

Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den übrigen
ÖPNV des Landkreises Spree-Neiße für den Zeitraum
01.01.2018 bis 31.12.2022

Kreistagsbeschluss-Nr.: 221-025/2018 vom 25.04.2018

Forst (Lausitz) / Berlin, 25. April 2018

Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße für den Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2022

Auftraggeber:

Landkreis Spree-Neiße
Heinrich-Heine-Straße 1
03149 Forst (Lausitz)

Kontakt:

Dezernat II
Zentr. Controlling
T +49 3562-98610205
z.controlling@lkspn.de

Auftragnehmer:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.de

Kontakt:

Bereich Mobilitätsberatung
Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.de

Hinweis zur Erstellung des Nahverkehrsplans

Vorliegender Nahverkehrsplans des Landkreises Spree-Neiße für den Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2022 berücksichtigt die vorhergehende Fortschreibung für den Zeitraum 2012 bis 2017.

Falls sich keine Änderungen zur vorhergehenden Fortschreibung ergeben haben, erfolgt eine sinnentsprechende oder unveränderte Übernahme einzelner Kapitel oder Passagen.

Autoren

Dr. Andreas Brenck
Christoph Gipp
Jonathan Laser

Dokumentenversion

8 (Beschlussversion)
Stand 25. April 2018

Inhalt

Abbildungsverzeichnis	6
Abkürzungsverzeichnis	9
1. Grundlagen	11
1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans	11
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	12
1.3 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung	13
1.4 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesnahverkehrsplanung	14
1.5 Verkehrspolitische Ziele für den üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße	16
1.6 Regional- und Stadtentwicklung im Landkreis Spree-Neiße	18
2. Strukturdatenanalyse und -prognose für den Landkreis Spree-Neiße	21
2.1 Lage und Einordnung des Landkreises	21
2.2 Bevölkerung	21
2.3 Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Berufspendler	25
2.4 Motorisierungsgrad	29
2.5 Wirtschaftsstrukturelle Situation	31
2.6 Schulen und Schülerzahlen	32
3. Bestandsanalyse des derzeitigen ÖPNV im Landkreis Spree-Neiße	36
3.1 Schienenpersonennahverkehr	36
3.2 Personenfernverkehr	36
3.3 Übriger ÖPNV	37
3.4 Modal Split und Mobilität	40
3.5 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen	41
3.6 Erfolgskontrolle des bisherigen Nahverkehrsplanes 2012 bis 2016	44
3.6.1 Bestandsanalyse, verkehrlicher Erfolg und Wirtschaftlichkeit	44
3.6.2 Organisationserfolg	46
4. Fahrgastaufkommen im ÖPNV	48
4.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV	48
4.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im üÖPNV	49
4.3 Bedeutung der Schülerbeförderung für den üÖPNV	49
4.4 Zukünftige Entwicklung des Fahrgastaufkommens im üÖPNV und Modal Split	50
5. Angebotskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße (quantitative Mindestvorgaben)	54

5.1	Vorgaben entsprechend § 2 ÖPNVG BB und Grundsätze zur Weiterentwicklung des üÖPNV	54
5.2	Vorgaben für die Mindesterschließung	54
5.2.1	Regionalverkehr	54
5.2.2	Stadtverkehr	56
5.3	Sicherung Mindesterschließung durch eine Netzkonzeption	57
5.3.1	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	57
5.3.2	Charakteristik der Bedienungsrelationen im Regionalverkehr	59
5.3.3	Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regionalverkehr	61
5.4	Verknüpfungspunkte	62
5.5	Schülerbeförderung im Rahmen des übrigen ÖPNV	63
5.6	Einsatz flexibler Bedienformen im üÖPNV	65
5.7	Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV	69
5.8	Touristische und grenzüberschreitende Erschließung durch den ÖPNV	71
5.9	Empfehlungen für die Gestaltung eines qualitativ hochwertigen üÖPNV	72
5.10	Angebotsentwicklung im SPNV und Koordinierung mit dem üÖPNV	74
6.	Qualitätskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße	79
6.1	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	79
6.2	Anschlussqualität und Anschlusssicherung	79
6.3	Zugangsstellen (Haltestellen, Verknüpfungspunkte)	80
6.4	Ausstattung der Haltestellen, VBB-InfoPunkte	81
6.5	Personaleinsatz	85
6.6	Qualität der Fahrzeuge des üÖPNV	86
6.7	Barrierefreiheit des üÖPNV	87
6.8	Tarife und Vertrieb	92
6.9	Kundenservice, Störungs- und Beschwerdemanagement	93
6.10	Marketing und Kundeninformation	93
6.11	Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	95
6.12	Weiterentwicklung des Qualitätskonzepts	95
7.	Organisation des üÖPNV, Leistungsvergabe und Controlling	97
7.1	Organisation des üÖPNV und Kooperationen	97
7.1.1	Aufgabenträgerorganisationen und Kooperationen	97
7.1.2	Unternehmensorganisation	99
7.2	Leistungsvergabe, Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	100

7.2.1	Vergabeverfahren und Linienbündel	100
7.2.2	Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling	102
8.	Finanz- und Investitionsplanung	103
8.1	Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg	103
8.2	Investiver Mitteleinsatz für den üÖPNV	104
8.3	Abfrage von Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur des üÖPNV	106
8.4	Entwicklung von Fahrgelderträgen und Kosten	107
8.5	Anforderungen an das Land Brandenburg zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung	109
8.6	Gesamtfinanzierungsbedarf im üÖPNV	109
	Literaturverzeichnis	113
	Anhänge	117
A1	Bevölkerungsentwicklung	118
A2	Schülerzahlen	122
A3	ÖPNV-Angebot	126
A4	Anbindungsanalyse nach Bedienungsstandard	137
A5	Schüler mit Anspruch auf Beförderung – Karten	159
A6	Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest)	162
A7	Investitionsmaßnahmen Infrastruktur üÖPNV	180

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Landkreis Spree-Neiße entsprechend LEP B-B	15
Abbildung 2:	Einwohnerdichte nach Gemeinden im Landkreis Spree-Neiße (in Einwohner je km ²)	22
Abbildung 3:	Prognose der Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2030	24
Abbildung 4:	Pendlerbeziehungen 2015 aus den Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße in die Nachbarlandkreise	27
Abbildung 5:	Pendlerbeziehungen 2015 aus den Nachbarlandkreisen in die Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße	28
Abbildung 6:	Pendlerbeziehungen 2015 zwischen den Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße	29
Abbildung 7:	Motorisierungsgrad in [Pkw/1.000 EW] Landkreis Spree-Neiße und Land Brandenburg	30
Abbildung 8:	Schulstandorte im Landkreis Spree-Neiße, Schuljahr 2015/2016	33
Abbildung 9:	Entwicklung und Prognose der Schülerzahlen im Landkreis Spree-Neiße zwischen 2012/13 und 2022/23	33
Abbildung 10:	Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte (Status Quo)	38
Abbildung 11:	Entwicklung der Betriebsleistung im üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße (Jahres-Ist-Leistung in Millionen Nutzwagenkilometern)	39
Abbildung 12:	Fahrgastaufkommen im SPNV des Landkreises Spree-Neiße (Fahrgäste pro Tag im Querschnitt)	48
Abbildung 13:	Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte (Angebotskonzept)	58
Abbildung 14:	Bedien- und Betriebsformen im übrigen ÖPNV im Überblick	67
Abbildung 15:	Finanzierungsgrundsätze für den üÖPNV im Land Brandenburg im Überblick	110
Abbildung 16:	Schüler mit Anspruch auf Beförderung am Schulstandort Cottbus	159
Abbildung 17:	Schüler mit Anspruch auf Beförderung am Schulstandort Döbern	160
Abbildung 18:	Schüler mit Anspruch auf Beförderung an allen Schulstandorten außerhalb Cottbus und Döbern	161

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Spree-Neiße im Zeitraum 1995 bis 2015 (zum Stichtag 31.12.)	23
Tabelle 2:	Bevölkerungsprognose für den Landkreis Spree-Neiße 2014 bis 2040	23
Tabelle 3:	Altersstruktur und Altersstrukturprognose der Bevölkerung im Landkreis Spree-Neiße	25
Tabelle 4:	Entwicklung sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze im Landkreis Spree-Neiße und in der Stadt Cottbus	25
Tabelle 5:	Pendler aus Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße nach Cottbus	26
Tabelle 6:	Pendler aus Cottbus in Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße	26
Tabelle 7:	Kfz-Bestand Landkreis Spree-Neiße und Land Brandenburg	30
Tabelle 8:	Allgemeinbildende und berufliche Schulen im Landkreis Spree-Neiße	32
Tabelle 9:	Entwicklung der Schülerzahlen an Schulen in Trägerschaft des Landkreises Spree-Neiße	34
Tabelle 10:	Anzahl der Schüler mit Anspruch auf Zuschuss der Schülerfahrtkosten im ÖPNV	34
Tabelle 11:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Spree-Neiße (Status Quo)	41
Tabelle 12:	Anzahl der B+R- und P+R-Stellplätze an den SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Spree-Neiße	42
Tabelle 13:	Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)	55
Tabelle 14:	Mindestbedienungsregeln Stadtverkehr	57
Tabelle 15:	Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr	59
Tabelle 16:	Hauptverbindungsrelationen	61
Tabelle 17:	Verbindungsrelationen	62
Tabelle 18:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Spree-Neiße (Angebotskonzept)	63
Tabelle 19:	Zumutbarkeitskriterien gemäß Schülerbeförderungssatzung	64
Tabelle 20:	Abgrenzung Bedienformen im übrigen ÖPNV und alternative Angebotsformen	66
Tabelle 21:	Vom Landkreis Spree-Neiße unterstützte flexible Bedienformen	66

Tabelle 22:	Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen	83
Tabelle 23:	Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	92
Tabelle 24:	Organisationsübersicht – Aufgabenverteilung	99
Tabelle 25:	Finanzschwache Kommunen gem. § 6 Abs. 3 KInvFG im Landkreis Spree-Neiße	106
Tabelle 26:	Bedarfsschätzung von Investitionsmaßnahmen auf Gemeindeebene	107
Tabelle 27:	Bevölkerungsprognose Landkreis Spree-Neiße nach Ämtern und amtsfreien Städten/Gemeinden, Bevölkerung gesamt	118
Tabelle 28:	Bevölkerungsprognose Landkreis Spree-Neiße nach Ämtern und amtsfreien Städten/Gemeinden, Bevölkerung unter 15 Jahren	119
Tabelle 29:	Bevölkerungsentwicklung amtsfreie Städte/Gemeinden, amtsangehörige Städte/Gemeinden und Ämter im Landkreis Spree-Neiße von 2007 bis 2015 (Stichtag 31.12.)	120
Tabelle 30:	Schüler* an allgemeinbildenden Schulen** nach Schulform, Trägerschaft und Schulstufen im Landkreis Spree-Neiße (Schuljahr 2015/2016)	122
Tabelle 31:	Angebotsumfang im SPNV und SPFV im Landkreis Spree-Neiße	126
Tabelle 32:	Angebotsumfang im üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße	128
Tabelle 33:	Anbindungsanalyse zur Prüfung der Einhaltung der Vorgaben laut Bedienungsstandards	137
Tabelle 34:	Geplante Investitionsmaßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur in Verantwortung der Gemeinden	180

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
ALG II	Arbeitslosengeld II
Az.	Aktenzeichen
BA	Bundesagentur für Arbeit
BAG ÖPNV	Bundesarbeitsgemeinschaft der ÖPNV-Aufgabenträger
BbgBGG	Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz)
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
B+R	Bike & Ride
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
CV	Cottbusverkehr GmbH
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DIN	Deutsches Institut für Normung e.V.
DRO	DB Regio Bus Ost GmbH
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GS	Grundschule
GVBI	Gesetz- und Verordnungsblätter der Länder
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
GWHBFöG	Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITF	Integraler Taktfahrplan
k. A.	keine Angabe
Krad	Krafträder
LEO	Omnibuscenter LEO-Reisen GmbH & Co. KG
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
LK	Landkreis
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr

Abkürzung	Erläuterung
MUGV	Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg
MWE	Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	Öffentliche Dienstleistungsaufträge
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVfV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
OSZ	Oberstufenzentrum
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
OVG	Oberhavel Verkehrsgesellschaft mbH
PBefAusglV	Personenbeförderungsausgleichsverordnung
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park & Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RL ÖPNV-Invest	Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr
SGB	Sozialgesetzbuch
SPfV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrsordnung
üÖPNV	übriger Öffentlicher Personennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VDE	Verkehrsprojekt der Deutschen Einheit
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
VVAUFs	Verwaltungsvorschriften über die Wahrnehmung der Fürsorge- und Aufsichtspflicht im schulischen Bereich
VVBV	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

1. Grundlagen

Für den Landkreis Spree-Neiße liegt ein Nahverkehrsplan in fortgeschriebener Fassung für den Zeitraum 2012 bis 2016 Verlängerung bis 2017 vor (vgl. LK SPN 2012). Der Landkreis Spree-Neiße hat 1997 erstmals einen Nahverkehrsplan aufgestellt und diesen 2001 und 2007 fortgeschrieben.

Weitreichende Veränderungen und Randbedingungen erfordern nunmehr erneut die mit diesem Bericht vorgelegte Erarbeitung des Nahverkehrsplans Spree-Neiße für den Zeitraum ab 2018:

- ◆ Grundsätzliche Veränderungen im gesetzlichen Rahmen für die Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV, u.a. Personenbeförderungsgesetz, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- ◆ Aus dem novellierten Personenbeförderungsgesetz resultierende Pflicht zur Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 für die Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV,
- ◆ Anforderungen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes an die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis 01. Januar 2022,
- ◆ Weiterentwicklung wichtiger Rahmenvorgaben des Landes Brandenburg, u.a. Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012) bzw. Erstellung des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) sowie
- ◆ Herausforderungen an den ÖPNV aus dem fortschreitenden demografischen Wandel und dem damit verbundenen Strukturwandel.

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans des Landkreises Spree-Neiße für den Zeitraum 01.01.2018 bis 31.12.2022.

Das ÖPNVG BB regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB dem Land Brandenburg. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB ist das Land Brandenburg damit Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Sicherstellung einer **ausreichenden Bedienung im üÖPNV** entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB die **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte**. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB sind die Landkreise und kreisfreien Städte also Aufgabenträger des üÖPNV.

Der üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße wird entsprechend § 1 PBefG bestimmt und umfasst damit die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Im Landkreis Spree-Neiße umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und in Form des Bedarfsverkehrs.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2018 bis 2022 nutzt der Landkreis Spree-Neiße als Aufgabenträger für den üÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 8 ÖPNVG BB einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Es sind darin unter anderem folgende Grundsätze und Angaben zu berücksichtigen:

- ◆ Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
- ◆ Ziele und Grundsätze nach § 2 ÖPNVG BB sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3 ÖPNVG BB,
- ◆ Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots,
- ◆ Angaben zu Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
- ◆ Angaben zum Investitionsbedarf und zur Entwicklung der Betriebskosten sowie
- ◆ Angaben zum Finanzierungskonzept.

1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße:

- ◆ 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. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates
- ◆ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082)
- ◆ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 30])
- ◆ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung- ÖPNV-FV) vom 03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Januar 2018 (GVBl.II/18, [Nr. 4])
- ◆ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV), Erlass vom 10. August 2015 (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 34 vom 2. September 2015)
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 19 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)
- ◆ Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz- BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05])

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des üÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- ◆ Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 19 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234)
- ◆ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755)

- ◆ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474)

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Die Mittel werden ab 2016 auf jährlich acht Milliarden Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8% dynamisiert.

Die Aufteilung der Mittel auf die Bundesländer erfolgt nach dem „Kieler Schlüssel“ (Verteilung des Geldes nach Einwohnerzahl und Zugkilometern), auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten.

Durch die Einbeziehung der Einwohnerzahlen erhalten die ostdeutschen Länder mittelfristig sinkende Mittel. Bei einem Bund-Länder-Spitzengespräch wurde am 16. Juni 2016 eine Einigung erzielt. Demnach wird der Bund die Mittel um jährlich 200 Millionen Euro aufstocken, womit die ostdeutschen Länder ihr Verkehrsangebot nicht einschränken müssten.

Während sich Bund und Länder Ende September 2015 auch auf eine Fortführung des Bundesprogramms der Gemeindeverkehrsfinanzierung (Bundes-GVFG) im bisherigen Umfang nach 2019 verständigt haben, gibt es für die 2019 auslaufende Förderung nach dem EntflechtG dagegen nach wie vor keine Folgeregelung (vgl. BAG-SPNV 2016).

