkisch-Oderland. Die Planungen umfassen dabei sowohl im regionalen Hauptnetz, als auch bei den Ortsverkehren um BU und ganz besonders auch bei On-Demand-Flächenverkehren im ländlichen Raum Elemente der Angebotsorientierung.

Die Laufzeit des Nahverkehrsplans umfasst den Zeitraum 2025 bis 2029. Die Umsetzung der Maßnahmen und Gewährleistung der beschriebenen Bedienungsstandards erfolgt schrittweise ab Laufzeitbeginn (bei Linie 940 noch vorher) und spätestens ab dem Fahrplanjahr 2027. Kommunen können eine vorgezogene ggf. auch eine erweiterte oder modifizierte Umsetzung anregen. Wenn dies durch den Aufgabenträger in Bewertung des öffentlichen Verkehrsinteresses mitgetragen wird, geschieht dies, indem die Kommunen einen dadurch entstehenden erhöhten Ausgleichsbedarf tragen.

<sup>60</sup> Die Werte der Straßenbahnen entsprechen den Vertragsständen und stellen keine eigentlichen Mehrleistungen gegenüber der Ist-Feststellung dar. Abweichungen ergeben sich jährlich durch unterschiedliche Anzahl der Tagesarten.



## 5 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

### 5.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

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

#### A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote (Orientierung: <1,5 ‰ nach Auslaufen der bestehenden Verkehrsverträge) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird. 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 % nach Auslaufen der bestehenden Verkehrsverträge) bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 3 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. Für eine Anschlusssicherung sind die Fahrzeuge sowie die Leitstelle des Verkehrsunternehmens mit einem RBL/ITCS auszustatten und Letzteres über die gängigen Schnittstellen (z.B. VDV 453) an die Datendrehscheibe des VBB anzubinden.

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

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft - im Stadt-, Orts- und Nachbarortslinienverkehr zusätzlich die Haltestellenbezeichnung (der Landkreis Märkisch-Oderland gibt die Bezeichnung zusätzlich auch für Haltestellen von Regionallinien vor) - sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Für Straßenbahnhaltestellen ist § 31 der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) einschlägig. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben. Bei der weiteren Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur bilden die Ausstattungsrichtwerte nach **Tabelle 4-18** den Maßstab.

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet wurden nach ihrer Bedeutung vorläufig kategorisiert (siehe **Anlage 7**) und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen versehen. Als wesentliche Kategorisierungskriterien waren Fahrgastfrequentierung und weitere Funktionsmerkmale (Anzahl und Häufung von Umsteigern, funktionsbedingte mittlere Wartezeit der



Fahrgäste) zu beachten. Diese Kategorisierung wurde mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2020 bis 2024 durchgeführt. Sie ist deshalb vorläufig, weil sie auf Ein- und Aussteigerzahlen aus der VBB-Erhebung 2016 beruht und eine aktuelle Erfassung der Ausstattungsmerkmale, auch zur Barrierefreiheit, noch nicht abgeschlossen ist.

Beim Haltestellenneu-, aus- oder -umbau ist auf zunehmende Barrierefreiheit hinzuwirken. Das soll durch günstige Haltekantenhöhen (16 - 18 bzw.  $\geq 17$  cm), abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen mit Aufmerksamkeitsfeldern geschehen.

Die Ausbauparameter für barrierefreie Haltestellen sind in **Tabelle 4-19** festgelegt.

Nach den Vorgaben des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG sollte der ÖPNV bereits bis zum 01.01.2022 barrierefrei sein, auch alle Haltestellen. Nach Satz 4 des genannten Absatzes kann mit Festlegung und Begründung im Nahverkehrsplan davon abgewichen werden. Das geschieht durch die Festlegung einer

### Zieldefinition barrierefreie Haltestellengestaltung

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

- bis zum 31.12.2025 alle Haltestellen der Kategorien A und B und mindestens die Hälfte der Kategorie C1 mit mindestens 150 Ein- und Aussteigern pro Schultag C1 in vorstehendem Sinne barrierefrei sind (siehe **Tabelle 8-1**).
- In den Jahren 2026 bis 2029 (Ablauf der Planungsperiode) sollen die Haltestellen der Kategorie C1 und der Kategorie C2 mit mindestens 70 Ein- und Aussteigern pro Schultag barrierefrei gestaltet werden. Das sind laut **Anlage 7** gegenwärtig 27 Haltestellen (14 % aller Haltestellen der Kategorie C2), von denen zurzeit nur 1 Haltestelle (Rüdersdorf, Rathaus) vollständig und nur einige wenige teilweise barrierefrei sind.
- Für die Ausbaumaßnahmen soll die Richtlinie zur investiven Förderung der Verkehrsinfrastruktur des Landkreises eine Vorrangförderung für Bau- und Ausbaumaßnahmen, die der Herstellung von Barrierefreiheit dienen, einräumen und die Fördermöglichkeiten insgesamt erweitern.
- Eine vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Satz 3 PBefG ist nur über sehr lange Zeiträume möglich. Mittelfristig, d. h. bis zu einem Planungshorizont 2035 ist davon auszugehen, dass die Haltestellen der Kategorie C2 überwiegend und einzelne Haltestellen der Kategorie C3 mit besonderem Bedarf barrierefrei sein können. Schon diese Zielstellung zu erreichen bedarf es der direkten oder indirekten Unterstützung von Bund oder Land.
- Zu den verbleibenden Haltestellen können zurzeit noch keine Aussagen getroffen werden. Dies bleibt den weiteren Fortschreibungen des kommunalen Nahverkehrsplans vorbehalten. Die begrenzten Finanzierungsmöglichkeiten der Kommunen und des Landkreises unter der gegebenen Förderkulisse reichen derzeit nicht aus, um weitergehende Festlegungen zu treffen.

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



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

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

#### **D) Personaleinsatz**

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

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

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

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

Die Komponenten Ortskenntnis und Sprachkompetenz stellen vor dem Hintergrund des Personalmangels, von Springereinsätzen und der Beschäftigung von Mitarbeitern, deren Muttersprache nicht Deutsch ist, zunehmende Probleme dar, die konsequent anzugehen sind.

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

#### **E) Fahrzeugeinsatz**

- Während der Laufzeit der geltenden Verkehrsverträge gelten zunächst die darin vereinbarten Anforderungen an die Fahrzeuge. Danach, aber bei Änderung der gesetzlichen Rahmenbedingungen können angepasste Regelungen im gegenseitigen Einvernehmen vereinbart werden.



- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft sowie BOStrab ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle eingesetzten Straßenfahrzeuge muss mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard nachgewiesen werden. Für ab dem Jahr 2016 erstzugelassene Fahrzeuge die Euro-6-Norm.

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>61</sup> in nationales Recht durch das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) vom 09.06.2021 die gesetzten anteiligen Beschaffungsvorgaben bereits gelten (bis 31.12.2025: 45 %, bis 31.12.2030: 65 % sauber, davon jeweils die Hälfte emissionsfrei). Die bestehenden Unklarheiten in der EU-Richtlinie hinsichtlich des zeitlichen, räumlichen und einsatzbezogenen Geltungsbereichs sind zwar durch das SaubFahrzeugBeschG in keiner Weise beseitigt worden. Rundschreiben des Landkreistages Brandenburg mit einer Branchenvereinbarung 2023 und des VDV 2021 legen eine Auslegung im Sinne der kommunalen Aufgabenträger und der Unternehmen nahe (Geltung eher für Stadtbusse und mit landesweiter Durchschnittsquote).<sup>62</sup> Rechtssicher ist diese Einschätzung aber nicht. In jedem Fall erscheint es notwendig, insbesondere auch im Hinblick auf künftige Vergaben im Busbereich, die Entwicklung einer Strategie zur schrittweisen Umstellung der Antriebssysteme der Fahrzeugflotten vom herkömmlichen Dieselantrieb auf einen emissionsarmen und emissionsfreien Antrieb voranzutreiben.

Zu diesem Zweck wird der Aufgabenträger externe Beratung in Anspruch nehmen und dabei unter Berücksichtigung der spezifischen Anforderungen und Rahmenbedingungen im Kreisgebiet die mittelfristige technologische und die Preisentwicklung sowie die Förderkulisse untersuchen zu lassen.

Nähere Angaben zur Investitionsstrategie zur Flottenentwicklung enthält **Abschnitt 8-1**.

Der Straßenbahnverkehr und die dort eingesetzten Fahrzeuge sind per se im Betrieb klimafreundlich.

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Auf allen Fahrten, auf denen eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low Entry) und/oder Einstiegshilfen (Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer laut Qualitätsleitfaden des VBB<sup>63</sup>; keine Vorgabe für Fahrzeuge mit weniger als 9 Fahrgastplätzen), Haltegriffen und gut erreichbarem Haltewunschastern einzusetzen. Die Einsatzquote in vorstehend genanntem Sinne barrierefreier Fahrzeuge hat in der laufenden Planungsperiode Schritt

<sup>61</sup> Derzeit geltender Stand der CVD vom Juni 2019

<sup>62</sup> Landkreistag Brandenburg: Clean Vehicles Directive. Branchenvereinbarung zur Umsetzung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz im Busbereich. Rundschreiben-Nr. 985/2023 vom 20.11.2023 und VDV Die Verkehrsunternehmen: Anwendung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes ... über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge auf Überlandbusse. Rundschreiben-Nr. 19/2021 vom 08.07.2021

<sup>63</sup> Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, 4. Aktualisierung 2015



für Schritt zugenommen und soll ab dem 01.01.2027 im Regeleinsatz 100 % betragen. Ab diesem Zeitpunkt sind für den Ersatz- oder einen etwaigen Erweiterungsbedarf ausschließlich Fahrzeuge mit Niederflur- oder LowEntry-Einstieg zuzuführen. Ausnahmen sind nur zulässig für reine Reservefahrzeuge, die 10min-Taktverstärkung bei der SRS (nur zutreffend für Abschnitte außerhalb Landkreis MOL) und für Übergangszeiträume bei Mehrleistungsvereinbarung. Damit ist eine nahezu vollständige Umsetzung der Vorgabe laut § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG für Fahrzeuge gewährleistet.

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>64</sup>

Tabelle 5-1 Ausstattungparameter für barrierefreie ÖPNV-Fahrzeuge

Merkmal		Strab	Bus Stadt/Regio
1	Einstiegshöhe	29 - 35 cm an mind. 1 Tür	25 - 34 cm, Niederflur (NF) oder LowEntry (LE)
2	Einstiegshilfen	Fahrzeuggebundene Einstiegshilfe (Rampe)	Rampe, Kneeling, nur zusätzliche Hilfsmittel, Lift für Stadt- und Ortsverkehr ungeeignet
3	Türbreiten	130 cm an mind. 2 Türen	130 cm an mind. 1 Tür, Einzeltüren mind. 90 cm
4	Behindertenplätze	4 gesondert gekennzeichnete Behindertenplätze in Türnähe mit besonderen Haltegriffen	
5	Sonderfläche	Mind. Aufstellfläche für 2 Rollstühle und 2 Kinderwagen	SL: Abmessung mind. 130 x 90 cm (besser 1,3 m <sup>2</sup> )
			in Bussen mit 14 - 21 FG-Plätzen Stellplatz für 1 Rollstuhl (mind. 120 x 90 cm)
6	Sicherheit	Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster in kontrastreicher Gestaltung	

Hinweis:

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

<sup>64</sup> Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011, 4. Aktualisierung 2015





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





Alle Vorgaben gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge, mit Einschränkungen lediglich im Rufbuseinsatz hinsichtlich mitzuführender Abfertigungstechnik.