1.3 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung

Landkreis Spree-Neiße als Träger der Schülerbeförderung

Als eine weitere wesentliche rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan ist das

- ◆ Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Schulgesetzes vom 10. Juli 2017 (GVBl.I/16)

zu berücksichtigen. Der Sicherstellung der Schülerbeförderung kommt als integraler Bestandteil des üÖPNV-Angebots im Landkreis Spree-Neiße eine besondere Bedeutung zu.

Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Spree-Neiße Träger der Schülerbeförderung und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Spree-Neiße wird dies durch die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Spree-Neiße vom 21.04.2016 umgesetzt.

Als gleichzeitiger Aufgabenträger für den üÖPNV hat sich der Landkreis Spree-Neiße – auch gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV (Land Brandenburg) – darum zu bemühen, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in seinem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.

Die Schülerbeförderung soll entsprechend § 112 Abs. 2 BbgSchulG sowie entsprechend § 2 Abs. 5 ÖPNVG BB in Verbindung mit § 43 Ziffer 2 in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert werden.

Schulentwicklungsplanung des Landkreises Spree-Neiße für die Jahre 2017 – 2022

Die Schulentwicklungsplanung ist entsprechend des BbgSchulG eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die Schulentwicklungsplanung

schafft gemäß § 102 BbgSchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot.

Die fünfte Fortschreibung der Schulentwicklung des Landkreises Spree-Neiße für den Planungshorizont 2017 – 2022 wurde auf Basis der von den Ämtern, Gemeinden, Städten sowie den Schulträgern von Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft zur Verfügung gestellten Daten aufgestellt. Der Schulentwicklungsplan weist das bestehende Schulnetz sowie den künftigen Schulbedarf aus.

1.4 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesnahverkehrsplanung

Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg

Im LEP B-B sind die Grundsätze der übergeordneten, überörtlichen und fachübergreifenden Planung für die räumliche Entwicklung im Land Brandenburg definiert. Er schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

Der LEP B-B weist **Guben, Forst (Lausitz) und Spremberg als Mittelzentren** aus. Das dem Landkreis Spree-Neiße nächstgelegene **Oberzentrum** im Land Brandenburg ist die **Stadt Cottbus**.

Darüber hinaus definiert der LEP B-B Mindesterreichbarkeitsstandards in Form von Erreichbarkeitszielen entsprechend Teil III, Festlegung 6.3 (G) LEP B-B. Diese sind als anzustrebende Orientierungswerte zu verstehen. Eine Abwägung soll entsprechend realer Verkehrsbedarfe, Aufwand und Nutzen erfolgen:

- ♦ Die Erreichbarkeit des Oberzentrums aus den Mittelzentren soll auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb von 90 Minuten gesichert werden;
- ♦ die Erreichbarkeit zwischen benachbarten Mittelzentren soll innerhalb von 60 Minuten gesichert werden.

Die Erreichbarkeit von Cottbus aus den Mittelzentren innerhalb von 90 Minuten wird durch das bestehende Angebot im SPNV abgesichert. Die Erreichbarkeit zwischen den Mittelzentren ist ebenfalls innerhalb der geforderten Werte von 60 Minuten sichergestellt.

Neben den Ober- und Mittelzentren haben die Vorgaben der Raumordnung in früheren Versionen die Zentrale Orte-Kategorien Grund- und Kleinzentren definiert. Bereits im Nahverkehrsplan in fortgeschriebener Fassung für den Zeitraum 2012 bis 2016 Verlängerung bis 2017 (vgl. LK SPN 2012) werden diese beiden Kategorien als Nahbereichszentren definiert, um die kleinräumige Erreichbarkeit und Verbindungsqualität charakterisieren zu können.

Nach dieser Definition bestehen folgende **Nahbereichszentren: Burg/Spreewald, Döbern, Drebkau, Jänschwalde, Kolkwitz, Peitz sowie Welzow**.

Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Spree-Neiße entsprechend LEP B-B



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg 2009.

Landesnahverkehrsplan Brandenburg

Die ausreichende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Spree-Neiße ist laut § 3 Absatz 1 ÖPNVG BB grundsätzlich Aufgabe des Landes Brandenburg.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg erstellt auf Grundlage von § 7 ÖPNVG BB alle fünf Jahre Landesnahverkehrspläne. Sie enthalten unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV. Derzeit liegt der Entwurf für den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) vor, der den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012) ersetzen wird.

Daneben werden Zielkonzepte zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems z.B. zur Verbesserung eines abgestimmten Verkehrsangebotes zwischen SPNV und üÖPNV sowie zum Anschlussmanagement Bahn/Bus definiert.

Mobilitätsstrategie Brandenburg 2030

Anfang Februar 2017 beschloss das Kabinett die Mobilitätsstrategie 2030 zur Sicherung der Mobilität im Land Brandenburg, deren Fokus auf der Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrs, insbesondere des Schienennahverkehrs, liegt.

Die Strategie ist das Leitbild für die Mobilitätspolitik der Landesregierung bis zum Jahr 2030. Es wird eng verknüpft mit den Zielen für die Stadtentwicklung und den Wohnungsbau, aber auch mit den Festlegungen, die im neuen Landesentwicklungsplan getroffen werden sollen.

Die Mobilitätsstrategie setzt sich u.a. einen einheitlichen Takt im Nahverkehr auf der Schiene als auch die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zum Ziel. Der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr soll bis 2030 auf mehr als 50 Prozent angehoben werden.

Die acht Kernziele der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg lauten:

- ◆ Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren
- ◆ Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern
- ◆ Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten
- ◆ Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln
- ◆ Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern
- ◆ Mobilität umweltfreundlich gestalten
- ◆ Digitalisierung nutzen, Mobilitätslösungen kommunizieren und vernetzen
- ◆ Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten (Vgl. MIL 2017b)

1.5 Verkehrspolitische Ziele für den üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße

Die **verkehrspolitische Zielstellung** des Landkreises Spree-Neiße besteht auch künftig in der Aufrechterhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten. Dafür werden folgende **Leitlinien** beschlossen:

- A. Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System aus Bahn-, Bus- und Bedarfsverkehren sowie unter Berücksichtigung des Radverkehrs zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen und als Faktor der Wirtschafts- und Tourismusentwicklung zu leisten. Dabei ist insbesondere die Erfüllung der Versorgungsfunktionen der Zentralen Orte durch gute Erreichbarkeit weiter zu stärken.
- B. Bei der Erfüllung der wesentlichen Verbindungsfunktionen erfüllt das SPNV-Angebot eine Rückgratfunktion. Der Landkreis setzt sich weiter aktiv für eine Stärkung und konsequent gegen die Einschränkung dieser Funktionalität im Interesse aller Bürger des Landkreises ein.
- C. Als Bemessungsgrundlage einer ausreichenden Verkehrsbedienung wird die Einhaltung eines für alle Teilgebiete geltenden Mindestbedienungsstandards für den Regionalverkehr und zusätzlich für die Stadtverkehre, speziell für den

Schülerverkehr sowie für die Bedienungshäufigkeiten in den Verbindungsachsen festgelegt.

- D. Das ÖPNV-Angebot ist im Rahmen der Möglichkeiten quantitativ und qualitativ so zu gestalten, dass es durch möglichst hohe Nutzungsattraktivität und durch Reduzierung der durch den ÖPNV selbst verursachten Schadstoffemissionen einen wirksamen Beitrag zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärmminde- rung) und zur Verkehrssicherheit leisten kann.
- E. Ihrer Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung ein hohes Augenmerk. Es soll darüber hin- aus der eingeleitete Prozess einer attraktiveren Angebotsgestaltung für andere Nutzergruppen fortgeführt werden. Dazu ist die Herausbildung hierarchischer Angebotsstrukturen mit integriertem Taktsystem, insbesondere in Form des Konzeptes „Spree-Neiße-Takt“, weiter auszugestalten.
- F. Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität (Motorik, Sensorik, Kognition) sind bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise zu berücksichtigen.
- G. Das ÖPNV-Angebot unterstützt die Erreichung der Ziele der Raumordnung, ins- besondere die Erfüllung der zentralörtlichen Funktionalität der Mittelzentren und des Oberzentrums Cottbus. Neue oder wachsende Potenzialstandorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorha- ben des konzentrierten Einzelhandels, des Tourismus, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage angepasst anzubinden.
- H. Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Das heißt, dass vorhandene Nachfrage erfüllt wird und gleichzeitig neue Angebots- anreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Insbesondere in den Stadt- verkehren sowie auf Hauptverkehrsachsen (Taktliniennetz) sind Elemente an- gebotsorientierter Leistungsgestaltung einzubeziehen.
- I. Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehre, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage sowie als Zu- und Abbringer von Verkehren in Hauptachsen. Es ist jedoch keine großflächige Einstellung des konventionellen Linienverkehrs vorzusehen.
- J. 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 Ver- kehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
- K. Der Aufgabenträger wirkt ständig in Richtung auf eine Verbesserung der Qua- lität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes. Schwerpunkte bilden dabei das Qualitäts- und Störungsmanagement, die Funktionalität der ÖPNV-Organisa- tion, die Leistungsvergabe mit konsequentem Dringen auf eine Vervollkomm- nung des Angebotssystems und das Leistungsdurchführungscontrolling.

- L. Der Landkreis unterstützt Maßnahmen zur Verbesserung des Kundenservices und des Marketings, insbesondere die Weiterentwicklung der Fahrgastinformation und die Vermarktung neuer Angebots- und Vertriebsselemente.

Der **finanzielle Handlungsrahmen** des Landkreises wird durch folgende **Leitlinien** definiert:

- A. Als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe wird der ÖPNV vom Landkreis Spree-Neiße als Teil der Daseinsvorsorge anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten Eigenwirtschaftlichkeit¹ angestrebt. In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt der Landkreis seine Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und Mitverantwortung in der Finanzierung das ÖPNV-Angebot sicher.
- B. Der Aufgabenträger sichert die ÖPNV-Ausgleichfinanzierung durch Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDA) für gebündelte Leistungen und den Abschluss von Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen, gebunden an die Liniengenehmigungen. Dabei ist zu gewährleisten, dass bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Kreishaushalt nur in dem Maße belastet wird, wie dies leistbar ist.

1.6 Regional- und Stadtentwicklung im Landkreis Spree-Neiße

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen unterschiedliche Strategien zur Regional- und Stadtentwicklung vor, die sich auf den Bereich des üÖPNV beziehen.

Regionale Entwicklungsstrategie der LAG Spreewald-PLUS

Die lokale Aktionsgruppe (LAG) Spreewaldverein e.V.² hat mit der Regionalen Entwicklungsstrategie der LEADER-Region „Spreewald-PLUS“³ für die Förderperiode 2014 bis 2020 einen Beitrag zum Wettbewerb zur Auswahl von LEADER-Regionen im Land Brandenburg geleistet (vgl. LAG Spreewaldverein e.V. 2014):

¹ Gemeint im Sinne faktischer Eigenwirtschaftlichkeit im Sinne des Zuwendungsrechts bzw. der Verordnung (EG) 1370/2007 als kommerzielle Verkehre, d. h. ohne Bezuschussung aus öffentlichen Mitteln, insbesondere denen des Landkreises, nicht gemeint im Sinne des noch geltenden PBefG, wonach alle Verkehre als eigenwirtschaftlich ausgewiesen werden können.

² Die LAG Spreewaldverein e.V. ist ein Zusammenschluss verschiedener privater Akteure, Verwaltungen sowie Wirtschafts- und Sozialpartner aus der Gesamtregion. Die Aufgabe der LAG besteht insbesondere darin, die Umsetzung der mit allen Akteuren abgestimmten Entwicklungsstrategie zu koordinieren sowie Impulse für neue innovative Ideen zu geben. Die Arbeitsschwerpunkte liegen in der Verbesserung der regionalen Wertschöpfung, der Beseitigung von Defiziten in der Daseinsvorsorge und der Mobilität sowie der Pflege und dem Erhalt von Tradition, Kultur und Natur.

³ Die LEADER-Region „Spreewald-PLUS“ befindet sich im Südosten Brandenburgs und umfasst ländliche Gebiete der Landkreise Dahme-Spreewald, Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße sowie ländliche Ortsteile der kreisfreien Stadt Cottbus.

- ◆ Handlungsfeld 1: Regionale Wertschöpfung und Qualität
- ◆ Handlungsfeld 2: Daseinsvorsorge und Mobilität
- ◆ Handlungsfeld 3: Tradition, Kultur und Natur

Für den üÖPNV ist die Zielstellung des Handlungsfeldes 2 relevant, das **Engagement öffentlicher und privater Akteure zur Sicherung der Infrastruktur und Angebote im Bereich Grundversorgung/Daseinsvorsorge und deren Vernetzung und Erreichbarkeit (Mobilität) zu unterstützen.**

Dazu soll künftig die interkommunale Zusammenarbeit unter Einbeziehung der Mittelzentren genutzt werden, um tragfähige Formen der Grundversorgung und der Entwicklung der Infrastruktur und vor allem flexible, generationsübergreifende Angebote im Versorgungs- und Dienstleistungs- sowie im sozialen und kulturellen Bereich zu unterstützen.

Herausforderungen zur Sicherung der Daseinsvorsorge/Grundversorgung sollen mit der Entwicklung der Stadt-Umland-Beziehungen der Mittelbereiche, der Erarbeitung von Stadt-Umland-Konzepten sowie der Unterstützung konkreter Projekte begegnet werden.

Zur Sicherung der Erreichbarkeit für die Bevölkerung sollen Mobilitätsangebote für Gäste und Einwohner verfügbar gemacht werden.

Ein Teilziel des zweiten Handlungsfeldzieles lautet, die **Unterstützung von drei umweltfreundlichen Mobilitätsangeboten.** Als weiteres Teilziel wird die **Verbesserung der überregionalen Verkehrsanbindung für Pendler und Gäste genannt.** Ziel ist hier die Schaffung von zwei neuen P&R-Angeboten.

Modellvorhaben "Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen" (SPN und OSL)

Mit dem Modellvorhaben leistet das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) einen Beitrag dazu, gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen zu gewährleisten. Es soll insgesamt 18 Modellregionen dabei unterstützen, Daseinsvorsorge, Nahversorgung und Mobilität besser zu verknüpfen, um die Lebensqualität in der Region zu verbessern und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen.

Im Modellvorhaben soll ein gesamthafter Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Kooperationsraumansatz für die teilnehmenden Landkreise entwickelt werden. Die gemeinsame Nominierung als Modellregion des BMVI ermöglicht es den Landkreisen Spree-Neiße und Oberspreewald-Lausitz, ihr Vorgehen zur Sicherung der zukünftigen Daseinsvorsorge aufeinander abzustimmen und vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Ressourcen mittel- bis langfristige Lösungsansätze zu entwickeln.

"Mobilitätsmanagement für eine bessere Daseinsvorsorge und wirtschaftliche Entwicklung" im Rahmen des Forschungsprojekt "Lebendige Regionen – aktive Regionalentwicklung als Zukunftsaufgabe" (Spreewald)

Das Ziel des Vorhabens ist es, eine Mobilitätsstrategie für die Wirtschaftsregion Spreewald aufzustellen, um die Erreichbarkeit der Zielgruppen aus den peripher gelegenen Teilbereiche des Raumes zu den Orten der Daseinsvorsorge auch vor dem Hintergrund geringerer kommunaler Finanzkraft sicher zu stellen und so die wirtschaftliche Entwicklung der Region zu stärken. Verkehrsplanerische und standortplanerische Ansätze sollen dabei entwickelt und zusammengeführt werden.