## 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.

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 anzustreben, 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 Reisesketten) entsprechend VBB-Standards, insbesondere an den VBB-InfoPunkten:

jeweils an den Bahnhöfen bzw. S-Bahnhöfen	Fredersdorf	Hoppegarten	Müncheberg
	Neuenhagen	Strausberg	

An den Verknüpfungshaltestellen der Kategorien A sollen Schritt für Schritt Anlagen der Dynamischen Fahrgastinformation (DFI) vorgesehen werden (vgl. **Tabelle 4-18**). Gegenwärtig ist das nur in Strausberg Vorstadt der Fall und dort ist diese außer Betrieb. Eine weitere Fortführung der Ausstattung auf Haltestellen der Kategorie C1 kann unterbleiben, weil inzwischen auch andere elektronische Informationsmöglichkeiten, z. B. die Smartphone-App „Bus&Bahn“<sup>©</sup> des VBB, bestehen und DFI-Anlagen auch Vandalismus-Ziele darstellen, gewartet werden müssen und Software-Updates benötigen. Die Vandalismus-Gefährdung besteht noch mehr für vereinfachte Anzeigelösungen, weil diese physisch leichter erreichbar sind.



## G) Vertrieb und Kundenservice

Vielfältige und transparente 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 im Fahrzeug (Fahrer\*in oder Automat) zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Bus-/Tramfahrer\*innen ist mit Ausnahme von Abo- und Jahreskarten das gesamte Fahrausweissortiment anzubieten (weitere Einschränkungen ggf. bei Subunternehmerfahrzeugen im Rufbus-Einsatz). Beim ergänzenden Verkauf über personalbediente Vertriebsstellen (VU-eigene oder Agenturen) müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Der Landkreis Märkisch-Oderland und die Verkehrsunternehmen unterstützen die Erprobung und Einführung innovativer Formen des Fahrscheinerwerbs, z. B. über das Internet oder das Smartphone sowie e-ticketing mit speziellen Apps zum Check-In/Check-Out-Verfahren oder einer Online-Abovertragsverwaltung. Die Verkehrsunternehmen gewährleisten in Abstimmung mit dem VBB, dass eine Teilnahme am elektronischen Ticketsystem im Rahmen des VBB möglich ist. Zudem wird die Fortführung und auch Erweiterung der Ausgabe von Fahrtberechtigungen über die VBB-fahrCard fokussiert.

## 5.2 Qualitätsmanagement

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

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

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

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

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

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



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

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

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

Die Ergebnisse dieser Befragungen sind dem Aufgabenträger in geeigneter Form und zeitnah nach deren Durchführung zu übergeben.

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

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



## 6 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2029

### 6.1 Aufkommen und Differenzierung nach Nutzergruppen

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage ist von verschiedenen Faktoren abhängig, die in der Vorausschätzung in ihrer ganzen Komplexität 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, zumindest nach Überwindung der pandemiebedingten Nachfragerückgänge. Somit wird die Nachfrageentwicklung auf Grundlage der wesentlichen Strukturdaten unter Berücksichtigung der Effekte des demografischen Wandels und des Verkehrsverhaltens prognostiziert.

Außerdem werden die Veränderungen im Angebot des KÖPNV nachhaltig berücksichtigt. Diese wirken insbesondere dann prägend, wenn dieses Angebot quantitativ und/oder qualitativ so stark verbessert wird, dass von einem Nachfragesprung ausgegangen werden kann.

Letzteres ist für den BU zum größten Teil bereits in der gegenwärtigen Planungsperiode oder sogar kurz davor erfolgt, für den ländlichen Raum im WMR wird das für die kommende Planungsperiode ab 2025 angestrebt.

Die ermittelten Analysedaten zum ÖPNV-Aufkommen zeigen, dass davon auszugehen war, dass sich die SPNV-Nachfrage in einem stetigen Aufwärtstrend befindet und die Nachfrage im KÖPNV, insbesondere durch die Angebotsverbesserungen im BU, mindestens im Linienbündel Bus-MOL/1 in den gleichen Trendkorridor einschwenkt. Die Straßenbahnen und im Linienbündel Bus-MOL/2 die Nachfrage gehalten oder leicht verbessert werden kann. Diese Trendlinien sind allerdings in der laufenden Planungsperiode in eklatanter Weise und weitgehend auch nachhaltig modifiziert worden. Allgemein negativ haben sich die Begleiterscheinungen und Folgen der Corona-Pandemie auf die Fahrgastnachfrage ausgewirkt. Im SPNV kamen Bauarbeiten und Schienenersatzverkehre hinzu, insbesondere die Brückenerneuerung über die Oder. Zumindest teilweise gegengewirkt hat die Einführung stark subventionierter Einheitstarife, wie dem 9-Euro-Ticket und dem DeutschlandTicket, die nicht nur über den Preis an sich wirken, sondern in hohem Maße über die universelle Anwendbarkeit, zumindest dort, wo Anwendbarkeit auf nutzbares Angebot trifft.

Die Einflüsse der Strukturdatenentwicklung nach **Abschnitt 3** und im Wesentlichen auch der Angebotsentwicklung nach **Abschnitt 4** können relativ gut empirisch und modellhaft vorausberechnet werden. Die nachhaltigen Folgen der Einflüsse auf das Verkehrsverhalten (Homeoffice/mobiles Arbeiten, Wegetersatz durch Online-Handel und Online-Bestellung und Lieferung usw.), die nicht nur Folgen der Pandemie sind, durch diese aber vielfach verstärkt worden sind, sind schwerer vorauszubestimmen, weil es dafür weder ausreichend empirische Erkenntnisse noch erprobte Modelle gibt. Daraus ergeben sich große Unsicherheiten.

Für die **SPNV-Nachfrage** wird im Planungszeitraum davon ausgegangen, dass 2025 zunächst der nach bisheriger Planung für 2024 vorhergesagte Wert von knapp 7,0 Mio. Beff/a erreicht und damit die Einflüsse durch Pandemie und Angebotseinschränkungen durch Bauarbeiten überwunden sein werden. Danach wird sich der längerfristige Trend fast stabil mit etwa 10 % Zuwachs alle 5 Jahre fortsetzen. Das gilt sowohl für die Regionalbahn- als auch die S-Bahnnachfrage. Ab eines Regionalbahnhalts in Hoppegarten wird die Regionalbahnnachfrage ansteigen, in etwas geringerem Umfang aber die S-Bahnnachfrage gedämpft. Der Saldo wäre also positiv.



Für die Nachfrage im kommunalen ÖPNV ist im Planungszeitraum damit zu rechnen, dass es im Schülerverkehr aufgrund der gestiegenen und noch zumindest bis zum Schuljahr 2024/25 weiter ansteigenden Schülerzahlen auch zu einem vergleichbaren Anstieg der Fahrschüler und der Beförderungsfälle im Schülerverkehr kommt (+5 % 2029 gegenüber 2023), bei einer Gegenwirkung durch das wachsende Schulstandortnetz und einer Verstärkung durch die satzungsgemäß entfallenden Zuzahlungen für Zeithahrscheine des Ausbildungsverkehrs. Dagegen wird sich die Aufhebung der zuständigen Schule als nächsterreichbarer Schule kaum auf das Aufkommen in der Schülerbeförderung auswirken, ggf. aber in der Schülerspezialbeförderung. Innerhalb des BU wird das Schülerbeförderungsaufkommen auch nach 2024/25 weiter ansteigen, auch nach 2029 noch geringfügig. Im WMR steigt das Aufkommen noch bis zum Schuljahr 2024/25 leicht an, stagniert dann und wird ab dem Schuljahr 2026/27 rückläufig (soweit bis dahin nicht weitere strukturelle Verwerfungen eintreten).

Bei der kÖPNV-Nachfrage im Jedermannverkehr wirken erhöhend die Anstiege der Einwohnerzahlen im berlinnahen Raum, die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die weiteren moderaten, wenn auch tendenziell auslaufenden Zuwächse bei der Beschäftigung nach dem Wohnortprinzip und die stabil anhaltenden Zuwächse bei der Beschäftigung nach dem Arbeitsortprinzip und des daraus folgenden Pendleraufkommens um weitere ca. 10 %. Ebenfalls positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem Verbundtarif (vor allem im ABC-Bereich) und dem DeutschlandTicket im Gegensatz zur Preisentwicklung für die MIV-Nutzung sowie ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Kombination mit alternativen Mobilitätsangeboten, der allerdings fast ausschließlich in verdichteten Teilräumen wirken kann, weil dafür ein entsprechendes Angebot nutzbar sein muss. Der Einsatz innovativer Angebotselemente in Form von Bedarfsverkehren wird dann deutlich positiv auf die Fahrgastnachfrage wirken, wenn in der konkreten Umsetzung die Attraktivität tatsächlich erhöht wird, d. h. insbesondere nicht nur Linienfahrten durch Bedarfsfahrten abgelöst, sondern ein erweitertes Fahrtenangebot bei komfortablen Bedingungen hinsichtlich Erreichbarkeit sowie Voranmeldezeiten gewährleistet wird.

Eine prägende und nachhaltige Wirkung auf eine weiter ansteigende Nachfrage im kÖPNV, insbesondere im Jedermannverkehr, soll die Umsetzung des Angebotskonzepts nach Abschnitt 4 haben. Zahlenmäßig ist diese beim Umfang der vorgesehenen Änderungen schwer einzuschätzen und nur modellhaft zu bestimmen. In deren Ergebnis unter Berücksichtigung aller Komponenten wird mit Zuwächsen bis 2029 im BU sogar um 6 - 8 % (bezogen auf den Busverkehr) gerechnet. Im WMR beschränkt sich die Zuwachserwartung auf den Jedermannverkehr, wird dann aber relativ mit ca. 20 % deutlich höher, in absoluten Werten aufgrund des sehr geringen Anteils aber geringer als im BU sein.

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





Für den Planungszeitraum bis 2029 werden gegenüber 2022 nach **Tabelle 6-1** folgende Tendenzen erwartet:

- Ein Gesamtanstieg der ÖPNV-Nachfrage um 31 %, wobei allerdings der größere Anteil auf den SPNV entfällt.
- Alle Einzeltendenzen (außer bei Schülerverkehr) beinhalten jeweils noch Rückholtendenzen aus der Corona-Pandemie und Effekte aus der Potenzial- und der Angebotsentwicklung sowie der Gestaltung der Rahmenbedingungen.
- Das anteilige Verhältnis im Fahrgastaufkommen zwischen SPNV und kÖPNV wird sich wieder auf einen Stand von etwa 50 : 50 „normalisieren“.
- Im Busverkehr insgesamt wird von einem Anstieg des Fahrgastaufkommens um 13 - 15 % ausgegangen.
- Die nach 2024/25 außerhalb des BU einsetzenden Rückgänge im Schülerverkehr wirken sich kaum spürbar aus.
- Die Zuwächse werden überwiegend in den Ortsverkehren im BU und in den gestärkten Achsenverkehren zu erwarten sein, hinzu kommen Zuwächse in den Flächenrufbusverkehren im WMR, ohne Erzeugung großer absoluter Aufkommenswerte.
- Die Nachfrageentwicklung im Regionalbusverkehr des ländlichen Raumes wird in jedem Fall rückläufig sein, durch Übergänge zum Flächenrufbus und fehlende Gegenwirkung durch die Entwicklung der Einwohner- und Schülerzahlen.
- Die Fahrgastnachfrage der STE und der SRS werden auch ohne wesentliche Angebotsverbesserungen aufgrund des Potenzialzuwachses etwa im gleichen Maße leicht ansteigen.

**Tabelle 6-1 Nachfrageentwicklung im ÖPNV bis 2029**  
[Einsteiger im Kreisgebiet in 1000 UBF]

Jahr Verkehrsträger	2019	2022	2026	2029	Δ 2019 - 2022		Δ 2022 - 2029	
					Beff	%	Beff	%
SPNV	5.309	4.695	7.025	7.455	-614	-11,6 %	+2.760	+58,8 %
<i>Anteil</i>	<i>45,8 %</i>	<i>41,4 %</i>	<i>49,3 %</i>	<i>50,0 %</i>				
Tram	1.232	1.236	1.280	1.309	+4	+0,3 %	+73	+5,9 %
STE	899	902	935	955	+3	+0,3 %	+53	+5,9 %
SRS in MOL	333	334	345	354	+1	+0,3 %	+20	+6,0 %
Bus	5.062	5.415	5.940	6.145	+353	+7,0 %	+730	+13,5 %
Bus-MOL/1	3.948	4.150	4.635	4.800	+202	+5,1 %	+650	+15,7 %
Bus-MOL/2	1.114	1.265	1.305	1.345	+151	+13,6 %	+80	+6,3 %
kÖPNV	6.294	6.651	7.220	7.454	+357	+5,7 %	+803	+12,1 %
<i>Anteil</i>	<i>54,2 %</i>	<i>58,6 %</i>	<i>50,7 %</i>	<i>50,0 %</i>				
<b>Summe</b>	<b>11.603</b>	<b>11.342</b>	<b>14.245</b>	<b>14.909</b>	<b>-257</b>	<b>-2,2 %</b>	<b>+3.563</b>	<b>+31,4 %</b>

Quelle: Vorausberechnung PROZIV auf der Grundlage der VBB-Statistik (Datenbereitstellung Verkehrsunternehmen)





Das Nachfrageverhältnis zwischen Schülerverkehr und sonstigem Verkehr (Jedermannverkehr), welches im Landkreis Märkisch-Oderland aufgrund des hohen und angewachsenen Anteils der Leistungen im Berliner Umland vergleichsweise weniger stark zugunsten des Schülerverkehrs ausgeprägt ist, entwickelt sich bis 2026 parallel und verschiebt sich dann wieder zugunsten des sonstigen Verkehrs.

## 6.2 Räumliche Differenzierung

Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage wird räumlich weniger stark differenziert verlaufen als in den zurückliegenden Planungszeiträumen.

- In den Teilbereichen innerhalb des BU überwiegen aufgrund von Zuzügen und günstigerer wirtschaftlicher Entwicklung und punktueller Angebotsverbesserungen die positiv gerichteten Einflüsse. Davon profitieren besonders weiterhin die Ortsverkehre im Berliner Umland und der Stadtverkehr Strausberg.
- Allerdings unterbleiben in der kommenden Planungsperiode die massiven Angebotsverbesserungen der zurückliegenden Jahre, so dass Zuwächse vor allem aus Potenzialzuwächsen, Verknüpfungen mit neuen Mobilitätsangeboten und Qualitätsverbesserungen geschöpft werden müssen.
- Sofern die vorgesehenen flächenhaften Rufbus-Angebote im mittleren und östlichen Kreisgebiet sowie in den südlichen und nördlichen Randbereichen umgesetzt werden, wird dort das Aufkommen - saldiert um Fahrgäste in kompensierten Linienverkehren - deutlich ansteigen, ohne dass dabei sehr große absolute Fahrgastgewinnen erwartet werden können. Es nimmt allerdings massiv die Attraktivität dieser Gebiete zu.



## 7 Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing

### 7.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

Der Landkreis Märkisch-Oderland ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger\*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 öffentlich-rechtlichen Liniengenehmigungen sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage eines gemeinsamen Kooperationsvertrages.

Die Verkehrsunternehmen und Gesellschafter wirken in den VBB-Gremien an der Tarifgestaltung entscheidend mit.

Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurde das Tarifgestaltungsrecht von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Seit der Novellierung des PBefG nimmt der VBB bei Änderungen im VBB-Tarif namens und in Vollmacht der kommunalen Aufgabenträger und in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen eine Tarifanzeige bei der Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg vor bzw. führt ein Tarifantragsverfahren bei der Genehmigungsbehörde des Landes Berlin durch. 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 und die Vorbereitung und Organisation des e-ticketings.

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

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

Durch die erfolgten Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG) und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg (ÖPNVFBV 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 Märkisch-Oderland für den kÖPNV deutlich aufgewertet worden. Insgesamt ist ein erheblich größeres Finanzvolumen durch den Aufgabenträger zu verwalten und effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises einzusetzen. Zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben bei der Organisation und Förderung des kommunalen ÖPNV hat der Landkreis nach § 11 ÖPNVG und der dazu erlassenen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFBV) des Ministers für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) die Ausgabenverantwortung für die zweckgebundene Zuweisung des Landes. Diese schließen Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) sowie ggf. Haushaltsmittel des



Landes ein. Bereits 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 und gelten damit als öffentliche Zuschüsse und nicht mehr als Erlöse (obwohl Erlössurrogat) für die Unternehmen und Auftragnehmer. Nach den aktuellen Ständen gemäß § 11 ÖPNVG und § 1 ÖPNVFV BB vom Februar 2024 und November 2023 sind beide Zahlungsflüsse zusammengefasst und werden nach einem neuen und erweiterten Verteilungsschlüssel ausgereicht.

Weiterhin müssen auch wichtige Aufgaben einer regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde auf eine pauschalierte Förderung sowie auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben und Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.

Als Aufgabenträger für den 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 als zuständige örtliche Behörde nach Art. 2 Buchst. c der VO (EG) 1370/2007 für die Lösung von Regieaufgaben erheblich zugenommen.

Im Ergebnis einer Analyse der Aufgabenprofile und unter Berücksichtigung der unternehmensstrukturellen Situation hat der Landkreis Märkisch-Oderland die Aufgabenträgerfunktionalität nur formal als Lokale Regieeinheit ÖPNV (ohne zusätzliche Personalkapazität) strukturiert und beim Wirtschaftsamt der Kreisverwaltung zugeordnet, die als Besteller für ÖPNV-Leistungen und als Controller für deren vertragsgemäße Durchführung fungiert. Eine funktionale Trennung der Besteller- und Erstelleraufgaben für den ÖPNV ist gewährleistet (vgl. Anlage 6).

## 7.2 Unternehmensorganisation

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

- Inhaber der Liniengenehmigungen bis zum 31.12.2026 und Betreiber aller Buslinienverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Märkisch-Oderland sind die Märkisch-Oderland Bus GmbH (mobus) und die Barnimer Busgesellschaft mbH (BBG). Gesellschafter der mobus ist die Transdev Verkehr GmbH. Mehrheitsgesellschafter der BBG ist der Landkreis Barnim (75 %). Der Landkreis Märkisch-Oderland hält einen Minderheitsanteil (25 %).
- Die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn GmbH (SRS) und die Strausberger Eisenbahn GmbH (STE) betreiben mit eigenen Genehmigungen, die am 31.12.2024 ablaufen, jeweils eine Tramlinie als so genannte Landstraßenbahnen. Mehrheitsgesellschafter der SRS ist die Niederbarnimer Eisenbahn AG (70 %). Minderheitsgesellschafter sind die Gemeinden Schöneiche bei Berlin und Rüdersdorf bei Berlin (jeweils 15 %). Der Landkreis Märkisch-Oderland hält keine Geschäftsanteile an der SRS. Gesellschafterin der STE ist die Stadt Strausberg. Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB für die SRS ist nach einer Vereinbarung der Landkreise MOL und



LOS der Landkreis Oder-Spree<sup>65</sup>, Aufgabenträger für die STE ist der Landkreis Märkisch-Oderland.

- Zum kommunalen ÖPNV zugehörig betreibt die STE GmbH die Straussee-Fähre (VBB-Fährlinie 39) im Saisonbetrieb.
- Im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden Bedienung werden mehrere Linien durch verschiedene kreisfremde Unternehmen (siehe im Einzelnen in **Abschnitt 2**) mit eigenen Liniengenehmigungen bedient. Diese Linien gehören keinen Bündeln an oder solchen Bündeln, für die der Landkreis Märkisch-Oderland nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchst. b und c der VO (EG) 1370/2007 ist.
- Für die Durchführung des konventionellen Buslinienverkehrs der mobus und auch der BBG ist gegenwärtig laut geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen zwischen Landkreis und den Busunternehmen eine Subunternehmerquote von mindestens 10,0 % (zum Zwecke der Mittelstandsförderung) und maximal 30,0 % (nach vergaberechtlicher Maßgabe gemäß Art. 4 Abs. 7 VO (EG) 1370/2007) festgelegt.
- Abgesehen davon, dass innerhalb eines geltenden Vertrages eine Änderung nur im gegenseitigen Einvernehmen der Vertragsparteien möglich wäre, ist auch einzuschätzen, dass die Bemessung dieser Quote im überregionalen Vergleich und auch im Spannungsfeld zwischen Leistungsvolumen, Wirtschaftlichkeit, Qualitäts- und Arbeitsplatzsicherung sowie Mittelstandsförderung als ausgewogen zu bewerten ist. Der Aufgabenträger sieht vor, die vorstehende Bemessung in künftigen Vergabeverfahren weiter aufrechtzuerhalten, soweit dies rechtlich zulässig ist. Der Gesamtanteil der Subunternehmerleistungen an den Nutzfahrleistungen wird dennoch eher ansteigen, weil der Anteil der flexiblen Verkehre zunehmen muss, für die tendenziell mehr Subunternehmerleistungen gebunden werden.
- Für die bedarfsabhängige Bedienung (ohne Straßenbahnen) waren bisher Anteile zwischen 5,0 % und 10,0 % abrufbare Leistungen am Gesamtangebot vorgesehen. Dieser Anteil wird ab der Einführung flächenhafter Rufbus-Angebote nach oben geöffnet und orientierungsweise auf bis zu 20 % (nach modellhafter Kalkulation) ausgedehnt. Eine konkrete Festlegung erfolgt mit den Leistungsbeschreibungen für die Neuvergabe der Busverkehrsleistungen zum 01.01.2027.

## 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. Im Ergebnis erfolgte eine Zusammenfassung aller Buslinien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Märkisch-Oderland zu den Linienbündeln „Bus-MOL/1“ und „Bus-MOL/2“. Die Zuordnung der Linien zu den beiden Bündeln ist **Abschnitt 2.2.2** und **Anlage 1** (mit den Linienverläufen) näher erläutert.

<sup>65</sup> Nach der veröffentlichten Liste der Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG des LBV im Land Brandenburg mit Stand 31.12.2023 ist Aufgabenträger und zuständige Behörde für die Linie 88 der Landkreis MOL.



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

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

**Mit diesem Nahverkehrsplan wird ein entsprechender Bündelungsbeschluss verbindlich erneuert:**

- Zum Linienbündel „Bus-MOL/1“ gehören die 39 Linien mit den Liniennummern 889 gemeinschaftlich mit BBG, 923, 926 bis 929, 931 bis 939, 940 bis 951, 955 bis 959, 966 bis 968, 969, 970, R931, R933.
- Zum Linienbündel „Bus-MOL/2“ gehören die 16 Linien mit den VBB-Liniennummern 873 bis 887, 889 gemeinschaftlich mit mobus.
- Die Linien der Strausberger Eisenbahn und die Fähre leben in hohem Maße von ihrer jeweils eigenständigen Funktionalität und sollen daher keiner Bündelung unterliegen.
- Im Planungszeitraum ggf. neu einzurichtende Linien werden entsprechend dem jeweiligen Bedienungsgebiet dem Bündel „Bus-MOL/1“ oder „Bus-MOL/2“ zugeordnet. Das soll auch für Sonderlinienverkehre nach § 43 PBefG und Linienbedarfsverkehre nach § 44 PBefG so gehandhabt werden, um ausschließliche Rechte der Genehmigungsinhaber zu wahren.