Weitere Strategien zur Regional- und Stadtentwicklung

Weitere ausgewählte Strategien zur Regional- und Stadtentwicklung im Landkreis Spree-Neiße lauten wie folgt:

- ◆ Regionale Entwicklungsstrategie der LAG im Energieregion Lausitzer Seenland (vgl. LAG Energieregion im Lausitzer Seenland e.V. 2016)
- ◆ Regionale Entwicklungsstrategie der LAG Spree-Neiße-Land (vgl. LAG Spree-Neiße-Land e.V. 2014)
- ◆ Regionalstrategie Daseinsvorsorge, Region Spreewalddreieck (vgl. Städteverbund Calau, Lübbenau/Spreewald und Vetschau/Spreewald 2014)
- ◆ Kreisentwicklungskonzeption 2020 Landkreis Spree-Neiße (vgl. LK SPN 2012b)
- ◆ Regionales Entwicklungskonzept Cottbus – Guben – Forst (Lausitz) (vgl. BTE 2013)
- ◆ Energie- und Klimakonzept Forst (Lausitz) (vgl. Stadt Forst (Lausitz) 2010)
- ◆ Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Forst (Lausitz) (vgl. Stadt Forst (Lausitz) 2015)
- ◆ Fortschreibung der Stadtumbaustrategie der Stadt Guben 2030 (vgl. Stadt Guben 2014)
- ◆ Guben Strategie 2020 – Stadt im Aufbruch (vgl. Stadt Guben 2007)
- ◆ Leitfaden zur Entwicklung der Region entlang der Achse Altdöbern – Drebkau – Welzow – Spremberg (vgl. Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg 2009)
- ◆ Masterplan Region Lieberose (vgl. MUGV 2009)
- ◆ Modellvorhaben Land(auf)Schwung (vgl. Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft 2014)
- ◆ Standortentwicklungskonzept Regionaler Wachstumskern Westlausitz (vgl. Kooperationsgemeinschaft RWK Westlausitz 2016)

Daneben existieren folgende **Konzepte und Projekte der Wirtschaftsregion Westlausitz**:

- ◆ Aktualisierung und Fortschreibung des Standortentwicklungskonzeptes für den Regionalen Wachstumskern (RWK) Westlausitz (vgl. MWE 2013)
- ◆ Entwicklung einer Rückkehrer- und Zuzüglerstrategie für die Wirtschaftsregion Westlausitz (vgl. tamen. Entwicklungsbüro Arbeit und Umwelt GmbH und Zuhause in Brandenburg e.V. 2015)
- ◆ Kabinettsbeschluss zu ausgewählten Schlüsselmaßnahmen in den RWK (vgl. Staatskanzlei Land Brandenburg 2006)
- ◆ Mobilitätsstrategie für die Wirtschaftsregion Westlausitz (vgl. Leipziger Institut für Energie GmbH 2015)

2. Strukturdatenanalyse und -prognose für den Landkreis Spree-Neiße

2.1 Lage und Einordnung des Landkreises

Der 1993 im Rahmen der brandenburgischen Kreisreform durch Zusammenlegung der Landkreise Cottbus - Land, Forst, Guben und Spremberg gebildete Landkreis Spree-Neiße befindet sich im Südosten des Landes Brandenburg. Mit einer Fläche von rund 1.660 km² ist Spree-Neiße der drittkleinste Landkreis in Brandenburg.

Der Landkreis Spree-Neiße umschließt vollständig die kreisfreie Stadt Cottbus und wird von folgenden Landkreisen begrenzt:

- ♦ Im Nordosten Oder-Spree, im Nordwesten Dahme-Spreewald und im Westen Oberspreewald-Lausitz (jeweils Land Brandenburg)
- ♦ Im Süden Bautzen und Görlitz (Freistaat Sachsen)
- ♦ Im Osten die Wojewodschaft Lubuskie (Republik Polen). Grenzübergreifende Verkehrsverbindungen des öffentlichen Verkehrs mit der Republik Polen sind derzeit nur in Forst vorhanden.

Nach der Gemeindegebietsreform 2003 gliedert sich der Landkreis in 30 kreisangehörige Gemeinden. Diese sind verwaltungsmäßig in drei Ämter, fünf amtsfreie Städte und drei amtsfreie Gemeinden gegliedert. Sitz der Kreisverwaltung ist die Stadt Forst (Lausitz).

2.2 Bevölkerung

Bevölkerungszahlen

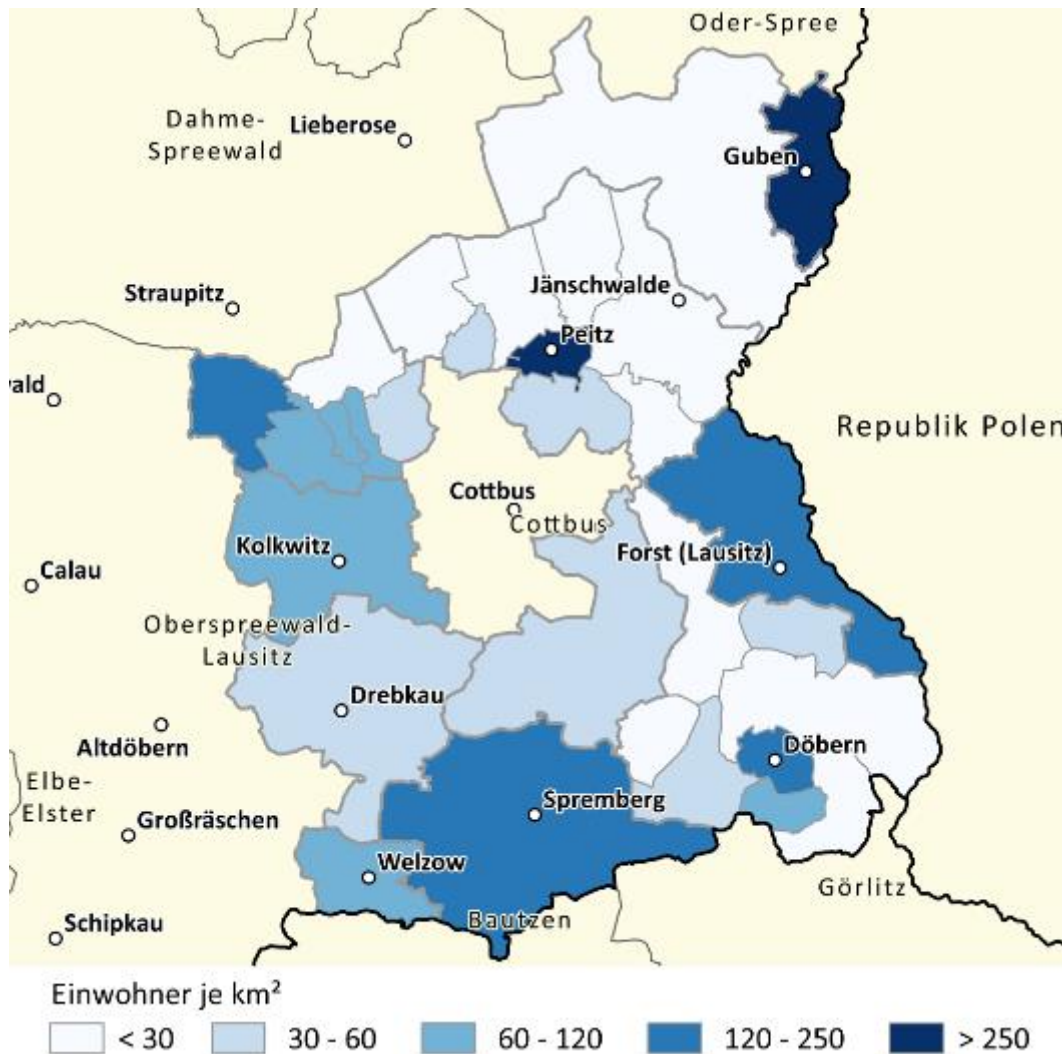
Zum Stichtag 31.12.2015 lebten im Landkreis Spree-Neiße 117.635 Einwohner. Die bevölkerungsreichste Stadt ist Spremberg mit 22.232 Einwohnern, gefolgt von Forst (Lausitz) (18.773 EW), Guben (17.616 EW), Welzow (3.645 EW) sowie Drebkau (5.626 EW).

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis Spree-Neiße liegt bei 71 EW/km² (Stand 31.12.2015) (vgl. Abbildung 2). Damit gehört der Landkreis zu den eher schwach besiedelten Landkreisen im Land Brandenburg⁴.

Die Verteilung der Bevölkerung wie auch der Wirtschaftsstandorte innerhalb des Landkreises ist stark auf die Zentralen Orte konzentriert. Andererseits gibt es weite Teilräume, die extrem dünn besiedelt sind (häufig weniger als 20 Einwohner/km²) und keine bedeutenden Wirtschaftsstandorte aufweisen. Darunter befinden sich ausgedehnte Konversionsflächen und Bergbau- bzw. Bergbaufolgelandschaften.

⁴ Die Bevölkerungsdichte im Land Brandenburg liegt bei 83 Einwohnern/km².

Abbildung 2: Einwohnerdichte nach Gemeinden im Landkreis Spree-Neiße (in Einwohner je km²)



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: Amt für Statistik Berlin Brandenburg 2014.

Bevölkerungsentwicklung

Im Landkreis Spree-Neiße ist ein stetiger Rückgang der Einwohnerzahlen zu verzeichnen. So verlor der Landkreis zwischen 1995 und 2015 23,1 % seiner Gesamtbevölkerung (vgl. Tabelle 1).

Die aktuelle Brandenburger Bevölkerungsprognose weist für den Landkreis Spree-Neiße einen weiteren Bevölkerungsrückgang um 28,4% vom Jahr 2014 bis zum Jahr 2040 aus (vgl. Tabelle 2).

Abbildung 3 stellt diesen prognostizierten Bevölkerungsrückgang grafisch dar.

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Spree-Neiße im Zeitraum 1995 bis 2015 (zum Stichtag 31.12.)

Jahr	Einwohnerzahl	Veränderung zu 1995 in %
1995	153.493	0,0
1996	154.856	0,9
1997	155.946	1,6
1998	155.773	1,5
1999	155.247	1,1
2000	153.827	0,2
2001	151.100	-1,6
2002	148.939	-3,0
2003	141.256	-8,0
2004	139.464	-9,1
2005	136.896	-10,8
2006	135.017	-12,0
2007	132.798	-13,5
2008	130.626	-14,9
2009	128.470	-16,3
2010	126.400	-17,7
2011	121.571	-20,8
2012	120.178	-21,7
2013	118.899	-22,5
2014	118.030	-23,1
2015	117.635	-23,4

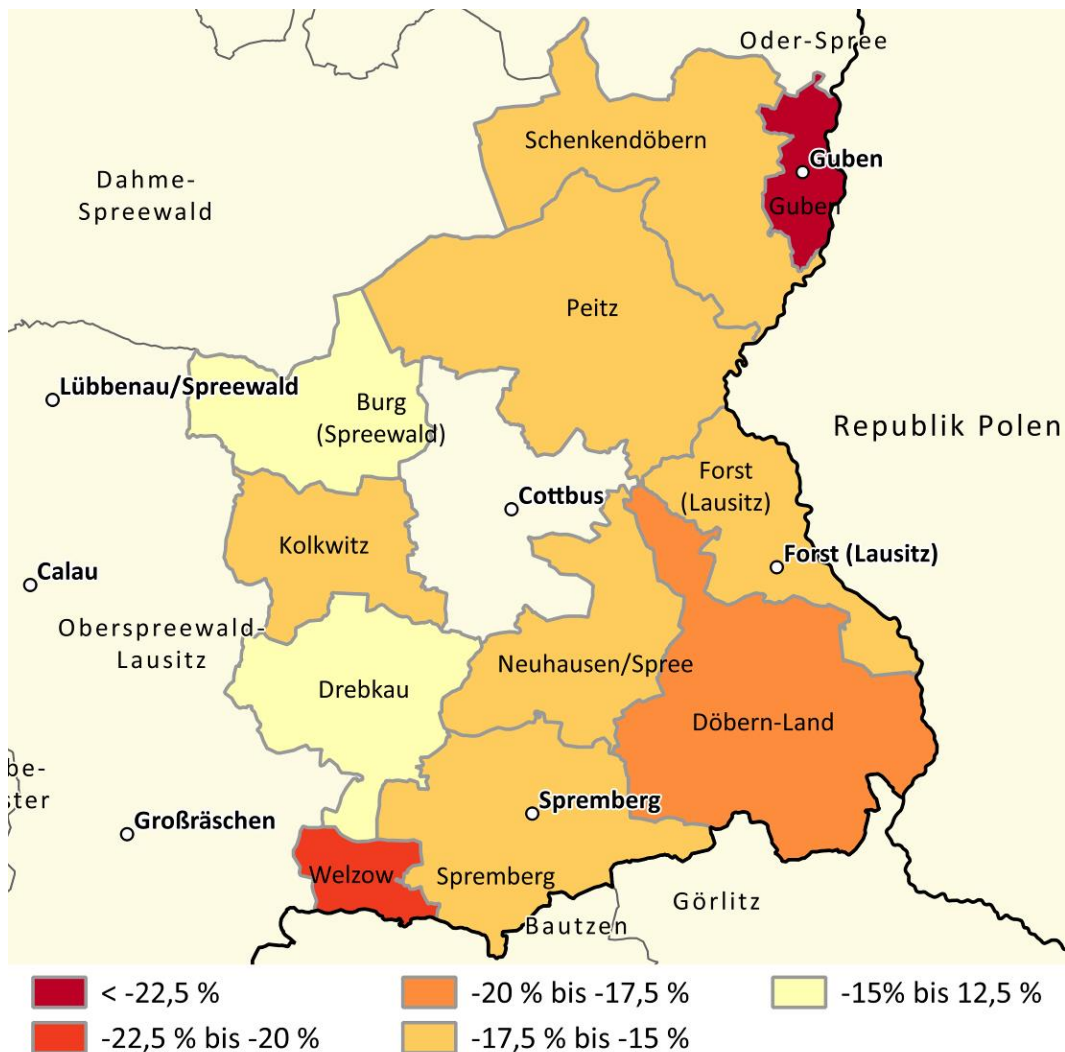
Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg.

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Spree-Neiße 2014 bis 2040

Jahr	Bevölkerungszahl in 1000 Personen	Veränderung zu 2014 in %
2014	118,0	0
2020	111,5	-5,5
2030	98,1	-16,9
2040	84,5	-28,4

Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2015.

Abbildung 3: Prognose der Bevölkerungsentwicklung 2014 bis 2030



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: LBV 2015. Angaben für die Ämter und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Spree-Neiße in %.

Altersstruktur

In der Altersstruktur der Bevölkerung des Landkreises Spree-Neiße sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung ebenfalls spürbare Veränderungen zu erwarten. Diese begründen sich durch geringe Geburtenzahlen, eine hohe Zahl von Sterbefällen, Wanderungsverluste sowie eine gestiegene Lebenserwartung.

Der prognostizierte Anteil der Altersgruppe der bis unter 18-Jährigen wird bis zum Jahr 2040 um ca. 3,3% auf etwa 9,8% sinken, während der Anteil der 18-65-Jährigen im Vergleich zum Jahr 2014 um rund 19 Prozentpunkte auf 43,2% zurückgehen wird.

Demgegenüber wird der Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung im Landkreis Spree-Neiße um rund 21 Prozentpunkte auf ca. 46,4% steigen (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Altersstruktur und Altersstrukturprognose der Bevölkerung im Landkreis Spree-Neiße

Altersgruppen	Anteile der Altersgruppen, 31.12.2014	Anteile der Altersgruppen, Prognose 2020	Anteile der Altersgruppen, Prognose 2030	Anteile der Altersgruppen, Prognose 2040	Entwicklung 2014 bis 2040 in %
0 bis unter 18 Jahre	13,1%	12,7%	10,7%	9,8%	-3,3%
18 bis unter 65 Jahre	61,7%	57,1%	48,0%	43,2%	-18,5%
Über 65 Jahre	25,2%	30,1%	41,2%	46,4%	21,2%

Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2015.

2.3 Erwerbstätige, Arbeitsplätze und Berufspendler⁵

Im Landkreis Spree-Neiße war bis Mitte der 2000er Jahre in Fortsetzung der 1990er Jahre ein großer Rückgang in der Beschäftigtenzahl zu verzeichnen. Seither weist der Landkreis eine relativ stabile bzw. positive Entwicklung der Beschäftigtenzahlen auf. So sind die Zahlen für Erwerbstätige im Jahr 2015⁶ mit 43.943 um 0,5% im Vergleich zum Jahr 2011 leicht zurückgegangen. Dagegen stieg die Zahl der Beschäftigten (besetzte Arbeitsplätze) von 35.015 in 2011 auf 36.144 in 2015 (+3,2%) an (vgl. BA 2015). Die Entwicklung der Anzahl der sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätze in bedeutenden Wirtschaftsstandorten für das Gebiet wird in Tabelle 4 dargestellt.