Für die Schöneicher-Rüdersdorfer Straßenbahn ist der Landkreis MOL hinsichtlich einer Linienbündelung nicht zuständig<sup>66</sup>.

### 7.3.2 Leistungsvergabe und Genehmigungserteilung

#### Rahmenbedingungen und Möglichkeiten der künftigen Leistungsvergaben

Alle gegenwärtig erteilten Leistungsaufträge und Liniengenehmigungen für die Busverkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises MOL bestehen planmäßig bis zum 31.12.2026, also innerhalb der Laufzeit des Nahverkehrsplanes, dessen Laufzeit am 31.12.2029 endet. Die Frist für die Stellung von Anträgen auf die Durchführung eigenwirtschaftlicher Verkehre für die betreffenden Leistungen nach § 5 Abs. 3 Satz 1 PBefG ist am 31.12.2023 abgelaufen. Nach Angaben des Dezernats 23 des LBV Brandenburg sind keine eigenwirtschaftlichen Anträge gestellt worden oder angekündigt worden. In diesem Falle ist die Behörde allerdings berechtigt, auch spätere Anträge zuzulassen.

Somit ist dieser Nahverkehrsplan unmittelbar einer Neuvergabe der Leistungen und Neuerteilung der Genehmigungen zugrunde zu legen, da die Vorinformation der Vergabeabsicht im EU-Amtsblatt mit

<sup>66</sup> Im Widerspruch zum Stand der veröffentlichten Liniengenehmigung des LBV im Land Brandenburg, Stand: 31.12.2023.



Aufruf zum eigenwirtschaftlichen Genehmigungswettbewerb nach § 12 Abs. 6 PBefG zwingend während dessen Laufzeit bereits in 2025 erfolgen muss bzw. je nach Art des Vergabeverfahrens sogar schon in 2024 erfolgen sollte. Im Ergebnis sind alle Busverkehrsleistungen auf der Grundlage des geltenden Nahverkehrsplans neu zu vergeben sowie Leistungskonditionen und Finanzierung vertraglich neu zu vereinbaren.

Einen gemeinsamen Sonderfall stellen die Strausberger Eisenbahn (Linie 89) und die Straussee-Fähre (Linie 39) dar, weil der Öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) für diese Leistungen im Jahr 2022 im Ergebnis einer Revision der Kalkulation und Wirtschaftlichkeitstestierung auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 (Bagatellvergabe) bis zum 31.12.2031 neu erteilt worden ist. Die Fortführung über den 31.12.2024 hinaus steht allerdings unter dem Vorbehalt der Wiedererteilung der Liniengenehmigung nach § 42 i.V.m. § 9 Abs. 1 Nr. 1 PBefG oder einer Einstweiligen Erlaubnis nach § 21 PBefG.

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 VO (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 Direktvergaben an eigene, beherrschte oder Drittunternehmen mit Schwellenwertregelung zu.

Voraussetzung für die Möglichkeit des Inhouse-Geschäfts (keine Vergabe, weil Selbsterbringung der Leistung) auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB war nach Rechtsauslegung bis 2019 das Vorhandensein eines Eigenbetriebes des Aufgabenträgers, der die Leistung übernehmen kann. Dies scheidet im Falle des Landkreises Märkisch-Oderland in der gegenwärtigen Konstellation aus. Nach neuerer Rechtsauslegung und Rechtsprechung auf der Grundlage des Vergaberechtsmodernisierungsgesetzes und einer Entscheidung des EuGH vom März 2019 eröffnet sich die Möglichkeit des Inhouse-Geschäfts, wenn folgende drei kumulativen 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 i.V.m. § 105 GWB ist, dass der entsprechende Auftrag als öffentliche Dienstleistungskonzession (öDK) vergeben werden kann, das Unternehmen als Auftragnehmer also ein hinreichend großes Betriebsrisiko trägt.

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 grenz-





überschreitendem 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, ggf. ebenfalls durch eine Behördengruppe. 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 der Busverkehrsleistungen an KMU scheidet aufgrund der vorgenommenen Linienbündelung durch Schwellenwertüberschreitung grundsätzlich aus.

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

#### **Bündel „Bus-MOL/1“**

- in einem wettbewerblichen Vergabeverfahren mit europaweiter Ausschreibung nach Art. 5 Abs. 3 der VO (EG) 1370/2007 und § 8b PBefG als Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA),
- mit einer Laufzeit von 10 Jahren,
- nach der spezifischen Verfahrensform der funktionalen oder der konstruktiven Ausschreibung<sup>67</sup> mit Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages als Nettovertrag auf der Grundlage entsprechend gestalteter Vergabeunterlagen.

#### **Bündel „Bus-MOL/2“**

- in einem Inhouse-Vergabeverfahren mit europaweiter Bekanntmachung nach Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB und § 8a PBefG als Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDA),
- dafür Fortführung des Zusammenwirkens als „Gruppe von Behörden“ entsprechend Art. 2 Buchst. b und Art. 5 Abs. 2 spez. Buchst. a der VO (EG) 1370/2007 zwischen den Landkreisen Barnim und Märkisch-Oderland durch Abschluss einer geeigneten öffentlich-rechtlichen Vereinbarung  
oder  
Vergabe durch den Landkreis MOL in eigener Regie, aber in Abstimmung mit dem Landkreis Barnim, an den internen Betreiber auf der Grundlage von Art. 5 Abs. 1 der VO (EG) 1370/2007 i.V.m. § 108 GWB,

<sup>67</sup> Funktionale Ausschreibung:

Nur Vorgabe von Mindeststandards, sonst freie Angebotsgestaltung durch den Auftragnehmer, Nutzung unternehmerischen Know-hows, sehr hohe Organisationsanforderungen, hohe Flexibilität während der Laufzeit, Abschluss Nettovertrag mit Anreizen typisch.

Konstruktive Ausschreibung:

Deutlich detailliertere Vorgaben bis hin zu Fahrplänen, wenig Möglichkeiten der Angebotsgestaltung durch den Auftragnehmer, kaum Nutzung unternehmerischen Know-hows, viel geringere Organisationsanforderungen, eingeschränkte Flexibilität während der Laufzeit, Abschluss Bruttovertrag typisch, Nettovertrag mit Anreizen aber auch möglich.





- mit einer Laufzeit von 10 Jahren,
- auf der Grundlage entsprechender Vergabeunterlagen, insbesondere einer detaillierten Leistungsbeschreibung, sowie einem Wirtschaftlichkeitsnachweis, mit Abschluss eines Verkehrsleistungs- und Finanzierungsvertrages als Nettovertrag.

Auch eine erneute Durchführung einer Direktvergabe der Leistungen im Bündel Bus-MOL/2 nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 i.V.m. § 105 GWB und § 8a GWB ist zulässig und möglich. Dennoch ist davon abzuraten, da die Rechtssicherheit für diese Verfahrensart geringer und in den zurückliegenden Jahren drastisch zurückgegangen ist. Durch eine solche Direktvergabe darf nur ein Auftrag erteilt werden, der als Öffentliche Dienstleistungskonzession (ÖDK) zu definieren ist. Die Höhe des dafür erforderlichen Betriebsrisikos war nie exakt definiert, immer umstritten und beruhte nur auf Rechtsprechung. Der angelegte Sollwert der mindestens 50 %iger Aufwanddeckung durch Erlöse ist durch die Erlös- und vor allem die Aufwandsentwicklung für die Leistungsdurchführung der letzten Jahre für den Bereich des ÖPNV nicht mehr geeignet. Einem solchen Risiko sollte sich die zuständige Behörde nicht aussetzen. Bei einem Inhouse-Geschäft wird keine ÖDK vergeben.

Bei der Gestaltung des Vergabeverfahrens wird der Landkreis als zuständige örtliche Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstabe c der VO (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. Das gilt auch für eine wettbewerbliche Vergabe mit konstruktiver Ausschreibung und Nettovertrag.

Wenn eine Direktvergabe oder ein Inhouse-Geschäft erfolgt, ist die zuständige Behörde (Aufgabenträger) verpflichtet sicherzustellen, dass diese Leistung wirtschaftlich und nicht zu überhöhten Kosten für die Allgemeinheit erbracht wird. Die Verordnung (EG) 1370/2007 sieht dafür mit ihrem Anhang einen jährlichen (nachträglichen) Nachweis des Nettoeffekts aus der auftragsgegenständlichen Leistung vor.

Subunternehmerleistungen sind generell durch das jeweilige Unternehmen in einem wettbewerblichen Verfahren zu vergeben. Dabei ist insbesondere die Einhaltung der Vorgaben des Brandenburgischen Vergabegesetzes (BbgVergG), darin eingeschlossen auch die Vorgaben des Mindestlohngesetzes (MiLoG) in der jeweils geltenden Fassung zu beachten.

Die Vergabe der Leistungen der **Strausberger Eisenbahn (STE)** wird - wie vorstehend beschrieben - zunächst als nicht anstehend betrachtet. Sollte der STE nicht die notwendige Genehmigung oder eine Einstweilige Erlaubnis erteilt werden, wird der Aufgabenträger seiner vertraglichen Verpflichtung zur Unterstützung der Genehmigungswiedererteilung nachkommen und ggf. weitere Maßnahmen gemeinsam mit der Gesellschafterin erörtern.

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 Fassung als Gesetz zur Modernisierung des Personenbeförderungsrechts vom 16.04.2021. Die letzte Novellierung hat ganz besonders genehmigungsrechtlichen Auswirkungen. Wesentliche und primärrechtlich geltende



beihilferechtliche und vergaberechtliche Grundlage ist die am 03.12.2009 in Kraft getretene VO (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 den 2013 und 2021 durchgeführten Novellierungen des PBefG werden Genehmigungsverfahren (Verwaltungsakt) und Vergabeverfahren (Vergabeakt) juristisch weiterhin nicht ganz widerspruchsfrei durchzuführen sein. Daher ist es erforderlich, eine enge Zusammenarbeit zwischen Genehmigungsbehörde und Aufgabenträger mit klarer Zuordnung der Zuständigkeiten in einem abgestimmten Verfahren zu gewährleisten.

Der Aufgabenträger hat zu beachten, dass er mindestens 1 Jahr vor der Einleitung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens oder einer geplanten Direktvergabe/eines Inhouse-Geschäfts seinen Transparenzverpflichtungen gemäß Art. 7 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 durch Vorinformation im Amtsblatt der EU nachzukommen hat. Frühester zulässiger Veröffentlichungstermin gemäß § 8a PBefG ist 27 Monate vor Auftragsbeginn. Das ist für die beiden Bus-Lose der 01.10.2024.

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

#### **7.4 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling**

Der Landkreis Märkisch-Oderland bestellt die Leistungen im Ergebnis der jeweils durchgeführten Vergabeverfahren, bei einer Direkt- oder Inhouse-Vergabe einschl. vorgelegter Wirtschaftlichkeitstestierung, und fixiert Leistungsbestellung und Finanzierung in Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen (Verkehrsverträgen), die vorzugsweise als Nettoverträge gestaltet sind. Im Falle der Tram-Leistung der Linie 88 erfolgt ein gemeinsamer Vertragsschluss mit dem Landkreis Oder-Spree und den Gemeinden Schöneiche bei Berlin und Rüdersdorf.

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

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



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

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

## 7.5 Marketing

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

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

Das geschieht vor allem in den Instrumentarbereichen

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

Die Fahrgastinformation ist ein Schlüsselement der Kundenkommunikation. Daher müssen alle analogen und digitalen Medien mit konsistenten, verständlichen und vor allem korrekten Informationen versorgt werden. Bei Angebotsanpassungen und -erweiterungen sind detaillierte Informationen und gesonderte Kampagnen notwendig.

Aus diesem Grund ist es weiterhin erforderlich

- an allen wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV-Bus/Tram, Bus/Tram-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 und auch unterjährige Änderungen für den Kunden verfügbar zu machen (Verantwortlichkeit der Verkehrsunternehmen)
- Kundenbüros/Servicecenter/Kundenpavillons mit kompetentem Personal zu besetzen und kundenfreundliche Öffnungszeiten gewährleisten; gegenwärtig ist das hinsichtlich der Servicezeiten nur bei der STE vorbildlich der Fall:
  - ✓ STE, Strausberg, Lustgarten  
Di - Sa 10 - 15 Uhr



- ✓ STE, Strausberg, Bahnhof  
Mo - Fr 5:30 - 18:30 Uhr      Sa 5:30 - 12:00 Uhr      So 7:30 - 12:00 Uhr
- ✓ Mobus, Strausberg, Märkische Straße 3  
Mo, Mi 9 - 16 Uhr      Di 9 -14 Uhr      Do 9 - 14:30 Uhr
- ✓ Seelow, Feldstraße 3b  
Di 9 - 17 Uhr      Do 9 -15 Uhr
- ✓ BBG, Betriebshof Bad Freienwalde, Handwerkerweg 12  
Mo-Fr 7:00 - 14:30 Uhr

Der Service sollte an mindestens drei Tagen in der Woche und auch außerhalb einer „normalen“ Arbeitszeit (also nach 16 Uhr oder auch stundenweise samstags) möglich sein.

- Dort, wo bedarfsabhängige Angebote eingeführt werden sollen, rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Erreichbarkeit - Telefonnummer/App) 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 Hilfsmittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV. Daher werden im Bereich des kÖPNV sowohl die Städte und Gemeinden als Träger der Verkehrsinfrastruktur als auch die Verkehrsunternehmen bei der Erneuerung und Modernisierung der Fahrzeugflotten, der betrieblichen Anlagen und im Falle leitungs- und schienengebundener Systeme auch der Infrastruktur durch Mittel in Verfügung des Landes Brandenburg unterstützt. Nach § 5 Nr. 2 und Anlage 1 der ÖPNV-Finanzierungsverordnung in der Fassung der Änderung vom 20.12.2023 muss die zweckgebundene Verwendung gegenüber dem Land nachgewiesen werden. Nach § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB erhalten die kommunalen Aufgabenträger zusätzlich für die Jahre 2023 und 2024 11,25 Mio. Euro bzw. 21,25 Mio. Euro für zusätzliche Investitionen in die kommunale Infrastruktur, zur Umsetzung der Verkehrswende, für den Ausbau von Barrierefreiheit, zur Entlastung der Umwelt und zur Absenkung des Anteils fossiler Energiequellen im Verkehr. Ob und in welchem Umfang diese Förderung nach 2024 weitergeführt wird ist offen. Für Vorhaben von besonderer Landesbedeutung ist darüber hinaus nach § 10 Abs. 4a und 5 ÖPNVG BB eine vorhabenbezogene Ausreichung von Landesmitteln „nach Maßgabe des Haushalts“ direkt an die Baulastträger vorgesehen.

Der Landkreis Märkisch-Oderland fördert Investitionen in den ÖPNV im Rahmen der geltenden Verkehrsverträge und unter Anwendung einer kommunalen Förderrichtlinie. Die gegenwärtig geltende Förderrichtlinie wurde für das Jahr 2024 mit erhöhten Förderbeträgen versehen. Für Folgezeiträume ist von der Notwendigkeit einer nochmaligen Erhöhung auszugehen. Hinsichtlich der Beschaffung von Fahrzeugen ist seit 2017 aus vergaberechtlichen Gründen der Ersatz der projektbezogenen Förderung durch anteilige jährliche Zahlungen im Rahmen der Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge erforderlich gewesen. Fahrzeugausrüstungen und besondere Ausstattung bzw. bestimmte Umbaumaßnahmen an Fahrzeugen können weiterhin gefördert werden. Generell kommt bei Infrastruktur- und Ausrüstungsinvestitionen gegenwärtig eine Förderquote von bis zu 50 % zur Anwendung. Bei Maßnahmen zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit sind bis zu 20 % höhere Kosten förderfähig.

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

Mit den letzten Änderungen der ÖPNVfV des Landes sind schrittweise auch Komponenten sachbezogener investiver Förderung für leitungsgebundene und spurgeführte Verkehrssysteme (Straßenbahn, Obus), eingeführt worden. Diese Systeme sind weit überdurchschnittlich umweltfreundlich und attraktiv für Fahrgäste und schon deshalb überdurchschnittlich förderwürdig. Andererseits ist deren Betriebs- und vor allem Vorhaltungsaufwand (Fahrzeuge und Infrastruktur) wesentlich höher als bei einem konventionellen Diesel- oder Hybridbusbetrieb, wodurch ein besonderer Förderbedarf entsteht. Dem wurde mit der aktuellen Änderung vom Dezember 2023 im Sinne einer Verstetigung des Anspruch Rechnung getragen, indem die Schlüsselbildung für die Zuführung, durch Einführung eines zusätzlichen Schlüsselmarkmal55: „zu 7,5 % der Mittel nach dem Verhältnis der Gleislänge der Straßenbahn sowie einem Drit-



tel der Netzlänge des Oberleitungsbusses auf dem Gebiet des jeweiligen Aufgabenträgers zur Summe der gesamten Gleis- bzw. Netzlänge im Land.“

### Fahrzeuge und Ausrüstungen

- Die STE 2013 ihre wichtige Investition in 2 Flexity-Niederflur-Straßenbahnen im Umfang von 5,86 Mio. Euro realisiert und damit die fahrzeugbezogenen Probleme für den Regelbetrieb langfristig gelöst. Auch in den Jahren 2018 - 2023 wurden insgesamt gut 1,0 Mio. Euro investiert, insbesondere in die Gleissanierung und Haltestellen. In den Folgejahren sind 165 TEUR/a vorgesehen. Der Landkreis MOL leistet einen vertraglich vereinbarten investitionsbedingten Zuschuss von 201,4 TEUR/a.

Die Investitionsplanung 2024 - 2029 setzt einen Schwerpunkt gleich in 2024 mit einer Gesamtsumme von 2,33 Mio. Euro, wiederum mit den Schwerpunkten Gleissanierung und Haltestellen.

- Die SRS hat in den Jahren 2018, 2019 je eine Tram Artic gebraucht (Baujahr 2013) und 2020 eine weitere Tram Artic X34 (Baujahr 2020) beschafft und damit die dringendsten fahrzeugbezogenen Probleme gelöst. Die drei Fahrzeuge sind vollständig barrierefrei. Im weiteren Bestand befinden sich 4 Tatra KtNF 6 (Baujahr 1988 und 1990) und 2 DUEWAG M6CNf aus 1977, die jeweils zu 30 % barrierefrei sind. Weitere sachliche Schwerpunkte waren Gleissanierung, Fahrgastinformation, Haltestellen und Hilfsfahrzeuge. Das 2018 - 2022 investierte Gesamtvolumen betrug 8,7 Mio. Euro.

Die Investitionsplanung der SRS für 2023 und 2024 sieht die Gleissanierung in Friedrichshagen (entlang der L 302), die Gleisschleife Grätzwalde und einen Trampont in Schöneiche vor (alles außerhalb MOL). Zu weiteren Planungen liegen keine Angaben vor.

- Mobus setzt nach durchgeführter umfassender Investitionstätigkeit im Ergebnis der Ausschreibung im Linienbündel Bus-MOL/1 insgesamt 84 eigene und 23 Subunternehmerbusse ein. Das Durchschnittsalter der Flotte liegt bei 7,9 Jahren, bei den eigenen Bussen bei 8,3 Jahren. Immerhin 19 eigene und keiner der Subunternehmerbusse müssen bis zum Ablauf des ÖDA am 31.12.2026 erneuert werden, wenn die Leistung danach fortgeführt wird. 92 % der eigenen und auch der Subunternehmerbusse sind barrierefrei. Bis 2025 sollen 100 % für den Regeleinsatz erreicht werden.

In den Jahren 2018 - 2023 sind Investitionen im Gesamtumfang von 3,7 Mio. Euro durchgeführt worden, davon 3,5 Mio. Euro in Busse. Weitere wesentliche Positionen sind Betriebsinventar, Fahrscheindrucker, Software und Werkstattausrüstungen. Der Investitionsplan für 2024 umfasst 620 TEUR, davon 550 TEUR für zwei Busse und 70 TEUR in Werkstattausrüstungen.

- Die BBG hat in den Jahren 2018 - 2023 insgesamt 14 Busse beschafft und 2 weitere grundstandgesetzt. Das Durchschnittsalter am 01.12.2023 der 26 eigenen und 4 Subunternehmerbusse beträgt unter 6,0 Jahre. Der Aussonderungsbedarf bis zum Auslaufen des ÖDA am 31.12.2026 liegt nur bei 2 eigenen und 1 Subunternehmerbus, wenn die Leistung danach fortgeführt wird. Der Anteil barrierefreier Fahrzeuge konnte von 72 % 2017 auf 87 % 2023 erhöht werden und liegt damit im Rahmen der Vorgaben des Nahverkehrsplanes und des ÖDA. Bis 2025 sollen 100 % für den Regeleinsatz erreicht werden.

2024/25 sind Beschaffungen von je 2 12m-Bussen pro Jahr zu je 250.000 Euro geplant.





Darüber hinaus hat die BBG in verschiedene Ausrüstungen investiert, darunter Fahrgastzählsysteme, Kameratechnik, Infotainment, Klimatechnik, Fahrgeldeinzahlautomat. Das Gesamtvolumen der getätigten Investitionen 2018 - 2023 betrug 3,9 Mio. Euro.

- Ein weiterer Investitionsbedarf ergibt sich für die Umsetzung der der Clean Vehicle Directive (CVD) der EU und des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes (SaubFahrzeugBeschG) des Bundes. Dafür wird ein entsprechendes Fachgutachten für den Landkreis erstellt werden. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind Geltungsbereich, anzuwendendes System und künftige Förderung völlig offen. Sollte eine Umsetzung erfolgen, fallen neben einer zu finanzierenden Initialinvestition jährliche Mehrbelastungen von mehreren Hunderttausend Euro an.

### Haltestellen

Der Ausbaurzustand der 18 Straßenbahnhaltestellen im Landkreis MOL wurde durch den Gutachter 2018 erfasst. Demnach sind bereits alle Haltestellen, mit Einschränkungen lediglich hinsichtlich der Zuwegung bei der Haltestelle Rüdersdorf, Berghof-Weiche (Kategorie C3), barrierefrei. Hier besteht zunächst kein weiterer Handlungsbedarf. Allerdings benötigten nach damaligem Stand einige Haltestellen der SRS eine Instandsetzung. Problematisch sind auch die teilweise beengten Aufstellflächen durch Platzmangel.

Im Weiteren wurden alle 612 Haltestellen (Haltestellenbereiche<sup>68</sup>) im Kreisgebiet nach der Anzahl ihrer Ein- und Aussteiger an Schultagen sortiert und die 50 aufkommensstärksten in Tabelle 8-1 mit vorläufiger Kategorisierung aufgeführt. In dieser Tabelle wurde die Kategorisierung formal nur anhand des Fahrgastaufkommens nach der VBB-Erhebung 2016 und den Festlegungen in Abschnitt 4.5.8 vorgenommen. Die Erfassung der Merkmale zur Barrierefreiheit wurde durch den Gutachter zum aktuellen Stand Juli/August 2018 durchgeführt. Eine aktualisierte Erfassung wurde weitgehend durchgeführt, ist aber noch nicht verfügbar bzw. vom VBB noch nicht freigegeben.