Nach Cottbus pendeln Erwerbstätige aus ausnahmslos allen Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße, in der Summe 11.648 (282 Personen weniger als 2011), also mehr als die Hälfte aller 21.295 Einpendler in die Stadt Cottbus. Die stärksten Pendlerströme sind in Tabelle 5 zusammengefasst

Tabelle 4: Entwicklung sozialversicherungspflichtiger Arbeitsplätze im Landkreis Spree-Neiße und in der Stadt Cottbus

Gemeinde	Sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze 2011	Sozialversicherungspflichtige Arbeitsplätze 2015 ⁷	Entwicklung 2011 bis 2015 in %
Cottbus	45.734	44.991	-1,6%
Spremberg	11.474	12.556	+9,5%
Guben	5.497	5.202	-5,4%
Forst	4.734	5.185	+9,5%
Peitz	3.544	2.791	-21,2%

⁵ Alle Angaben beziehen sich auf sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, in der Bezeichnung Erwerbstätige nach dem Wohnortprinzip, in der Bezeichnung Beschäftigte nach dem Arbeitsortprinzip.

⁶ Stichtag 31.12.2015

⁷ Stichtag 30.06.2015

Gemeinde	Sozialversicherungs- pflichtige Arbeits- plätze 2011	Sozialversicherungs- pflichtige Arbeits- plätze 2015 ⁷	Entwicklung 2011 bis 2015 in %
Kolkwitz	2.304	2.509	+7,2%
Burg	1.795	1.929	+7,5%
Drebkau	862	905	+5,0%
Welzow	673	669	-0,6%
Döbern	663	636	-4,1%

Quellen: BA 2015a. Stichtag 30.06.2015.

Tabelle 5: Pendler aus Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße nach Cottbus

Pendler aus Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße nach Cottbus (2015)	Personen
Kolkwitz	1.896
Forst	1.269
Spremberg	1.264
Neuhausen/Spree	1.119
Drebkau	874
Guben	737
Peitz	623
Burg (Spreewald)	476
Werben	348
...	...
Gesamtsumme	11.648

Quellen: BA 2015a. Stichtag 30.06.2015.

Gleichzeitig ist Cottbus wichtiger Quellort für Einpendlerströme in Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße (vgl. Tabelle 6).

Tabelle 6: Pendler aus Cottbus in Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße

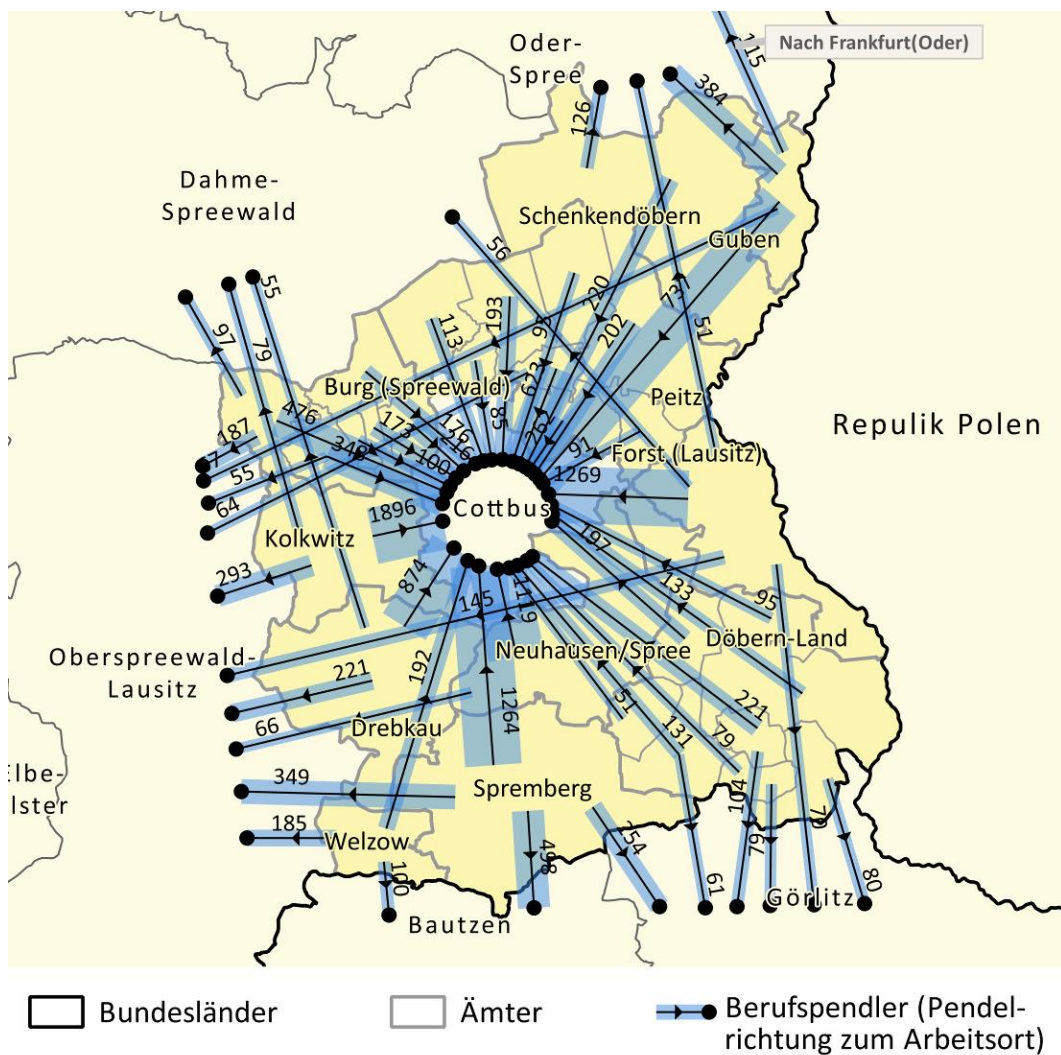
Pendler aus Cottbus in die Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße (2015)	Personen
Spremberg	1.320
Peitz	839
Kolkwitz	754
Forst	528

Pendler aus Cottbus in die Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße (2015)	Personen
Burg (Spreewald)	384
Guben	244
...	...
Gesamtsumme	4.917

Quellen: BA 2015a. Stichtag 30.06.2015.

Weitere – neben dem Zielort Cottbus – wichtige Auspendlerströme aus Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße über die Kreisgrenzen sind in Abbildung 4 dargestellt.

Abbildung 4: Pendlerbeziehungen 2015 aus den Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße in die Nachbarlandkreise



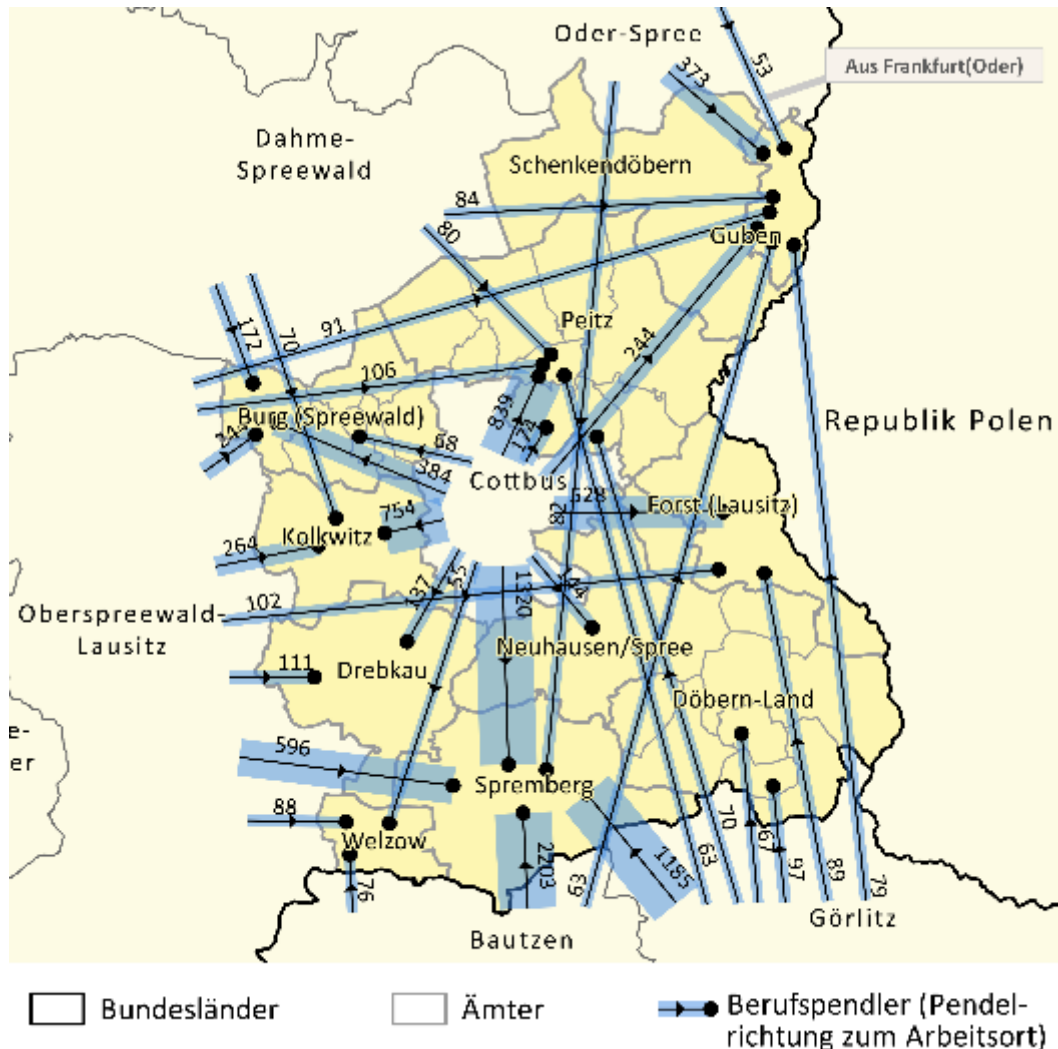
Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: BA 2015a. Stichtag 30.06.2015. Es werden aus Darstellungsgründen nur Pendlerströme ab 50 Pendlern gezeigt.

Weitere wichtige Einpendlerströme aus den Nachbarlandkreisen in die Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße sind in Abbildung 5 dargestellt.

Abbildung 5: Pendlerbeziehungen 2015 aus den Nachbarlandkreisen in die Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße



Karte: IGES 2016.

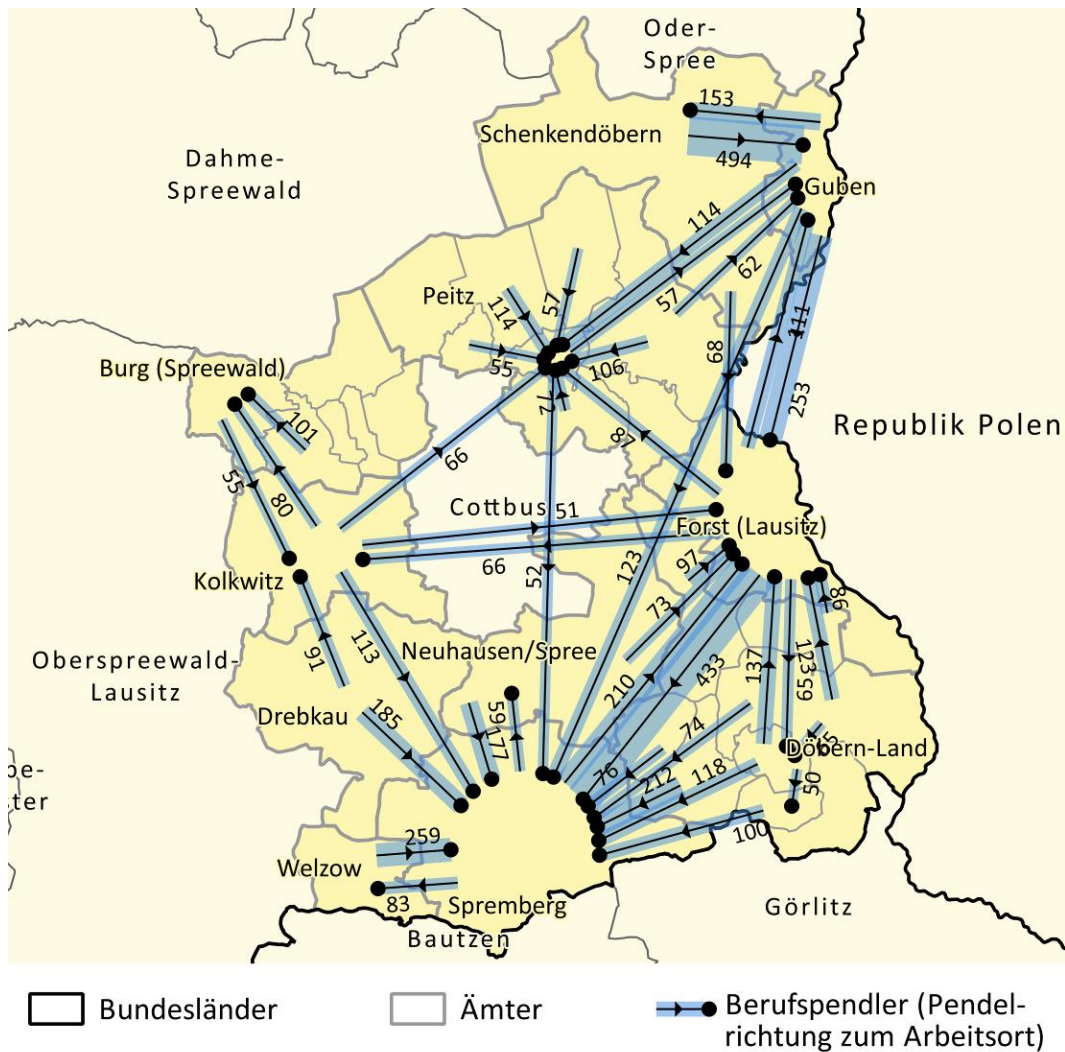
Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: BA 2015a. Stichtag 30.06.2015. Es werden aus Darstellungsgründen nur Pendlerströme ab 50 Pendlern gezeigt.

Angesichts des hohen Gewichts der Stadt Cottbus als Pendlerquell- und vor allem -zielort für die Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße sind die kreisinternen Pendlerverflechtungen vergleichsweise schwächer ausgeprägt. Neben den Stadt-Umland-Verflechtungen der Mittelzentren als Arbeitsplatzschwerpunktorte, heben sich dabei vor allem die in Abbildung 6 dargestellten Pendlerströme ab. Dabei fällt auf, dass in Summe nur vier bedeutende Relationen mit mehr als 250 Pendlern festzustellen sind (vgl. Abbildung 6):

- ◆ Schenkendöbern - Guben
- ◆ Forst - Spremberg
- ◆ Welzow - Spremberg
- ◆ Forst - Guben

Abbildung 6: Pendlerbeziehungen 2015 zwischen den Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße



Karte: IGES 2016.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: BA 2015a. Stichtag 30.06.2015. Es werden aus Darstellungsgründen nur Pendlerströme ab 50 Pendlern gezeigt.

2.4 Motorisierungsgrad

Im Landkreis Spree-Neiße sind Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die Bedeutung des Individualverkehrs schließen.

Der Pkw-Bestand im Landkreis Spree-Neiße blieb im Zeitraum 2011 bis 2015 auf einem leicht abnehmenden Niveau. Der Bestand angemeldeter Krafträder (Krad) ist hingegen leicht steigend.

In Tabelle 7 ist die Entwicklung des Pkw- und Kraftrad-Bestandes im Landkreis Spree-Neiße im Vergleich zum gesamten Land Brandenburg von 2011 bis 2015 dargestellt.