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

Insgesamt 10 Haltestellen erhalten die Kategorie B, darunter 2 Tram-Haltestellen in Strausberg und Rüdersdorf. Diese Anzahl ist ebenfalls vergleichsweise hoch. Von diesen Haltestellen sind waren 2018 4 vollständig und 2 teilweise barrierefrei<sup>69</sup>.

In der aktuellen Ausbauplanung der Kommunen befinden sich lediglich folgende Vorhaben:

1. Bahnhofsvorplätze S Neuenhagen Nord und Süd
2. Neubau von 4 Haltestellen im Bereich der Erweiterung der Linie 940 in Neuenhagen (2x Am Umspannwerk und 2x am Gruscheweg), jeweils einseitig erforderlich
3. Bahnhofsvorplatz Letschin, mit Gesamtbaukosten von 909 TEUR, einer Förderung durch LBV (§ 1 Abs. 1-3 ÖPNVFV i.V.m. § 10 (jetzt 11) Abs. 2 ÖPNVG BB) von 615 TEUR und einer Förderung durch den Landkreis MOL (Investitionsrichtlinie des Landkreises) von 147 TEUR.

<sup>68</sup> Haltestellenbereiche haben in der Regel zwei Richtungshaltestellen und teilweise auch mehrere Bussteige (Masten).

<sup>69</sup> Definition „teilweise barrierefrei“: Mindestens ein Bussteig (Richtungshaltestelle/Mast) ist vollständig barrierefrei oder es sind nicht alle Merkmale erfüllt, jedoch mindestens ein Hochbord vorhanden.





Tabelle 8-1 Aufkommenstärkste Haltestellen mit Kategorisierung und Ausbauzustand (Stand: 2018)

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



Fortsetzung Tabelle 8-1

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

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

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

Darüber hinaus haben weitere 16 Haltestellen im Kreisgebiet mindestens 100 Ein- und Aussteiger pro Schultag und werden deshalb ebenfalls in die Kategorie C1 eingeordnet (siehe Seite 2 der Tabelle 8-1). Diese Haltestellen wurden nach ihren Ausbaumerkmalen nur teilweise vor Ort erfasst.

In die Kategorie C2 werden 137 Haltestellen im Kreisgebiet eingeordnet.

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

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

- bis zum 31.12.2025 alle Haltestellen der Kategorien A und B und mindestens die Hälfte der Kategorie C1 mit mindestens 150 Ein- und Aussteigern pro Schultag in vorstehendem Sinne barrierefrei sind (siehe **Tabelle 8-1**).

Insofern besteht folgender Ausbaubedarf bei

Kategorie A: kein Ausbaubedarf,

Kategorie B: 4 Haltestellen vollständig und 2 Haltestellen teilweise,

Kategorie C1: 21 Haltestellen vollständig und 9 Haltestellen teilweise.



- In den Jahren 2026 bis 2029 (Ablauf der Planungsperiode) sollen die Haltestellen der Kategorie C1 und der Kategorie C2 mit mindestens 70 Ein- und Aussteigern pro Schultag barrierefrei gestaltet werden. Das sind laut Anlage 7 gegenwärtig 27 Haltestellen (14 % aller Haltestellen der Kategorie C2), von denen zurzeit nur 1 Haltestelle (Rüdersdorf, Rathaus) vollständig und nur einige wenige teilweise barrierefrei sind.
- Die Prioritätenliste ist jederzeit nach festgestelltem Bedarf auch bei geringeren Ein- und Aussteigerzahlen insgesamt zu ergänzen, wenn für bestimmte Haltestellen eine konzentrierte Nachfrage mobilitätseingeschränkter Personen festgestellt wird, z. B. Haltestellen an Senioren- und Gesundheitseinrichtungen.

Die Förderrichtlinie des Landkreises MOL wurde gerade für das Jahr 2024 fortgeschrieben, was auch für den Planungszeitraum bis 2029 erfolgen soll.

Maßnahmen zum barrierefreien Ausbau sind deutlich aufwendiger (in der Regel doppelt so aufwendig) wie „normale“ Neubau- und Ausbaumaßnahmen. Aus diesem Grund formuliert der Nahverkehrsplan folgende Ziele für eine Überarbeitung der kommunalen ÖPNV-Invest-Förderrichtlinie mit einer Gültigkeit ab 2025:

1. Erhöhung der förderfähigen Kosten je Maßnahme zur vollständigen Herstellung von Barrierefreiheit gegenüber Anlage 1 der geltenden Förderrichtlinie je Kategorie C1 - C3  
A: kein Handlungsbedarf  
B: Förderung aus Landesmitteln  
C1 je Richtungshaltestelle: 15,0 TEUR, statt gegenwärtig 12,0 TEUR;  
C2 je Richtungshaltestelle: 10,0 TEUR, statt gegenwärtig 8,5 TEUR;  
C3 je Richtungshaltestelle: 8,0 TEUR, statt gegenwärtig 6,0 TEUR.  
Bei besonderen baulichen Anforderungen 25 % höhere Förderung möglich.
2. Darüber hinaus soll geprüft werden, den Förderanteil des Aufgabenträgers bei vollständiger Herstellung von Barrierefreiheit von bis zu 50 % auf bis zu 75 % zu erhöhen, weil sonst die Finanzierungskraft vieler Kommunen für eine wirksame Umsetzung nicht ausreichen wird.

Für weitere Maßnahmen bei Kategorie C3, die keine vollständige Barrierefreiheit schaffen, soll die Förderquote von maximal 50 % der zuwendungsfähigen Kosten bestehen und der Höchstbetrag auf 4,0 TEUR begrenzt bleiben, um eine Konzentration der Förderung auf die gesetzlich vorgeschriebene Herstellung von Barrierefreiheit zu erreichen.

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



## 8.2 Entwicklung der Beförderungstarife

Im ÖPNV des Landkreises MOL gilt der VBB-Tarif<sup>70</sup> nach dem Stand 01.01.2024. Danach werden die Siedlungseinheiten und die SPNV-Zugangsstellen im Kreisgebiet 99 Tarifwaben zugeordnet, von denen 9 dem Tarifbereich Berlin C und 6 dem Tarifbereich Frankfurt (Oder) C zugehören. Die Kernstadt von Bad Freienwalde (Oder), Tarifwabe 4965, ist ein Ort mit Stadtlinienverkehr zu besonderen tariflichen Bedingungen. Außerdem liegen im Kreisgebiet 11 Leerwaben.<sup>71</sup> Ein VBB-Anschlussstarif gilt außerdem in der Anschlusswabe Kostrzyn (Nr. 5375).

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

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

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. 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 Tarifierhöhungen. 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 sollte eine Harmonisierung einerseits mit der Entwicklung der Lebenshaltungskosten, andererseits mit der Entwicklung des Preisniveaus der für den ÖPNV relevanten Energieträger erreicht werden. Eine kostenbasierte Aushandlung wurde durch eine politisch motivierte fahrgastorientierte „automatische“ Anpassung ersetzt. Die stabile Preissituation führte dann jahrelang zum Verzicht auf Änderungen im VBB-Tarif (Anpassungen von 2015 bis 2021 durchschnittlich nur um +1,3 %/a). Das hat im Ergebnis zu einer völligen Abkopplung von der tatsächlichen Kostenentwicklung in den Unternehmen geführt, weil allein die tarifbedingten Lohnkosten in den Unternehmen mehr als doppelt so stark angestiegen sind. Dadurch sind zunehmende Finanzierungslücken entstanden.

Die aktuelle Entwicklung der Beförderungstarife ist einerseits durch Unstetigkeit und andererseits durch Vereinheitlichung geprägt. Zur Abfederung starker allgemeiner Preisanstiege wurde 2022 für drei Monate ein bundesweit einheitlich in allen Stadt- und Regionalverkehren geltendes 9-Euro-Monatsticket eingeführt, was zweifellos positiv auf die Fahrgastnachfrage gewirkt hat. Mit Geltung ab dem 01.04.2023 hat der Aufsichtsrat des VBB eine allgemeine Tarifierhöhung um +5,62 % im Durchschnitt beschlossen. Die voraussichtliche Erlöswirkung im Tarifgebiet MOL wird wiederum unter diesem Durchschnitt liegen. Das wird durch den Anteil des Tarifgebiets Berlin C mit reduzierter Tarifergiebigkeit hervorgerufen. Am 01.05.2023 wurde das DeutschlandTicket zum Einstandspreis von 49 Euro pro Monat erneut als bundesweit im Stadt- und Regionalverkehr geltendes Monatsticket im Abo mit monatlicher Kündigungsmöglichkeit in Kraft gesetzt. Ggf. dadurch entstehende Einnahmenverluste gegenüber dem vorher geltenden Tarif sollen hälftig von Bund und Ländern ausgeglichen werden, zunächst mit jeweils

<sup>70</sup> Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif)

<sup>71</sup> Leerwaben haben keine zugeordnete Siedlungseinheit, sondern werden zur Harmonisierung der Tarifentfernungen angelegt



1,5 Mrd. Euro pro Jahr, jedoch nach unten und oben offen. Die vorherige Preisanpassung kalkuliert dies offenbar ein.

Die Regelung über den Ausgleich von Mindereinnahmen besteht zunächst nur für das Jahr 2023, für 2024 und 2025 im Grundsatz auch, wobei aber der Bund eine anteilige Mehraufwandsübernahme über 1,5 Mrd. Euro hinaus ablehnt. Die Finanzierung für 2025 wird zunehmend infrage gestellt. Ebenso gilt der Einstandspreis von 49 Euro pro Monat zunächst nur für das Jahr 2023. Daher wurde auch die Bezeichnung „Deutschlandticket“ oder „D-Ticket“ und nicht „49-Euro-Ticket“ gewählt. Es ist beabsichtigt, nach Prüfung eine kostenbasierte Preisdynamisierung um voraussichtlich +1,5 %/a vorzunehmen. Wie lange das Tarifangebot überhaupt Gültigkeit hat, ist ungewiss. Stark verbilligte Einheitstarife widersprechen formaljuristisch den Zielen gemäß § 10 Abs. 1 ÖPNVG BB, wonach der Aufwand für Verkehrsleistungen im ÖPNV nach Möglichkeit durch Fahrgelderlöse zu decken ist. § 8 Abs. 4 PBefG schreibt sogar weiterhin den Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre vor. Gemäß § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB tragen die Aufgabenträger die Finanzierungsverantwortung für die ÖPNV-Angebote. Insofern verpflichtet der Bund die Aufgabenträger zur Finanzierung weiterer Aufwanddeckungslücken, ähnlich wie gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG zur Herstellung von Barrierefreiheit im ÖPNV.

Zum 01.01.2024 ist eine weitere Anpassung des VBB-Tarifs in Kraft getreten. Diese beträgt am Beispiel eines Monats-Abo 1 Landkreis +6,1 %. Für Regionalverkehrsnutzungen im SPNV und im kÖPNV stellt das DeutschlandTicket für den Fahrgast tatsächlich eine Verbilligung und eine Vereinfachung der Inanspruchnahme dar. Das betrifft z. B. Pendler von und nach Berlin und Frankfurt (Oder). Der Preis von jetzt 86,60 Euro für eine Abo-Monatskarte 1 Landkreis ist um 77 % höher als 49,00 €/m für einen DeutschlandTicket, das zumal noch bundesweit genutzt werden kann, also extrem flexibel einsetzbar ist. Finanziell besteht also überwiegend eine hohe Attraktivität des D-Tickets gegenüber anderen Monatstickets. Andererseits besteht aber eine eklatante Diskrepanz in der angebotsbezogenen (verkehrlichen) Attraktivität zwischen verdichtetem und ländlichem Raum, weshalb die finanzielle Attraktivität nicht gegenüber gelegentlichen Nutzern besteht.