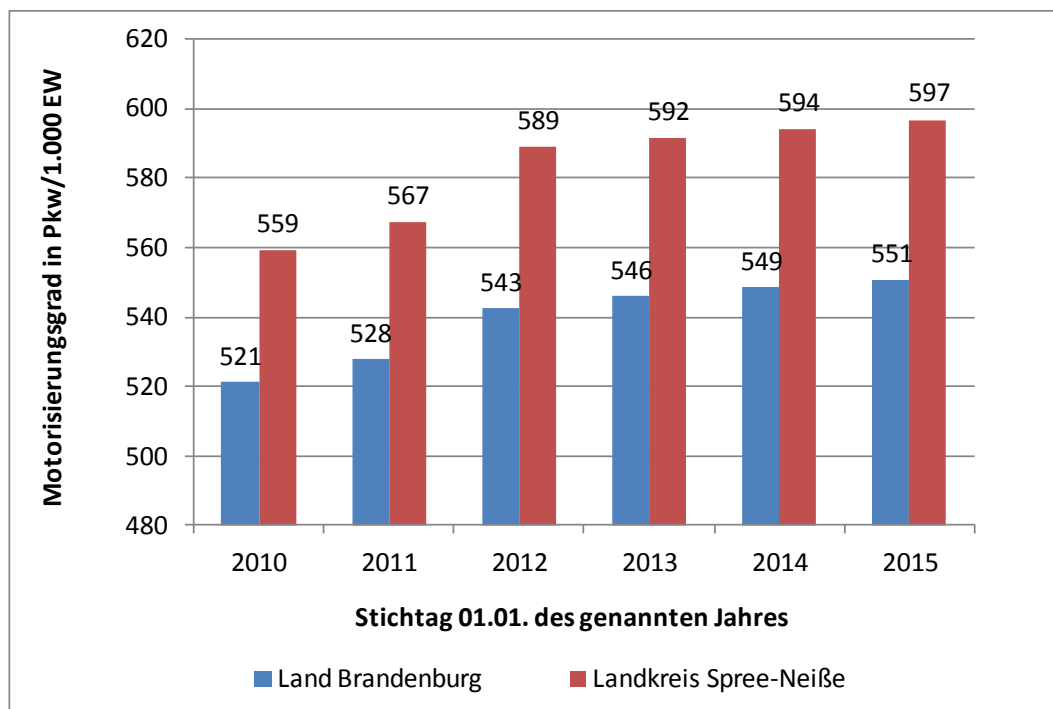
Tabelle 7: Kfz-Bestand Landkreis Spree-Neiße und Land Brandenburg

Fahrzeugart	Region	Anzahl angemeldeter Fahrzeuge zum Stichtag 01.01. des genannten Jahres				
		2011	2012	2013	2014	2015
Pkw	Landkreis Spree-Neiße	71.716	71.588	71.102	70.627	70.438
Pkw	Bundesland Brandenburg	1.321.092	1.330.774	1.337.091	1.343.315	1.353.356
Krad	Landkreis Spree-Neiße	4.963	5.125	5.252	5.392	5.589
Krad	Bundesland Brandenburg	100.540	103.665	106.826	110.192	114.297

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2016.

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Spree-Neiße verzeichnet zwischen 2010 und 2015 eine leichte Steigerung. Diese Steigerung ist stärker ausgeprägt als der Gesamtwert für das Land Brandenburg (vgl. Abbildung 7).

Abbildung 7: Motorisierungsgrad in [Pkw/1.000 EW] Landkreis Spree-Neiße und Land Brandenburg



Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2016a.

Entsprechend der prognostizierten Entwicklung ländlicher Regionen in Deutschland und insbesondere im Land Brandenburg ist auch zukünftig von einer Fortsetzung dieser dargestellten Trends auszugehen.

So wird der Motorisierungsgrad weiterhin über dem Durchschnitt des Land Brandenburg liegen. Zudem ist von einer weiteren Zunahme des Motorisierungsgrades auszugehen, da sich der Bevölkerungsrückgang schneller auswirkt als eine Reduzierung angemeldeter Kraftfahrzeuge.

2.5 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Industrie- und Gewerbeentwicklung

Der Landkreis Spree-Neiße bekennt sich zu seiner wirtschaftlichen Tradition und steht neuen Entwicklungen aufgeschlossen gegenüber. Dementsprechend ist das gesamte Kreisgebiet stark durch die Standorte der ehemaligen und gegenwärtigen Bergbau- und Energiewirtschaft geprägt, vor allem in den Räumen Spremberg/Schwarze Pumpe/Welzow sowie Peitz/Jänschwalde wird dies deutlich. Weitere wichtige Wirtschaftsstandorte sind Guben, die Kreisstadt Forst, Döbern und Tschernitz. Nach dem Rückgang der traditionellen Textil- und Glasverarbeitungsindustrie haben sich hier neue und kleinere Wirtschaftsbe- reiche entwickelt.

Neue Ansiedlungen in neuen Branchen werden Einfluss auf zukünftige Entwicklungen ha- ben und Verkehrsströme neu generieren. Die Städte Spremberg, Peitz und Guben sowie die Kreisstadt Forst werden sich zukünftig durch die zu erwartenden energiepolitischen Nejustierungen sowie die tendenziellen demografischen Entwicklungen neu aufstellen. Dabei ist zu beachten, dass sowohl die Stadt Cottbus als auch die unmittelbar an das Kreis- gebiet angrenzenden Orte Vetschau und Lübbenau selbst Regionale Wachstumskerne bzw. Branchenschwerpunktorte sind. Auch deren Entwicklung strahlt direkt in das Umland aus.

Der Landkreis Spree-Neiße verfügt statistisch gesehen im verarbeitenden Gewerbe mit ca. 130 Beschäftigten je Betrieb noch über eine überdurchschnittliche Betriebsgröße im Ver- gleich aller Brandenburger Landkreise. Die Unternehmensstruktur im Landkreis ist von überwiegend klein- und mittelständischen Unternehmen sowie von einigen großen bzw. sehr großen Wirtschaftseinheiten (z.B. LEAG) geprägt. Von den ca. 75 Unternehmen mit mehr als 20 Beschäftigten zählen fast zwei Drittel weniger als 50 Mitarbeiter, während weniger als 10 Unternehmen mehr als 250 Mitarbeiter beschäftigen. Das verdeutlicht ne- ben einer allgemeinen flächenbezogenen Entwicklung, auch die Konzentration der Ver- kehrsströme in Ballungsbereichen der Wirtschaft⁸.

Tourismus

Der Landkreis hat insbesondere aufgrund der bergbau- und energiewirtschaftlichen Aus- richtung nur bedingt gute landschaftliche, durchaus aber gute kulturelle und kulturhisto- rische Voraussetzungen für den Tourismus. Ein großer Teil der touristischen Ziele ist inner- halb der Zentralen Orte gelegen und dadurch gut durch den ÖPNV angebunden. Darüber hinaus gibt es eine Reihe flächenhafter Ziele, die keine konzentrierte Fahrgastnachfrage im ÖPNV-Linienverkehr erzeugen und somit schwer durch den ÖPNV anzubinden sind.

Der Landkreis Spree-Neiße ist den drei Reisegebieten Spreewald, Niederlausitz sowie Lau- sitzer Seenland zugehörig. Nach nahezu konstanter Entwicklung der Gästebetten und Übernachtungen zwischen 1997 bis 2005 wurde ein starker Anstieg vor allem der Über- nachtungen insbesondere durch die Spreewaldregion mit dem seit 2005 anerkannten

⁸ Vgl. Landesamt für Bauen und Verkehr 2015

Heilquellen- und Kurort Burg (Spreewald) verzeichnet. Im Jahr 2015 wurden im Kreisgebiet rund 706.000 Übernachtungen von 247.750 Gästen registriert⁹.

Einzelhandel

Mit einer Einzelhandelsverkaufsfläche von rund 202.400 m² verfügt der Landkreis Spree-Neiße über das drittniedrigste Verkaufsflächenangebot aller Landkreise im Land Brandenburg (Datenstand 2010). Zwei Drittel der Verkaufsfläche des Landkreises befinden sich in den Mittelzentren Spremberg, Forst (Lausitz) und Guben.

Der Anteil der Verkaufsflächen der nahversorgungsrelevanten Sortimente (z. B. Nahrungs- und Genussmittel) liegt bei rund einem Drittel und entspricht damit etwa dem Landesdurchschnitt. Die Versorgungsdichte liegt mit 1,6 m²/EW leicht unter dem Landesmittel.

Im Vergleich der Mittelzentren verfügt Guben über eine hohe Versorgungsichte, während sie in Forst (Lausitz) sowie Spremberg im mittleren Bereich liegt. Eine hohe Versorgungsdichte außerhalb der Mittelzentren weisen zudem Peitz und Kolkwitz auf, insbesondere durch Einzelhandelsstandorte im Nahbereich des Oberzentrums Cottbus.¹⁰

2.6 Schulen und Schülerzahlen

Derzeitige Situation

Das Schulangebot im Landkreis Spree-Neiße umfasst im Schuljahr 2015/2016 40 allgemeinbildende Schulen sowie zwei berufsbildende Schulen und eine Volkshochschule.

Die Schulstruktur im Landkreis Spree-Neiße stellt unter Berücksichtigung der Schulen in freier Trägerschaft sich wie folgt dar:

Tabelle 8: Allgemeinbildende und berufliche Schulen im Landkreis Spree-Neiße

Schulform	In öffentlicher Trägerschaft	In freier Trägerschaft
Grundschulen	20	4
Oberschulen	6	-
Gymnasien	4	-
Förderschulen	2	1
Oberstufenzentren	2	-

Quelle: MBS 2016.

Hinweise: Stichtag der Schuldatenerhebung allgemeinbildende Schulen: 28.09.2015.
Stichtag der Schuldatenerhebung berufliche Schulen: 02.11.2015.

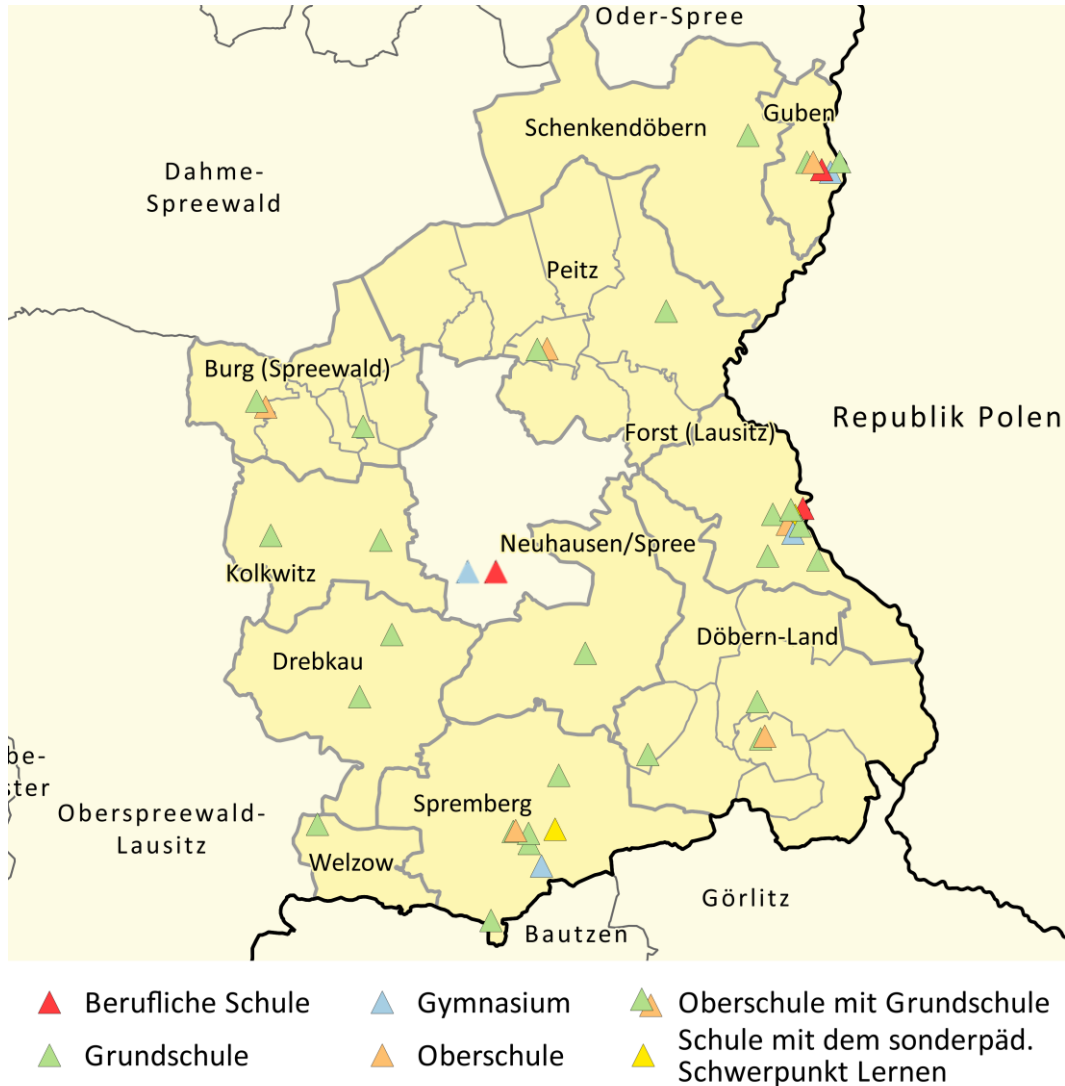
In Abbildung 8 wird die räumliche Lage der Schulstandorte im Landkreis Spree-Neiße dargestellt. In Tabelle 30 im Anhang A2 befindet sich eine detaillierte Übersicht der Schülerzahlen nach **Schulform, Trägerschaft und Schulstufen** für das Schuljahr 2015/2016.

⁹ Vgl. Statistisches Jahrbuch Brandenburg 2015

¹⁰ Vgl. Landesamt für Bauen und Verkehr 2015

Weiterhin werden in Anhang A5 die **Quelle-Ziel-Beziehungen der Schüler mit Anspruchsberechtigung auf eine Schülerbeförderung** im Landkreis Spree-Neiße für das Schuljahr 2015/2016 für Verkehrsströme mit mehr als zehn Schülern grafisch dargestellt.

Abbildung 8: Schulstandorte im Landkreis Spree-Neiße, Stand 2016



Quellen: LK SPN 2017b.

Bis 2022 geplante Änderung von Schulstandorten

Im Planungszeitraum 2018 bis 2022 sind keine grundsätzlichen Änderungen der Schulstandorte vorgesehen.

Der Landkreis Spree-Neiße wird Schulträger einer Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe am Standort Kolkwitz. Weiterhin plant die Gemeinde Döbern-Land die Bildung eines Schulzentrums (Zusammenschluss Mosaik-Grundschule mit der Germanus-Theiss-Oberschule) (Vgl. LK SPN 2016c).

Entwicklung bzw. Prognose der Schülerzahlen

Tabelle 9 zeigt die Anzahl der vorhandenen Schüler je Schulform im Landkreis Spree-Neiße für das Schuljahr 2015/16 sowie die Prognose der Entwicklung der Schülerzahlen an den Schulen in Trägerschaft des Landkreises bis zum Schuljahr 2022/23.

Tabelle 9: Entwicklung der Schülerzahlen an Schulen in Trägerschaft des Landkreises Spree-Neiße

	2015/16	2016/17	2017/18	2018/19	2019/20	2020/21	2021/22	2022/23
Grundschulen	5.069	5.288	5.390	5.416	5.393	5.268	5.231	5.174
Oberschulen	1.494	1.501	1.483	1.466	1.475	1.543	1.575	1.590
Gymnasien	675	694	695	687	703	718	720	727
Förderschulen	203	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Oberstufenzentren	3.035	steigend	steigend	steigend	steigend	steigend	steigend	steigend

Quellen: LK SPN 2017b.

Hinweise: Daten für das Schuljahr 2015/16 = Bestandsdaten.

Daten für die Schuljahre 2016/17 bis 2022/23 = Prognosedaten.

Beförderungsanspruch von Schülern

Im Schuljahr 2016/17 haben 5.001 im Landkreis Spree-Neiße wohnhafte Schüler Anspruch auf Bezuschussung der Schülerfahrtkosten gemäß der Satzung über die Schülerbeförderung (vgl. LK SPN 2016, LK SPN 2016c).

Tabelle 10: Anzahl der Schüler mit Anspruch auf Bezuschussung der Schülerfahrtkosten im ÖPNV

Anzahl der Anträge gesamt:	5.001
davon Schüler mit gemindertem Eigenanteil:	990
Sozialleistung ALG II	485
Sozialleistung Sozialhilfe	127
Sozialleistung Asylbewerber	205
Sozialleistung Wohngeld	139
Sozialleistung Kinderzuschlag	34
davon Schüler ohne Eigenanteil:	49
Öffentliche Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt "Lernen"	45
Öffentliche Schule / Sonstige Förderschwerpunkte	3
Private Öffentliche Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt "Lernen"	1

Quelle: LK SPN 2016c. Stichtag 31.01.2017.

Dies umfasst alle Schüler, die einen Antrag auf Nutzung des ÖPNV gestellt haben und dieser bewilligt wurde. Darunter fallen 990 Schüler mit gemindertem Eigenanteil sowie 99 vom Eigenanteil befreite Schüler (vgl. Tabelle 10).

3. Bestandsanalyse des derzeitigen ÖPNV im Landkreis Spree-Neiße

3.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis Spree-Neiße wird in der Fahrplanperiode 2016/2017 durch

- ♦ die Regionalexpress-Linien (RE) RE 1, RE 2, RE 10, RE 18,
- ♦ die Regionalbahn-Linien (RB) RB 11, RB 43, RB 46, RB 49 und RB 93 sowie
- ♦ die ODEG-Linie 65

bedient. Diese sind acht Kursbuchstrecken (KBS) zugeordnet.