Sozial- und Anreiztarife verursachen in der Regel Mindereinnahmen und werden nicht durch eine adäquate Mengensteigerung kompensiert. Vor Einführung solcher Tarife ist grundsätzlich im Falle von Mindereinnahmen der Ausgleich durch den Veranlasser zu regeln.

Für die mittelfristige Tarifentwicklung wird generell - unabhängig vom Ausgangsniveau - von einer Anhebung von durchschnittlich +1,5 %/a ausgegangen. In diesem Bereich wird das nicht zum Nachfrageverlust beitragen, sondern diesem eher entgegenwirken.

### 8.3 Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum

Die vorausschauende Einschätzung der Aufwands- und Ertragsentwicklung aus der ÖPNV-Durchführung ist für den Aufgabenträger im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplanes entscheidend für die Umsetzbarkeit des verkehrlichen Angebotskonzepts. Andererseits war und ist aktuell eine solche Vorausschätzung insbesondere auf der Aufwandsseite, durchaus aber auch auf der Ertragsseite kaum nachhaltig möglich.

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



## Aufwendungen

- Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2029
  - die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
  - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
  - die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff und Fahrstrom, weitere Antriebsenergien
  - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
  - die allgemeine Preissteigerungsrate für sonstige Materialien, Investitionsgüter, Fremd- und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend **Abschnitt 4** ergibt sich ein weiterer Zuwachs des durch den Landkreis bestellten Gesamtleistungsvolumens im Landkreis um +522.500 Nutz-km/a (+7,8 %), davon 382.500 Fplkm konventionell und 140.000 Nutz-km Flächenrufbus. Einschließlich der Leistungen außerhalb des Kreisgebiets MOL um +8,5 %.
- Der Bedarf an Fahrpersonal steigt bei derartigen Mehrleistungen dennoch sichtbar an, d. h. um etwa 10 Personen, an, weil teilweise lange Betriebszeiten entstehen, insbesondere beim Flächenrufbus (zusätzlich ggf. Subunternehmerpersonale) und auf den PlusBus-Linien.
- Bei den Aufwendungen für Flächenrufbusse ist festzustellen, dass Vorhaltungsaufwendungen für Fahrzeuge und Fahrer (in geringem Umfang auch Disposition usw.) im Mittelpunkt stehen, die auf meist relativ wenig abgerufene Leistung umgelegt werden müssen. Deshalb ist der Kostensatz je Nutz-km für solche Leistungen höher zu kalkulieren als bei konventionellen Linienverkehren.
- Zu beachten ist, dass Teile der Mehrleistungen nicht im Kreisgebiet und bei kreisfremden Unternehmen anfallen. Außerdem sind für die Durchführung der Flächenrufbus-Verkehre mit Pkw und Kleinbussen vorrangig Subunternehmer zu gewinnen.
- Bei den Personalvergütungstarifen werden durchschnittliche jährliche Anstiege um 2,0 %/a noch nicht kurzfristig wieder anzusetzen sein. Bis Mitte März 2024 wurde noch für das Jahr 2024 mit einem Sprung von 8 ... 10 % im TV-N BB gerechnet. Der tatsächliche Abschluss liegt bei +13 % ab 01.07.2024 und weiteren +2,0 % ab 01.01.2025, zuzüglich weiteren ca. +5 % aus Zuschlägen. Danach wird mit dem Abschwellen der allgemeinen Inflationsrate in 2025/26 noch einmal mit +3,0 % zu rechnen sein. Danach wirken die altersbedingte Fluktuation und der Arbeitskräftemangel weiter in Richtung hoher Lohnabschlüsse.
- Die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff unterlag in den letzten Jahren erheblichen Schwankungen. Der Höchststand vom Oktober 2022 wird aktuell und nachhaltig um ca. -15 % unterschritten. Ein weiterer Rückgang ist wenig wahrscheinlich in Anbetracht einer permanent steigenden CO<sub>2</sub>-Bepreisung und einer drohenden Reduzierung der weltweiten Ölfördermengen. Preisrückgänge sind erst mit einer stärkeren Umstellung auf dekarbonisierte Antriebe zu erwarten.
- Der 2021/22 erfolgte Preisanstieg für Fahrstrom lag im statistischen Durchschnitt bei +80 % und ist aktuell wieder um mehr als die Hälfte zurückgegangen. Wichtiger sind aber die tatsächlichen vertraglichen Lieferkonditionen der einzelnen Unternehmen.





- Sollte eine Umstellung auf Elektro- oder Wasserstoffantriebe erfolgen erhöht dies nach aktuellem Stand in einem mittelfristigen Zeitraum die Kosten für Antriebsenergie um ca. 40 %.
- Auch die Preise für sonstige Materialien, Investitionsgüter (außer Fahrzeugen), Fremd- und Dienstleistungen sind meist in der Größenordnung von 30 - 40 % angestiegen. Eine zu erwartende weitere Entwicklung im Planungszeitraum kann von weitgehender Stabilität ausgehen.
- Zum Volumen der Abschreibungen wirken unterschiedliche Tendenzen. Aufwanddämpfend im Busverkehrsangebot wirken
  - der geringe Anstieg der Leistungen und höhere Anteile von Subunternehmerleistungen,
  - die Verringerung der Investitionstätigkeit bei auslaufenden Aufträgen und Genehmigungen im Busbereich,

Aufwanderhöhend wirkt dagegen

- Weiter ansteigende Preise für Fahrzeuge und Ausrüstungen,
- Eine schrittweise oder gar sprunghafte Umstellung auf emissionsfreie oder emissionsarme Antriebe (Fahrzeuge und Tankanlagen/Ladeinfrastruktur)
- Zusätzlicher Fahrzeugbedarf bei On-Demand-Verkehren, soweit selbst durchgeführt.

### Erlöse und Erträge

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 differenzierten Ergiebigkeit, andererseits die Entwicklung der Beförderungsfälle nach Abschnitt 6.

Im Ergebnis der Fortentwicklung der Beförderungstarife würden unter sonst gleichen Bedingungen die Erlöse aus Fahrausweisen bis 2029 um etwa +13,5 % steigen.

Der Anstieg der Fahrgastzahlen im kÖPNV bis 2029 gegenüber 2022, wird einschl. der Rückholeffekte mit +12,1 % eingeschätzt, darunter im Busverkehr 13,5 % und bei den Straßenbahnen 5,9 %. Dabei ist der Anstieg im Jedermann Bereich eher zunehmend, während er im Schülerverkehr tendenziell mittelfristig auslaufen könnte. Allerdings entfallen die Nachfragezuwächse auch weiter überwiegend auf den Tarifbereich Berlin C mit einer sehr geringen Erlösquote. Der saldierte Einnahmewachstum beträgt daher ca. +16,5 %. Dabei wird unterstellt, dass die Einnahmenverluste, die durch eine (relativ moderat angenommene) Abwanderung zum DeutschlandTicket durch Bund und Land über die gesamte Laufzeit des Nahverkehrsplanes vollständig ausgeglichen werden, nach welcher Methodik auch immer. Gegenwärtig wird vom Verteilungsstand 2019 ausgegangen. Das ist mittelfristig nicht haltbar, weil es Angebotserweiterungen behindert oder sogar verhindert.

Den Verkehrsunternehmen fließen weiterhin in gleichbleibendem, aber eher geringem Umfang erlös-wirksame Erstattungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu.

Die Veränderung im Zuweisungsverfahren gesetzlicher Ausgleichszahlungen für Mindereinnahmen aus der Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs hatte deren Charakter bereits seit 2005 insoweit verändert, dass sie (nicht erlöswirksamer) Bestandteil der Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten sind, d. h. nicht mehr zur Eigenwirtschaftlichkeit des Verkehrs beitragen. Mit der Novellierung von ÖPNVG und ÖPNVFV BB in November/Dezember 2023 wurden diese Zahlungsansprüche auch



gar nicht mehr gesondert ausgewiesen, sondern in einer Position zusammengefasst. Zusätzlich entfallen die bisherigen zusätzliche Zahlungsansprüche aus erhöhten Lastfahraufwendung nach der Verwaltungsvorschrift Bedarfsverkehre (VVBV) und es werden die Sonderzuweisungen für schienen- und leitungsgebundene Verkehrssysteme integriert. Dafür gilt ein neuer Verteilungsschlüssel gemäß § 1 ÖPNVFV für die insgesamt entsprechend Dynamisierung der Zuweisungen nach dem Regionalisierungsgesetz und nach Maßgabe des Landeshaushalts erhöhten

Gesamtmittel Landesförderung von

2023: 93.103.700 + 11.250.000 Euro investiv	2025: 94.271.000 Euro
2024: 93.179.200 + 21.250.000 Euro investiv	2026: 95.379.000 Euro

Die Mittel für die investive Förderung sind bestimmt für kommunale Infrastruktur zu Umsetzung der Verkehrswende, für den Ausbau von Barrierefreiheit, zur Entlastung der Umwelt und zur Absenkung des Anteils fossiler Energiequellen im Verkehr zu verwenden.

Verteilungsschlüssel nach § 1 Abs. 2 ÖPNVFV:

1. zu 30 % nach dem Flächenanteil
2. zu 25 % nach dem Anteil am gesamten fahrplanmäßigen Angebot
3. zu 12,5 % nach den eingesetzten Eigenmitteln der Aufgabenträger und kreisangehörigen Kommunen zur Förderung des ÖPNV
4. zu 25 % nach dem Anteil an den ÖPNV-Fahrgästen im Land
5. zu 7,5 % nach dem Anteil an der Gleislänge der Straßenbahnen und einem Drittel der Netzlänge des Obusses.

Seit 2018 schafft die VVPlusBus<sup>72</sup> zusätzliche Fördermöglichkeiten für Premium-Angebote in Hauptverkehrsachsen in Höhe von 0,40 EUR/km, zunächst bis 2022 begrenzt, dann weitergeführt und auch ohne Deckelungsbetrag. Dabei werden nicht nur zusätzliche Leistungen gefördert, sondern auch bisher schon auf den entsprechend betroffenen Linien durchgeführten Leistungen. Allerdings fließen diese Fördermittel dem Aufgabenträger erst im zweiten Jahr nach der Leistungsdurchführung zu. Für spätere Zeiträume kann zumindest eine Deckelung mit daraus folgendem spezifischem Abschmelzen der Förderung je Fplkm nicht ausgeschlossen werden.

#### 8.4 Aufkommen und Bedarf an Haushaltmitteln zur Finanzierung des kÖPNV

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

Gegenüber der Planung des Nahverkehrsplanes 2020 - 2024 wird der tatsächliche Finanzierungsbedarf 2024 um +58,0 % und der Deckungsbeitrag des Landkreises MOL 2024 um +102,1 % (das entspricht +5,07 Mio. Euro) überschritten. Die Ursachen liegen vor allem in krisenhaften Kostenentwicklungen (Lohn- und sonstige Betriebskosten), zum geringeren Teil auch in Einnahmerückgängen. Zwischenzeitliche Notmaßnahmen haben geholfen, die schlimmsten Folgen in Form von Angebotseinschränkungen, zu vermeiden.

<sup>72</sup> Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) vom 24.08.2018



Im Planungszeitraum wird es zu einem weiteren Anstieg des Finanzierungsbedarfs (gegenüber dem analytischen Ausgangsstand 2023 um +52,9 % kommen, für den Kreishaushalt um +87,2 % (+7,91 Mio. Euro).

Voraussichtlich im Jahr 2026 wird der Aufwand für MOL die Grenze von 12,5 Mio. Euro deutlich übersteigen und 2029 annähernd 17,0 Mio. Euro erreichen. Besonders drastisch neben 2024/2025 wird der Anstieg in 2027 mit +3,0 Mio. Euro erwartet, weil sich in diesem Jahr mehrere Komponenten des Aufwandsanstieg überlagern, sofern die Planungen genauso umgesetzt werden.

Die Ursachen dafür liegen in weiteren Anstiegen der Personalkosten durch die Weiterentwicklung des TV-N BB und den schwachen Arbeitsmarkt, während die weiteren Aufwandsbestandteile weitgehend konstant angenommen werden. Allein in 2024 musste aktuell ein Tarifabschluss von +18 % wirksam ab Juli 2024 aus Tarifentgelten und Zuschlägen sowie weiteren +2 % ab 2025 kalkuliert werden, der bei den Busunternehmen zu mehr als der Hälfte auf die Gesamtkosten durchschlägt.

Ein weiterer wichtiger Faktor sind die geplanten Mehrleistungen im Umfang von +7,8 % im Kreisgebiet, die allerdings zeitlich gestaffelt umgesetzt und kostenwirksam werden:

- Ab dem Fahrplanjahr 2025 vollständig (bzw. eigentlich ab Schuljahresbeginn 2024/25) die vollen Mehrleistungen auf der Linie 940 (Neuenhagen) mit 66.209 Fplkm/a, Umsetzung 09/2024
- Ab dem Fahrplanjahr 2026 die Mehrleistungen im regionalen Hauptnetz (außer Plusbus), Linie 934, 946 und Schülerverkehr in Frankfurt (Oder), mit 80.056 Fplkm/a
- Ab dem Fahrplanjahr 2027 die Plusbus-Linie Müncheberg - Fürstenwalde und die Flächenruffbussse (ggf. auch gestaffelte Einführung möglich), mit 61.161 Fplkm/a + 140.000 Nutz-km/a, Fördermittelzufluss PlusBus ab 2029
- Ab dem Fahrplanjahr 2028 die Plusbus-Linie Müncheberg - Strausberg - Werneuchen - Bernau, mit 197.766 Fplkm/a, Fördermittelzufluss ab 2030 (nicht mehr wirksam im Planungszeitraum), wobei die Leistungsaufteilung zwischen mobus und BBG noch unklar ist
- Weitere Mehrleistungen ggf. im Ergebnis von Prüfaufträgen bzw. Nutznießermitfinanzierung sind in nachstehender Tabelle noch nicht auf Verdacht kalkuliert, sind aber zu erwarten.

Im Zuge der Neuvergabe der ÖPNV-Leistungen an die SRS ab 2025 und der Linienbündel Bus-MOL/1 und Bus-MOL/2 ab 2027 muss eine gegenüber den bisherigen Vertragsständen erhöhte Belastung erwartet werden und wird in nachstehender Tabelle kalkuliert.

Die Kalkulation der investiv zu verwendenden Landesförderung nach § 11 Abs. 3 ÖPNVG BB stehen zunächst nur für die Jahre 2023 und 2024 insgesamt und ihrer Verteilung nach Aufgabenträgerbereichen per Zuwendungsbescheid fest. Für den Planungszeitraum wurden diese als pragmatische Annahme in der Größenordnung fortgeschrieben.

Ab dem Jahr 2027, d. h. auch in Abhängigkeit von den Neuvergaben der Busleistungen, wurde ein Anstieg des Ausgleichsbedarfs und damit verbunden auch eine Mehrbelastung des Kreishaushalts aus einer Umstellung auf dekarbonisierte Busantriebe, mit einer zu finanzierenden Initialinvestition und im weiteren jährlichen Fortführungen kalkuliert. Dabei wird eine Wiederaufnahme der bisherigen Bundesförderung oder deren Ersatz durch eine Landesförderung unterstellt. Ansonsten lägen die Beträge um ein Mehrfaches höher und die Umstellung würde möglicherweise unterbleiben.



Tabelle 8-2 Mittelbedarf und Deckungsquellen zur ÖPNV-Finanzierung 2022 bis 2029 [T€]

Haushaltsposition	2022	2023	2024 (Plan)	2025	2026	2027	2028	2029
<b>Aufkommen an Landesmitteln und kommunalen Mitteln</b>								
Mittel nach § 11 (2) ÖPNVG/ÖPNVFV BB	5.681,1	5.747,1	5.998,1	6.130,8	6.266,4	6.531,8	6.874,6	6.957,1
Mittel aus VVBV (Rufbusförderung)	15,7							
Landesmittel über fremde AT (saldiert)	440,5	485,5	533,1	539,5	546,0	552,5	559,2	565,9
Sonderzuweisung an AT mit Tram/Obus	644,6							
Investive Landesmittel nach § 11 (3) ÖPNVG BB	0,0	702,2	1.367,9	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0	1.000,0
PlusBus-Förderung	122,3	122,1	126,6	125,0	125,0	125,0	125,0	149,5
Brandenburg-Paket (Energiemehrkosten)		496,4	425,8	250,0				
Ausgleich DeutschlandTicket		552,9	630,0	630,0	640,0	660,0	675,0	690,0
Corona-Rettungsschirm	903,7		101,0					
Für Ldkr. MOL verfügbare Landesmittel	6.904,2	8.106,0	9.081,1	8.675,3	8.577,4	8.869,4	9.233,8	9.362,4
Deckungsbeiträge Kommunen	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0	167,0
<b>Summe Aufkommen</b>	<b>7.071,2</b>	<b>8.273,0</b>	<b>9.248,1</b>	<b>8.912,0</b>	<b>8.744,4</b>	<b>9.036,4</b>	<b>9.400,8</b>	<b>9.529,4</b>
<b>Ausgleichsbedarf und Deckung</b>								
Ausgleich an kÖPNV-Unternehmen, gesamt	15.004,3	16.647,0	17.912,5	19.841,8	20.673,4	23.964,6	24.909,0	25.588,9
dar. für saldierte Mehrleistungen				199,2	441,6	1.160,8	1.766,1	1.772,3
dar. durch Neuvergabe				377,0	388,3	1.365,0	1.405,9	1.448,1
dar. für Umstellung Antriebssystem						1.000,0	685,0	685,0
Investförderung ÖPNV-Unternehmen	220,7	221,4	201,4	210,0	225,0	250,0	265,0	280,0
Investförderung kommunale Infrastruktur	423,9	480,6	1.166,5	550,0	650,0	650,0	650,0	650,0
<b>Summe Finanzierungsbedarf</b>	<b>15.648,9</b>	<b>17.349,0</b>	<b>19.280,4</b>	<b>20.601,8</b>	<b>21.548,4</b>	<b>24.864,6</b>	<b>25.824,0</b>	<b>26.518,9</b>
<b>Deckungsbeitrag aus Kreishaushalt</b>	<b>8.577,7</b>	<b>9.076,0</b>	<b>10.032,3</b>	<b>11.689,8</b>	<b>12.804,0</b>	<b>15.828,2</b>	<b>16.423,2</b>	<b>16.989,5</b>



### Risiken der Finanzierungsplanung

- Die Finanzierungsplanung beruht auf den vorstehend erläuterten Annahmen und unterliegt damit den normalen kalkulatorischen Prognoserisiken, wobei Fahrgastzahlen, Lohnforderungen, Energiepreise und mittelfristige Landes- und Bundesförderung als besonders sensible Größen einzuschätzen sind.
- Aufgrund der wirtschaftlichen und politischen Gesamtsituation können sich sowohl die Kosten aus der Entwicklung der Vergütungstarife im Rahmen des TV-N Brandenburg als auch aus der Preisentwicklung für DK und Fahrstrom oder Wasserstoff usw. deutlich von den unterstellten Kalkulationsannahmen unterscheiden. In Anbetracht der aktuellen Erfahrungen aus anderen Bundesländern hatte sich ein sprunghafter Anstieg beim Vergütungstarif nach TV-N angedeutet, der aber weit übertroffen wurde und zu einer notwendigen Anpassung der Finanzierungsplanung (auch nach den geltenden ÖDA) geführt hat. Eine Wiederholung ist mit abnehmender Wahrscheinlichkeit und Intensität nicht auszuschließen.
- Sollten sich im Ergebnis der gutachterlichen Untersuchung und Strategieentwicklung zur Umsetzung des SaubFahrzeugBeschG größere Schritte in Richtung einer Flottenumstellung ergeben, kann dies Auswirkungen auf die Fahrzeugfinanzierung und die Kosten für Antriebsenergie haben. Sehr wesentlich sind in diesem Zusammenhang die Zukunft der Bundes- oder Landesförderung (mit Förderung der Mehrkosten gegenüber einem Fahrzeug mit DK-Antrieb in Höhe von 80 %, Förderung von Tank- und Ladeinfrastruktur, Landesförderung nach § 11 Abs. 3 ÖPNVG BB). Ohne diese Förderungen könnte der Aufgabenträger die Umstellung voraussichtlich nicht finanzieren.
- Die angenommene Normalisierung der Fahrgastzahlen nach Überwindung der Corona-Pandemie und ein darauf aufsetzender Anstieg kann sich als nichtzutreffend erweisen. Dies hätte Auswirkungen auf die Erlösplanung. Für die Bus- und Straßenbahnunternehmen erscheint diese Gefahr allerdings gering.
- Bei den Finanzierungsplanungen für die SRS und Bus-Lose wurde ein vermeintliches Ergebnis der Neuvergabe vorweggenommen. Im Ergebnis dieser Vergabeverfahren, insbesondere bei der wettbewerblichen Vergabe des Bündels Bus-MOL/1, können allerdings abweichende Werte entstehen.
- Der größte Unsicherheitsfaktor liegt in der künftigen Höhe der zufließenden Landesmittel für die Förderung des ÖPNV. Die Risiken liegen dabei allerdings nicht mehr bei den Quellen für diese Mittel, sondern in deren Verteilung:
  - Im Ergebnis der Revision der den Ländern zufließenden Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz stehen dem Land Brandenburg in den kommenden Jahren mehr Mittel zur Verfügung als bisher. Das große Risiko liegt darin, wie das Land Brandenburg diese Mittel verwendet (SPNV/kÖPNV, investiv/konsumtiv).
  - Das Schlüsselmerkmal Netzlänge Straßenbahn- und Obusverkehre ist per ÖPNV BB nur bis 2026 festgelegt. Folgeregelungen sind unklar.
  - Gleiches gilt für die pauschalierten Zuweisungen für die generelle Herstellung von Barrierefreiheit im kÖPNV gemäß § 11 Abs. 3 ÖPNVG BB. Nach Auslaufen der Regelungen für 2023



- und 2024 ist die Weiterführung unklar, wurde in **Tabelle 8-2** zwar in gegenüber 2024 reduzierter Form aber dennoch unterstellt.
- Bei Etablierung weiterer Plusbus-Linien kann es zu einer Deckelung des Förderbetrages kommen, was sich auf die spezifische Förderung je Kilometer auswirken würde.
  - Völlig offen sind Rolle und Quellen der Landesmittelzahlungen (integriert auch Bundesmittel) für Mindereinnahmen aus der Anwendung des DeutschlandTickets spätestens für Zeiträume nach 2025 und nachhaltige Regelungen für ein Einnahmenaufteilungsverfahren, wofür es bisher lediglich einen Beschluss des Koordinierungsrates für ein bundesweites Clearingverfahren zur Zusage der Einnahmen aus dem Deutschlandticket auf Basis des „Leipziger Modellansatzes“ vom 20.03.2023 gibt.