Das derzeitige SPNV-Angebot im Landkreis Spree-Neiße sowie das entsprechende Angebotsniveau werden im Anhang A3 in Tabelle 27 detailliert dargestellt.

Die SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG und die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den Ländern Berlin, Brandenburg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen erbracht.

Die auf der KBS 209.43 verkehrende RE 10 überlagert die RB 43 zwischen den Bahnhöfen Falkenberg (Elster) und Cottbus zu einem 60-Minuten-Takt, wobei der Haltepunkt Kolkwitz-Süd von dem RE 10 ohne Halt durchfahren wird.

Der allen KBS gemeinsame Knoten Cottbus ist fahrplantechnisch als „Nullknoten“ ausgestattet, d.h. alle Züge treffen wenige Minuten vor der vollen Stunde ein und fahren kurz nach dieser ab, so dass ein wechselseitiger Umstieg zwischen allen Zügen möglich ist. Die Zugangsstellen im Kreisgebiet haben keine Verknüpfung zwischen SPNV-Linien. Eine Ausnahme bildet der Anschluss der Linie RB 43 Cottbus – Forst an die grenzüberschreitende Linie RB 93 Forst – Zagan, die jedoch nicht im Taktverkehr betrieben wird. Auch SPNV-Verbindungen der Mittelzentren im Landkreis Spree-Neiße untereinander bestehen nur über Cottbus, so dass dem SPNV nur eine eingeschränkte Erschließungsfunktion innerhalb des Kreisgebietes zukommt.

SPNV-Verbindungen zur Metropole und Bundeshauptstadt Berlin werden für das Kreisgebiet gleichfalls überwiegend über den Knoten Cottbus hergestellt, für die Stadt Guben und deren Umland über den Knoten Frankfurt (Oder).

Die Zugangsstellen auf der KBS 202 in Kunersdorf, Raddusch und Kolkwitz werden seit Dezember 2015 durch den RE 2 nur in den Tagesrandlagen bedient, tagsüber besteht ein Schienenersatzverkehr mit Bussen. Durch das Land Brandenburg wird derzeit die Einführung einer veränderten Bedienkonzeption geprüft.

3.2 Personenfernverkehr

Schienenpersonenfernverkehr

Im Landkreis Spree-Neiße besteht als Angebot des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV) der IRE Berlin – Cottbus – Forst (Lausitz) – Breslau, der an Wochenenden einmal täglich angeboten wird. Der Anschluss an den SPFV ist weiterhin durch Umsteigeverbindungen über den Bahnhof Cottbus möglich.

Für Züge des weiteren Fernverkehrs hat der Knoten Cottbus gegenwärtig nur geringe Bedeutung. Das Angebot in der Fahrplanperiode 2016/2017 umfasst mit der IC Linie 56 Cottbus – Norddeich Mole lediglich ein Fernverkehrs-Zugpaar am Tag.

Fernbuslinienverkehr

Viele Städte und Regionen in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbuslinienverkehren. Auch im Landkreis Spree-Neiße gilt dies für die Stadt Spremberg, die durch die Linie 239 der FlixBus GmbH Berlin – Cottbus – Spremberg – Bautzen – Görlitz im Fahrplan 2017 mit ein bis zwei täglichen Fahrtenpaaren angebunden wird. Neben Spremberg befindet sich der nächstgelegene Fernbushalt außerhalb des Kreisgebiets in Cottbus.

3.3 Übriger ÖPNV

Das Liniennetz des üÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße umfasst derzeit sechs Stadtbus- und 49 Regionalbuslinien.

Die Mehrzahl aller Angebote des üÖPNV wird im konventionellen Linienverkehr angeboten. Daneben werden jedoch auch bereits flexible Angebotsformen eingesetzt (Bedarfsverkehr), wenn geringe Nachfrageströme dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfordern. Im Landkreis Spree-Neiße verkehren fünf sogenannte Flexlinien.

Darüber hinaus verkehren im Kreisgebiet acht Regionallinien in Aufgabenträgerschaft benachbarter Landkreise sowie die Linien 12, 14 und 28 der Stadt Cottbus.

In Abbildung 10 sind das Busliniennetz sowie die Rufbusgebiete im Landkreis Spree-Neiße grafisch dargestellt. Ausführliche Angaben zum Linienvorlauf, zum Betreiber sowie zum Fahrtenangebot im konventionellen Linienverkehr und im Bedarfsverkehr aller im Landkreis Spree-Neiße verkehrenden Linien des üÖPNV können der Tabelle 28 im Anhang A3 ab Seite 128 entnommen werden.

Nach dem Maßstab der brandenburgischen Landkreise hat das Angebot des konventionellen Linienverkehrs im Landkreis Spree-Neiße einen relativ hohen Anteil außerhalb der Schülerbeförderung, insbesondere durch die Stadtverkehre und die in den Hauptverbindungsrelationen verkehrenden Buslinien.

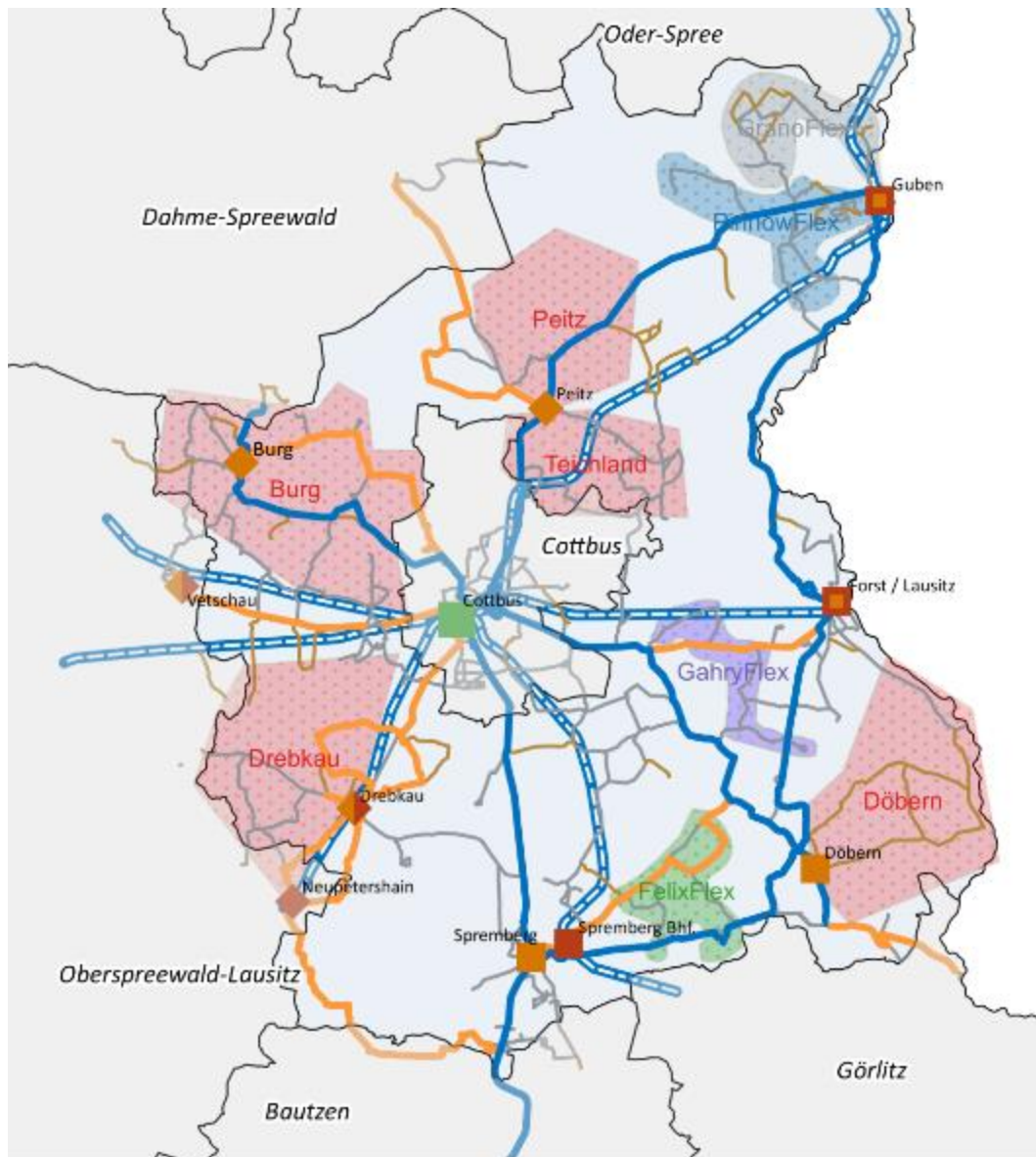
Das gesamte ÖPNV-Angebotssystem wurde seit dem Jahr 2007 erheblichen Veränderungen unterzogen worden. Dies beinhaltete die Einführung des **Angebotskonzeptes „Spree-Neiße-Takt“** mit folgenden Hauptmerkmalen:

- ◆ Integraler Taktfahrplan (ITF) mit Taktknoten Cottbus,
- ◆ hierarchische Angebotsstruktur,
- ◆ Fokussierung auf vertaktete Angebote und
- ◆ Vervollständigung des Systems durch bedarfsabhängige Angebote.

Dabei wurden im Ergebnis durchgeführter wettbewerblicher Leistungsvergaben Angebote im übrigen ÖPNV erweitert sowie die Angebotsqualität verbessert.

Zur Anpassung an zeitlich und örtlich geringe Fahrgastpotenziale außerhalb dieser Relationen sind weiterhin bedarfsabhängige Bedienungsformen in das Busliniennetz integriert worden. Diese bedienen einen festgelegten Routenverlauf.

Abbildung 10: Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte (Status Quo)



Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte



Karte: IGES 2017.

Auf weiteren Linien, auch der Cottbusverkehr GmbH und der Omnibuscenter LEO-Reisen GmbH & Co. KG werden Bedarfsfahrten, vor allem auch zusätzliche Bedarfsfahrten in Schwachverkehrszeiten, angeboten. Zusätzlich werden schwach frequentierte Haltestellen in Fahrten mit fester Fahrplanlage bedarfsabhängig bedient.

Die Merkmale der bedarfsabhängigen Angebotsgestaltung sind darauf gerichtet, deren Verknüpfung mit dem konventionellen Linienverkehr zu sichern und die Zugangshemmnisse für die Nutzer gering zu halten.

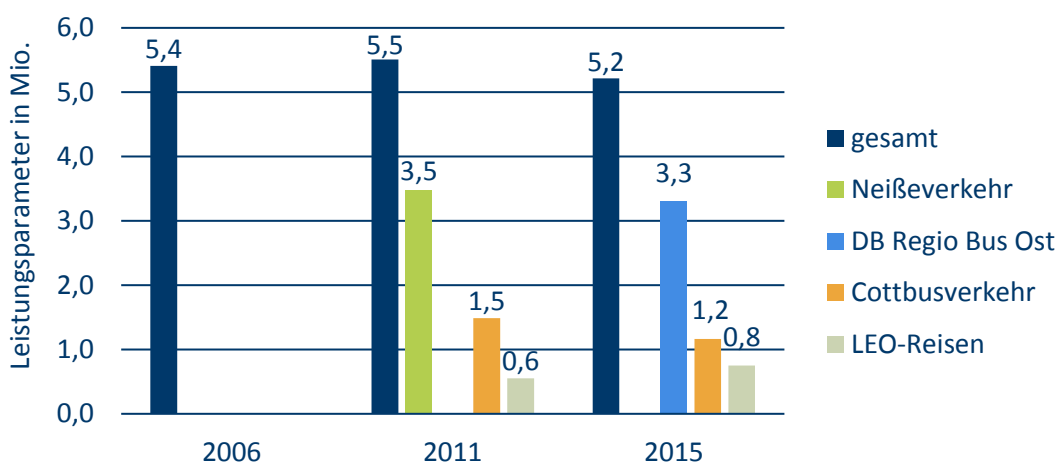
Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber sind die Verkehrsunternehmen Cottbusverkehr GmbH, DB Regio Bus Ost GmbH sowie Omnibuscenter LEO-Reisen GmbH & Co. KG.

Für die 11 in das Kreisgebiet einfahrenden Linien aus dem Zuständigkeitsbereich benachbarter Aufgabenträger ist der Landkreis Spree-Neiße im Rahmen der Nahverkehrsplanung bislang erfolgreich bemüht, entsprechende Vereinbarungen hinsichtlich der Angebotsplanung und Leistungsfinanzierung zu treffen.

Von den Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße überschreiten 18 die Grenze zur kreisfreien Stadt Cottbus. Zwei Linien werden als kombinierte Regional- und Stadtlinien mit den Linien 12 und 15 der Cottbusverkehr GmbH betrieben. Weitere kreisgrenzüberschreitende Verbindungen (einschließlich einstrahlender Linien fremder Aufgabenträger) führen in die brandenburgischen Nachbarkreise Oberspreewald-Lausitz (sieben) und Dahme Spreewald (drei). Acht Linien überschreiten die Grenze zum Freistaat Sachsen (Landkreise Bautzen und/oder Görlitz).

Der Angebotsumfang im üÖPNV befindet sich seit den letzten zehn Jahren auf einem stabilen Niveau (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Entwicklung der Betriebsleistung im üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße (Jahres-Ist-Leistung in Millionen Nutzwagenkilometern)



Datengrundlage: Angaben zu 2006 und 2011: LK SPN 2012
Angaben zu 2015: VBB 2016.

Anmerkungen: Für das Jahr 2006 liegen keine nach Verkehrsunternehmen getrennten Angaben vor.

Derzeit werden auf den Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße mehr als 1.000 Haltestellen¹¹ angeboten und mehr als 160 Fahrzeuge in unterschiedlichen Größen zur Abdeckung von Aufkommensspitzen im Schülerverkehr und schwachen Verkehrsströmen eingesetzt.

3.4 Modal Split und Mobilität

Die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel wird in der Verkehrsstatistik als Modal Split bezeichnet. Dabei handelt es sich stets um einen Schätzwert, da Fahrten des motorisierten Individualverkehrs systematisch nicht erfasst werden können und auch im ÖPNV die Anzahl der Fahrten wie etwa von Zeitkartennutzern nur geschätzt werden können. Der Modal Split-Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Gesamtheit der Fahrten mit motorisierten Fahrzeugen wurde für das Jahr 2011 auf 7,2% geschätzt.¹²

Für das Jahr **2015** wurden folgende Eckdaten für Modal Split und Mobilität im Landkreis Spree-Neiße anhand nachstehender Rahmenbedingungen ermittelt:

Personenfahrten im ÖPNV	= 3,91 Mio., davon 0,62 Mio. SPNV ¹³ , 3,29 Mio. üÖPNV ¹⁴
Personenfahrten im MIV	= 58,67 Mio. ¹⁵
Personenfahrten insgesamt	= 62,58 Mio.
Modal Split-Anteil ÖPNV	= 6,2%
Mobilität	= 530 Personenfahrten pro Einwohner und Jahr = 1,45 Personenfahrten pro Einwohner und Durchschnittstag Mo-So

Der Modal Split-Anteil des ÖPNV ist mit 6,2% sehr gering und liegt unter dem im Nahverkehrsplan 2012 – 2016 vorausgerechneten Modal Split-Anteil von 7,7%. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein großer Teil des SPNV-Aufkommens von Einwohnern des Landkreises Spree-Neiße über die Stadt Cottbus abgewickelt wird, was in den o.g. Zahlen nicht abgebildet wird.

¹¹ Haltestellen von Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße befinden sich auch im Stadtgebiet Cottbus.

¹² Vgl. LK SPN 2012, S. 35.

¹³ Aufgrund fehlender aktueller verwendungsfähiger repräsentativer Angaben zum SPNV-Aufkommen werden diese Angaben aus der Vorausschätzung des NVP 2012-2016 entnommen (vgl. LK SPN 2012). Auch der Entwurf zum Landesnahverkehrsplan 2018 – 2022 weist keine aktuelleren Angaben für den Landkreis aus (vgl. MIL 2017c).

¹⁴ Vgl. CV 2016a, DB Regio Bus Ost GmbH 2016a.

¹⁵ Das Fahrtenaufkommen im statistisch nicht erfassten MIV wurde anhand eines Schätzansatzes ermittelt, der auf der Auswertung von Mobilitätsbefragungen basiert. Die Fahrtenzahl wird dabei mit dem Motorisierungsgrad bzw. der Pkw-Anzahl und durchschnittlichen Werten für Besetzungsgrad des Pkw, Anteil der Nutzungstage des Pkw und der Fahrten pro Tag erklärt (vgl. LK SPN 2012). Die resultierende Berechnungsformel für 2015 lautet damit: 70.438 Pkw (Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2016) * 1,3 durchschnittlicher Pkw-Besetzungsgrad * 67% Nutzungstage * 2,62 Nutzungen pro Tag * 365 Tage.

3.5 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen

Die Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien hat bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die Umsetzung des ITF-Konzeptes „Spree-Neiße-Takt“ und die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung erhalten, die noch weiter zunimmt. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte.

Eine Besonderheit im Landkreis Spree-Neiße besteht in der starken Wirkung des Integralen Taktknotens Cottbus, Hbf. auf das Kreisgebiet. Von den ITF-Knoten abgesehen besteht die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen des Stadt- und Regionalverkehrs in der tageszeitlich wechselnden Lastrichtung insbesondere für Fahrten in den Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen sowie für weitere Fahrten mit einem ausgewiesenen Umsteigebedarf. Einschränkungen sind vor allem für Fahrten mit vorrangigem Aufkommen aus der Schülerbeförderung erforderlich.

Verknüpfungspunkte im Landkreis Spree-Neiße sind insbesondere die Taktknoten des internen ITF sowie Übergangsstellen zum SPNV. Derzeit besteht im Landkreis Spree-Neiße eine Vielzahl möglicher Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und üÖPNV sowie zwischen üÖPNV und ÖPNV (vgl. Tabelle 11).

Tabelle 11: Verknüpfungspunkte im Landkreis Spree-Neiße (Status Quo)

Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung	
1. Cottbus, Hbf. und ZOB (künftig räumlich konzentriert) (Integraler Taktknoten)	Bahn/Bus, Bus/Bus
2. Guben, Bhf.	Bahn/Bus, Bus/Bus
3. Forst, Bhf. und ZOB (Integraler Taktknoten)	Bahn/Bus, Bus/Bus
4. Spremberg, ZOB (Integraler Taktknoten)	Bus/Bus
5. Döbern, ZOB	Bus/Bus
Weitere Verknüpfungspunkte mit Bedeutung für die lokale Erschließung und/oder die Erschließung von Einzelstandorten	
6. Spremberg, Bhf.	Bahn/Bus
7. Neupetershain, Bhf.	Bahn/Bus
8. Drebkau, Bhf.	Bahn/Bus, Bus/Bus
9. Burg, Lindenstr./Hotel Bleske	Bus/Bus
10. Peitz, ZOB und Markt/Dammzollstraße	Bus/Bus
11. Vetschau, Bhf.	Bahn/Bus, Bus/Bus
12. Kolkwitz, Rathaus	Bus/Bus

Quelle: DRO 2016a, CV 2016a.

Anmerkungen: Vetschau, Bhf. liegt außerhalb des Kreisgebietes, besitzt aber erhebliche Wirkung im Bedienungssystem.

Verknüpfung des ÖPNV mit dem Individualverkehr

Intermodale Verknüpfungen als Übergangsmöglichkeiten zwischen dem ÖPNV und den Verkehrsmitteln des Individualverkehrs (Pkw, Motorrad/Mofa, Fahrrad) sind ein entscheidender Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Angebotes. Die Vernetzung der öffentlichen mit den individuellen Verkehrsmitteln schafft durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme.

An den SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Spree-Neiße stehen **25 Pkw-Stellplätze, 4 Behindertenstellplätze sowie 386 Fahrrad-Stellplätze** zur Verfügung (vgl. Tabelle 12).

Ausbauzustand der Haltestellen des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße

Zur Erfassung des Ausbaustandards der Haltestelleninfrastrukturen wurde eine Analyse bestehender Haltestellenkataster durchgeführt und die **Grundstruktur für ein Haltestellenkataster** im Landkreis Spree-Neiße entwickelt.

Tabelle 12: Anzahl der B+R- und P+R-Stellplätze an den SPNV-Zugangsstellen im Landkreis Spree-Neiße

Zugangsstelle	P+R-Plätze	Davon Behindertenstellplätze	Sonstige Pkw-Stellplätze	B+R-Plätze
Bagenz	6	0	bis zu 10	9
Drebkau	4	0	k.A.	k.A.
Forst (Lausitz)	11	1	11 - 20	60
Guben	2	2	> 50	110
Jänschwalde	0	0	bis zu 10	41
Jänschwalde Ost	0	k.A.	11 - 20	k.A.
Kerkwitz	0	0	11 - 20	34
Klinge	0	0	11 - 20	5
Kolkwitz	0	0	bis zu 10	16
Kolkwitz Süd	0	k.A.	bis zu 10	k.A.
Kunersdorf b. Cottbus	0	0	bis zu 10	48
Leuthen	0	k.A.	bis zu 10	k.A.
Neuhausen b. Cottbus	0	0	bis zu 10	18
Peitz Ost	0	0	bis zu 10	33
Spremberg	25	0	11 - 20	40
Teichland	3	1	k.A.	k.A.
Gesamt	51	4		414

Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, 2016. Datenstand 2015.

Anmerkung: Eigene Erhebungen zur Ausstattung der SPNV-Zugangsstellen sind nicht Gegenstand der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, so dass sich die Angaben auf Informationen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg beziehen. Der vorliegende Entwurf zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) beinhaltet keine darüber hinausgehenden Informationen.

Das entwickelte Haltestellenkataster dokumentiert zunächst Angaben zu

- ◆ Haltestellenkennzeichnung,
- ◆ Vorhandensein Fahrplaninformation,
- ◆ Vorhandensein Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen,
- ◆ Aufenthaltskomfort sowie
- ◆ Geodaten der Haltestelle.

Weitere Informationen entsprechend der Vorgabe des VBB und umfassen:

- ◆ Taktils Leitsystem (Blindentaststeine)
- ◆ Abgesenkte Querungsstelle
- ◆ Barrierefreie Zuwegung zur Haltestelle
- ◆ Haltestellenbauart [Haltestellenbucht, Haltestelle in Parallelaufstellung, Haltestellenkap, Wendepplatz, etc.]
- ◆ Höhe Bordsteinkante [< 16 cm, 16 - 18 cm]
- ◆ Reifenfreundliche Bordsteinkante
- ◆ Länge der geraden Haltestelle [12m, 15m, 18m]
- ◆ Übersichtliche Verkehrslage für Fußgänger
- ◆ Haltestelle für Autofahrer schlecht einsehbar

Basierend auf den voran genannten Kriterien wurde eine vollständige Erhebung der Haltestellen des Landkreises Spree-Neiße auf Basis des VBB-Haltestellenverzeichnisses durchgeführt. Insgesamt wurden dabei für 955 eindeutige Haltepositionen innerhalb des Landkreises Spree-Neiße Daten von den jeweiligen Gemeinden erfasst. Eine Haltestelle mit mehreren Haltepositionen (beispielsweise zwei Fahrtrichtungen) wird dabei mehrfach gezählt. Nicht bediente ehemalige Haltestellen wurden nicht berücksichtigt. Die entsprechenden Feststellungen bilden dabei die Grundlage für die infrastrukturbezogenen Ziele im Qualitätskonzept (Kapitel 6).

Folgendes wurde festgestellt:

- ◆ Die **grundlegende Kennzeichnung der Haltepositionen** mit Haltestellenschild und Haltestellennamen ist bis auf Ausnahmen vollständig. Allerdings weisen die Haltepositionen im Detail Mängel bei der Kennzeichnung auf: So wurde bei ca. 20% der Haltepositionen ein fehlendes VBB-Logo festgestellt, bei mehr als 10% der Haltepositionen war außerdem das Verkehrsunternehmen nicht genannt.
- ◆ Die **Ausstattung mit Fahrplaninformationen** war bei mehr als 100 Haltepositionen mangelhaft, da kein Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten vorhanden war. Gut 100 Haltepositionen enthielten außerdem keine Abfahrts- und Abfahrtszeiten. Weitere Informationen, wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen, waren bei mehr als 50% der Haltepositionen nicht festzustellen. Die erhobenen Daten weisen in diesem Bereich allerdings auch vermehrt fehlende Informationen auf.
- ◆ **Vertriebseinrichtungen an den Haltepositionen** existieren im Landkreis Spree-Neiße nur in Ausnahmefällen.

- ◆ Die **Aufenthaltsqualität** ist differenziert zu bewerten. Gut 80% der Haltepositionen weisen befestigte Warteflächen auf, bei 70% ist eine ausreichende Beleuchtung (auch durch Straßenbeleuchtung) festzustellen. Sitzgelegenheiten und Wetter-schutzeinrichtungen sind bei knapp der Hälfte aller Haltepositionen vorhanden.
- ◆ Hinsichtlich der **barrierefreien Ausführung** ist nur bei knapp der Hälfte der Haltepositionen eine abgesenkte Querungsstelle vorhanden. Bei ca. zwei Dritteln der Haltepositionen ist die barrierefreie Zugänglichkeit gegeben. Ein Blindenleitsystem existiert bei ca. 10% der Haltepositionen. Die Übersichtlichkeit der Verkehrsführung ist bis auf wenige Ausnahmen gegeben.

Fahrradmitnahme im üÖPNV

Sowohl im Linienbündel Ost als auch im Linienbündel West ist die Mitnahme von Fahrrädern möglich, soweit die Besetzung des Fahrzeuges dies zulässt. Im Linienbündel Ost erfolgt die Fahrradmitnahme ohne besondere technische Umsetzung (vgl. DB Regio Bus Ost GmbH 2016a).

Im Linienbündel West wird die Fahrradmitnahme gegenwärtig für die sehr wenigen Fälle über die Rollstuhl- bzw. Kinderwagenplätze in den Fahrzeugen gesichert. Im Jahr 2006 wurden Fahrradträger beim Fahrzeugtyp MB 0530 MÜ eingeführt, die eine Kapazität von je fünf Fahrräder am Fahrzeugheck hatten. Die Ausrüstung mit Fahrradträgern hat sich nicht bewährt, da sie durch die Kunden nicht genutzt wurden. Im Verkehrsunternehmen LEO-Reisen wurde der Einsatz eines speziellen Fahrradanhängers umgesetzt. Auch diese Option wurde nicht ausreichend genutzt (vgl. CV 2016a).

3.6 Erfolgskontrolle des bisherigen Nahverkehrsplanes 2012 bis 2016

3.6.1 Bestandsanalyse, verkehrlicher Erfolg und Wirtschaftlichkeit

Ausgangslage des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße

Der Ausgangspunkt für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Zeitraum 2018 bis 2022 ist ein **hohes Niveau der Angebotsqualität** im üÖPNV:

- ◆ Der Landkreis Spree-Neiße nimmt durch die Umsetzung des Spree-Neiße-Taktes seit dem Jahr 2006 eine **Vorreiterrolle im Bereich der Taktverkehre** im Land Brandenburg ein.
- ◆ Durch die bereits erfolgte Vergabe der Linienbündel Ost und West besteht eine **Planungssicherheit** im ÖPNV bis 2024 bzw. 2027.
- ◆ Die **Stadtverkehre** in Forst, Guben und Spremberg haben im Vergleich zu anderen Stadtverkehren eine **hohe Angebotsqualität**.
- ◆ Bereits heute kommen fast ausschließlich **barrierefreie Niederflurbusse** im üÖPNV zum Einsatz.

Im Nahverkehrsplan in fortgeschriebener Fassung für den Zeitraum 2012 bis 2016 Verlängerung bis 2017 werden Handlungsbedarfe bzw. umzusetzende Maßnahmen im Bereich ÖPNV genannt. Dabei ist folgender Stand der Umsetzung festzustellen:

- ◆ Die **Vervollkommnung und Abrundung der Kategorisierung des Streckennetzes** erfordert dauerhaft Handlungsbedarf in der Weiterentwicklung des Netzes.
- ◆ Die **Verbesserung der Verknüpfung in Neupetershain und Drebkau** ist insbesondere am Wochenende im Bereich Neupetershain zwischen Bahn und Bus nach wie vor erforderlich.
- ◆ Die Notwendigkeit der Verknüpfungspunkte Welzow, Guben/Flemmingplatz ist weiterhin zu überprüfen.
- ◆ Die Anwendung von Bedienungsstandards im Stadtverkehr ist erfolgt.
- ◆ Die stärkere Nutzung bedarfsabhängiger Bedienungen ist z. B. hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung im Siedlungsbereich Burg zu prüfen.
- ◆ Handlungsbedarf aufgrund zunehmender Ansprüche an Barrierefreiheit und Fahrgastinformation ist weiterhin vorhanden; dabei wird eine stufenweise Umsetzung barrierefreier Infrastruktur und Informationszugang entsprechend der finanziellen Möglichkeiten empfohlen. Die Barrierefreiheit bei Fahrzeugen wurde bereits weitestgehend umgesetzt.

Einhaltung der quantitativen und qualitativen Angebotsvorgaben

Die Einhaltung der Vorgaben laut Bedienungsstandard für den **Regionalverkehr** wird in Tabelle 29 in Anhang A4 dargestellt.

Erschließung der Siedlungseinheiten

Bis auf drei Siedlungseinheiten im Landkreis Spree-Neiße mit über 100 Einwohnern sind alle Siedlungseinheiten an den üÖPNV angeschlossen. Eine der Ausnahmen ist dabei der Ortsteil Neuendorf in der Gemeinde Teichland.

Hier besteht allerdings mit der Haltestelle Teichland Bahnhof ein Zugang zum SPNV. Weiterhin ist der Ortsteil Schönhöhe in der Gemeinde Tauer nicht direkt durch den üÖPNV erschlossen.

Verbindungshäufigkeit und Einhaltung der Reisezeiten

In Bezug auf die **Erreichbarkeit der Nahbereichszentren** ist eine weitgehende Einhaltung des Mindestbedienungsstandards gewährleistet. Abweichungen bestehen bei der Erreichbarkeit des Ortsteils Heinersbrück.

Die **Erreichbarkeit der Mittel- und Oberzentren** ist ebenfalls weitgehend gegeben¹⁶.

Einhaltung der Qualitätsmerkmale im Schülerverkehr

Die Einhaltung der Qualitätskriterien ist unter Beachtung der tatsächlichen Unterrichtszeiten in den jeweiligen Schulen bei durchgeführten Stichproben nicht in allen Fällen gewährleistet. Dabei waren beobachtbare Abweichungen auf zeitlich und räumlich stark individualisierten Relationen festzustellen, für die in der Regel jährlich nach entsprechenden Einzelfallbetrachtungen entsprechende Änderungen des Fahrplans umgesetzt werden und somit die Einhaltung der Qualitätsmerkmale gewährleistet ist.

¹⁶ Lediglich der Ortsteil Schönhöhe wird nicht erreicht.

3.6.2 Organisationserfolg

Der Netzcharakter des üÖPNV im Form einer Gesamtabdeckung der Fläche des Landkreises ist gewährleistet, vorhandene Netzlücken im üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße sind landschafts-, siedlungs- und verkehrsinfrastrukturell begründet. Konkurrierende Parallelverkehre zwischen Bahn und Bus sind nicht festzustellen.

Das kreisgrenzüberschreitende üÖPNV-Angebot ist weitgehend erhalten. Besonders hervorzuheben sind die Verbindungen mit der Stadt Cottbus, die teilweise mit kombinierten Stadt- und Regionallinien betrieben werden.

Einführung hierarchischer Angebotsstrukturen

Das Angebotsvolumen in den Stadtverkehren ist angemessen, die entsprechenden Angebotsstrukturen wurden verbessert. Insbesondere konnte an Schultagen eine sehr gute Abstimmung und Ergänzung zwischen dem Angebot der Stadtlinien und der Regionallinien in den Stadtgebieten erreicht werden. An Ferientagen wirkt sich das geringere Regionalverkehrsangebot in Forst und Spremberg auf das Angebot im Stadtverkehr aus.

Die Kategorisierung des Streckennetzes im üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße ist angebotsplanerisch umgesetzt und hat sich insgesamt bewährt. Überprüfende Maßnahmen dienen der Vervollkommnung und Abrundung.

Es ist bereits ein hohes Maß an Verknüpfung zwischen den Angeboten Bahn-Bus und Bus-Bus erreicht, allerdings bestehen zumindest an einigen Verknüpfungspunkten noch Reserven. Verknüpfungspunkte im Landkreis Spree-Neiße sind insbesondere die Taktknoten des internen ITF sowie Übergangsstellen zum SPNV (vgl. Kapitel 3.5).

Ausweitung des Taktsystems

Die Hauptverbindungsrelationen im üÖPNV-Angebot des Landkreises Spree-Neiße sind im Linienbündel Spree-Neiße Ost vertaktet und als „Spree-Neiße-Takt“ bekannt. Im Linienbündel Spree-Neiße West bestehen vertaktete Angebote insbesondere auf den Linien 21 nach Peitz-Drachhausen/Lieberose, Linie 35 nach Vetschau bzw. Linie 47 nach Burg (vgl. CV 2016a).

Herausforderungen für das Taktsystem stellen die Übergänge zwischen üÖPNV und SPNV sowie die Integration des Schülerverkehrs dar. Um die Vereinbarkeit der Taktverkehre zu verbessern, sind daher im Planungszeitraum sowohl erforderliche Anpassungen des Angebots – z.B. zur Herstellung von Anschlussbeziehungen zum SPNV – zu prüfen und umzusetzen als auch Abstimmungen zu Schülerverkehren zu verbessern.

Vorgabe und Durchsetzung quantitativer und qualitativer Bedienstandards

Der vorgegebene Bedienungsstandard für das allgemeine ÖPNV-Angebot sowie für den Schülerverkehr wird weitestgehend eingehalten. Der Bedienungsstandard hat sich insgesamt bewährt, da bei Überschreitung der zumutbaren Fahr- und Wartezeiten die Beförderung durch einen Schülerspezialverkehr erfolgen kann.

Die Verkehrsunternehmen stehen in Kontakt mit allen Schulen im Bedienungsgebiet des Landkreises Spree-Neiße. Es erfolgen Abfragen zu notwendigen Änderungen bzw. der Zufriedenheit vor jedem Schuljahresbeginn

Der Ausbauzustand der Haltestellen weist einen sehr unterschiedlichen Stand aus (vgl. 2016a).

Steuerung und Controlling der Verkehrsverträge

Die Durchsetzung neuer Bedienstandards sowie die Ausweitung der Qualitätsstandards im Linienbündel Spree-Neiße Ost zeigen, dass die Steuerung sowie das Controlling der Verkehrsverträge durch die Stabsstelle Zentrales Controlling sich insgesamt bewähren.

Eine Überarbeitung der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen Personennahverkehr erfolgte im Zusammenhang mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplans, um gemeinsam mit der einheitlichen Erfassung aller Haltestellen in einem Haltestellenkatalog eine konsequente Anwendung der Kriterien der Barrierefreiheit zu erreichen.

Wettbewerbliche Leistungsvergabe / Direktvergaben

Mit dem Auslaufen der bestehenden Liniengenehmigungen im **Linienbündel Spree-Neiße Ost** zum 31. Dezember 2014 war die Neuausschreibung der Leistungen erforderlich. Insgesamt wurde ein Leistungsumfang von 3.445.000 Kilometer pro Jahr ausgeschrieben.

Neben den quantitativen und qualitativen Vorgaben wurde der Fokus bei der Vergabe unmittelbar auf die Sozialstandards gelegt, damit das Personal beim Betreiberwechsel keine schlechteren Arbeitsbedingungen vorfindet.

Nach Abgabe des wirtschaftlichsten Angebotes erhielt das Verkehrsunternehmen DB Regio Bus Ost GmbH den Zuschlag für den zehn Jahre laufenden Verkehrsvertrag. Hervorzuhebende Vorzüge des Angebotes sind insbesondere die Rund-um-die-Uhr-Einsatzzeit der Rufbusdispositionen an 365 Tagen im Jahr sowie die angebotene Fahrzeugqualität.

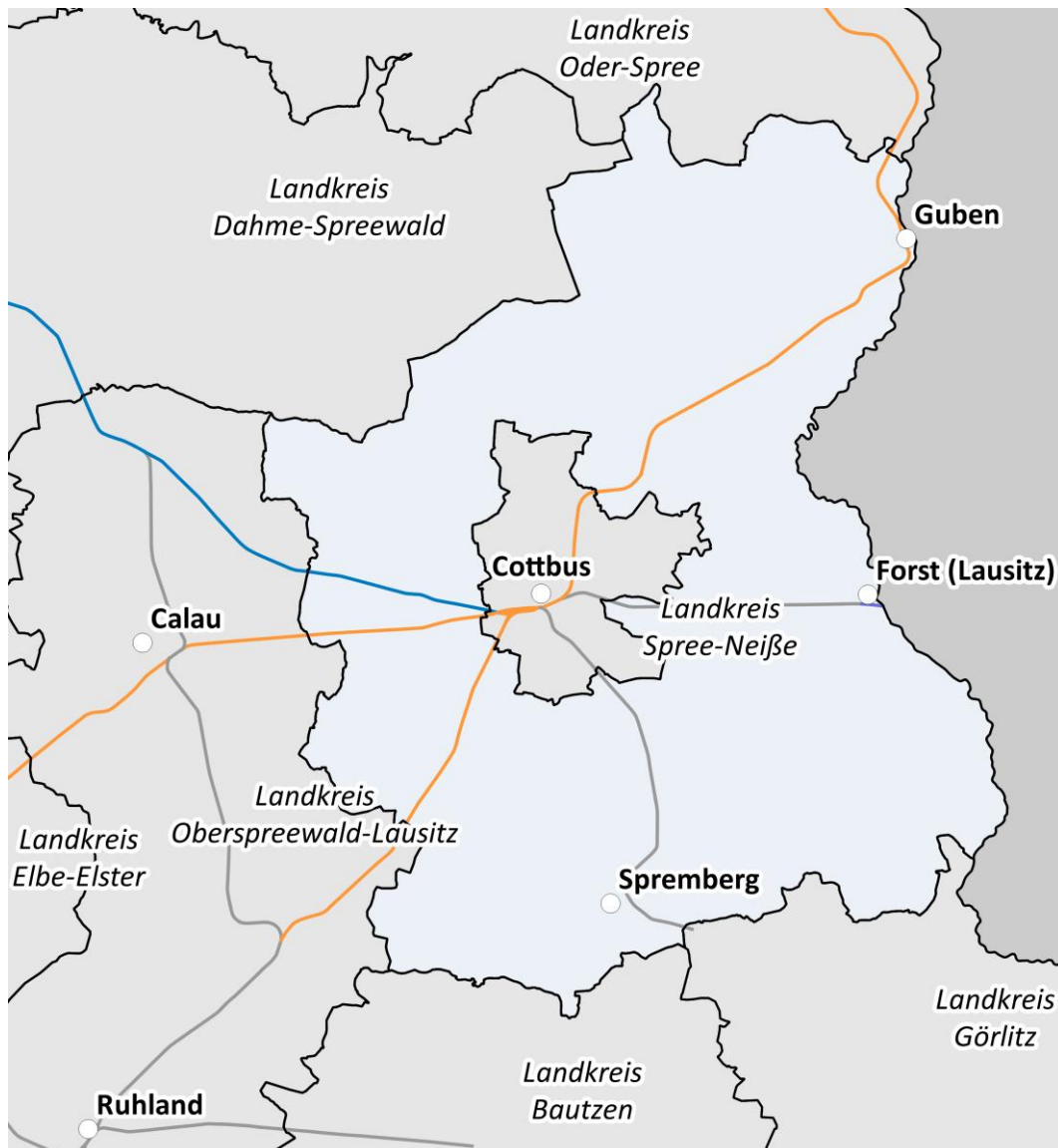
Die Verkehrsleistungen im Linienbündel Spree-Neiße-West/Teilnetz 1 wurden im Zusammenwirken des Landkreises Spree-Neiße mit der Stadt Cottbus als Gruppe von Behörden an die Cottbusverkehr GmbH vergeben. Die Verkehrsleistungen Linienbündel Spree-Neiße-West/Teilnetz 2 wurden durch den Landkreis Spree-Neiße an die Leo-Reisen GmbH & Co. KG vergeben (vgl. Kapitel 7.2). Durch die Vergabe im Zusammenwirken beider Aufgabenträger wird besonders der engen Vernetzung von Stadt- und Regionalverkehr im und um das Oberzentrum Cottbus Rechnung getragen. Gleichzeitig wird auch bei den Vergaben im Linienbündel Spree-Neiße-West ein hohes Qualitätsniveau (Rund-um-die-Uhr-Einsatzzeit der Rufbusdispositionen an 365 Tagen im Jahr sowie eine hohe angebotene Fahrzeugqualität) sichergestellt.

4. Fahrgastaufkommen im ÖPNV

4.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV

In Abbildung 12 wird anhand der Querschnittsbelastungen von SPNV-Strecken im Land Brandenburg das Fahrgastaufkommen im SPNV des Landkreises Spree-Neiße dargestellt.

Abbildung 12: Fahrgastaufkommen im SPNV des Landkreises Spree-Neiße (Fahrgäste pro Tag im Querschnitt)



Fahrgastaufkommen im SPNV

- unter 500
- 500 - 1000
- 1000 - 3000
- 3000 - 5000

Karte: IGES 2016.
Quelle: MIL 2012.

Das **höchste Fahrgastaufkommen im SPNV** ist mit zwischen 3.000 und 5.000 Fahrgästen pro Werktag im Querschnitt auf dem Streckenabschnitt Cottbus – Lübbenau zu verzeichnen.

Auf den Streckenabschnitten Cottbus – Guben, Cottbus – Calau (Niederlausitz) und Cottbus – Senftenberg verkehren pro Werktag im Querschnitt zwischen 1.000 und 3.000 Fahrgäste.

Auf den Streckenabschnitten Cottbus – Forst (Lausitz) sowie Cottbus – Spremberg sind im Querschnitt zwischen 500 und 1.000 Fahrgäste pro Werktag zu verzeichnen.

4.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im üÖPNV

Linienbündel SPN-West

Gemäß der letzten verfügbaren VBB-Verkehrserhebung im Jahr 2013 wurden auf den im Linienbündel Spree-Neiße-West betriebenen Linien des üÖPNV 1.176.751 Fahrgäste befördert (vgl. CV 2016a). Im Rahmen dieser Verkehrserhebung wurden aktuelle Kennziffern zur Verkehrsnachfrage ermittelt, die als Grundlage der Einnahmenaufteilung im VBB dienen.

Linienbündel SPN-Ost

Aktuelle Angaben zur Zahl der Beförderungsfälle liegen nicht vor, da diese üblicherweise aufbauend auf Daten der Verkehrserhebung des VBB ermittelt werden. Die Nutzung der Daten aus der letztverfügbaren Verkehrserhebung im Jahr 2013 wird nicht empfohlen, da die DB Regio Ost erst 2015 die Betriebsführung übernommen hat. Durch die DB Regio erfolgte daher eine Abschätzung zur Zahl der Beförderungsfälle, die auf hochgerechneten Daten der eigenen Fahrausweisverkäufe basiert.¹⁷

Auf diesem Weg wurde von der DRO für das Jahr 2015 eine Zahl der Beförderungsfälle in Höhe von **2.109.137** genannt. Dies stellt einen erheblichen Rückgang von den verfügbaren Angaben des Altbetreibers Neißeverkehr aus dem Jahr 2010 dar¹⁸.

4.3 Bedeutung der Schülerbeförderung für den üÖPNV

Im Landkreis Spree-Neiße umfasst die **Beförderung von Schülern und Auszubildenden einen Anteil von 56 %¹⁹ am Gesamtaufkommen** der Beförderungsfälle des üÖPNV. Der Anteil des Schülerverkehrs ist damit weiterhin relativ gering im Vergleich zu den meisten anderen Landkreisen im Land Brandenburg oder ähnlich strukturierten Flächenländern mit geringer Einwohnerdichte, wo der Anteil der Schüler am Beförderungsaufkommen bei bis zu 70 % liegt.

¹⁷ Hochrechnungsfaktoren waren dabei die Nutzungshäufigkeiten von Zeitfahrausweisen.

¹⁸ Demnach betrug die Zahl der von Neißeverkehr beförderten Personen im Jahr 2010 ca. 3 Mio. Fahrgäste.

¹⁹ Datengrundlage der Hochrechnung sind Angaben der Cottbusverkehr GmbH sowie der DB Regio Bus Ost GmbH. Enthält keine Aussagen zu Umsteigern und Übersteigern.

Neben der Einschätzung des Anteils der Schülerbeförderung am Fahrgastaufkommen des üÖPNV wurde eine detaillierte Analyse der Quelle-Ziel-Beziehungen der Schüler mit Beförderungsanspruch des Landkreises Spree-Neiße durchgeführt.

Die Anzahl angemeldeter Schüler an einem Schulstandort ist nicht gleichzusetzen mit der Anzahl der an der Schülerbeförderung im üÖPNV teilnehmenden Schüler. Dennoch ermöglicht die durchgeführte Analyse **Einschätzungen, die in die Entwicklung des Angebotskonzepts für den üÖPNV einfließen.**

Als Grundlage wurden Daten des für die Schülerbeförderung zuständigen Fachbereiches Schule und Kultur des Landkreises ausgewertet²⁰.

In den Karten in Anhang A5 werden dazu für die Schulstandorte des Landkreises Spree-Neiße die Quelle-Ziel-Beziehungen der jeweiligen angemeldeten Schüler mit Beförderungsanspruch gezeigt, auf denen mindestens zehn Schüler pendeln und daher von einer über die Gesamtlaufzeit des Nahverkehrsplans bedeutsamen Schülerpendelrelation ausgegangen werden kann.

4.4 Zukünftige Entwicklung des Fahrgastaufkommens im üÖPNV und Modal Split

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im üÖPNV unterliegen vielfältigen Einflüssen, bei gleichzeitigen Einschränkungen in der Verfügbarkeit von Datengrundlagen für eine Prognose, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können.

Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt dabei auf Basis einer Status-quo-Prognose, die sich auf den üÖPNV bezieht und dabei ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt; andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der Nahverkehrsplan typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren, wie die Bevölkerungsentwicklung).

Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im üÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann.

Prognosezeitraum und -gegenstand

Die Prognose soll eine mittelfristige Entwicklung widerspiegeln. Als primärer Betrachtungszeitraum werden daher die Jahre 2015 bis 2022 festgelegt.

Gegenstand der Prognose ist insbesondere die Anzahl der Fahrgäste im üÖPNV. Zur Ableitung der zukünftigen Modal Split-Situation werden zudem die Fahrtenzahlen des MIV und des SPNV hochgerechnet.

²⁰ Es sind jeweils die Verbindungen vom Wohn- zum Schulort dargestellt. Die Übersicht enthält auch Schulen in freier Trägerschaft. Schüler der Fachschulen und des zweiten Bildungsweges sind nicht enthalten.

Einflussfaktoren der Fahrgastnachfrage

Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und -struktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z. B. die von Touristen ausgeübte Nachfrage.

In der vorliegenden Analyse werden zunächst ausschließlich demographische Entwicklungen, d.h. Änderungen der Einwohnerzahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ◆ Prognosen der wirtschaftlichen Entwicklung - die z. B. für Pendlerzahlen von hoher Bedeutung sind - gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ◆ Aktuelle Erwartungen gehen für den Planungsraum von einem etwa gleichbleibend hohen Level des Tourismus, mit leicht positiver Wachstumstendenz aus.
- ◆ Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades, wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.

Erwartete Entwicklung der Einwohnerzahl und Altersstruktur

Insgesamt wird auf Basis der Daten der kleinräumigen Bevölkerungsprognose²¹ von einem Bevölkerungsrückgang zwischen 2015 und 2022 um ca. 8,5% ausgegangen. Bis zum Jahr 2020 wird dabei eine durchschnittliche jährliche Bevölkerungsabnahme von 1,1% prognostiziert. Zwischen 2020 und 2022 soll sich die jährliche Abnahme der Bevölkerungszahl auf durchschnittlich 1,8% pro Jahr steigern.

Dabei fällt die Bevölkerungsentwicklung relativ heterogen aus. Dies gilt einerseits für die Entwicklung der einzelnen Gemeinden. Wie in Kapitel 2.2 gezeigt wurde, sind die Bevölkerungsrückgänge über den gesamten Landkreis verteilt. Insbesondere in Guben und Welzow sind jedoch besonders hohe Rückgänge zu erwarten. Dagegen fallen sie in der Region westlich von Cottbus geringer aus.

Andererseits zeigen sich deutliche Unterschiede bei der Entwicklung der einzelnen Altersgruppen. Deutlich zunehmen wird dabei insbesondere die Altersgruppe der Senioren. Erwartet wird ein Zuwachs von 17,3% (2015 bis 2022), während die Bevölkerungszahlen anderer Altersgruppen zurückgehen.

Methodik der Verkehrsprognose

Um die Auswirkungen, insbesondere des erwarteten demographischen Wandels, auf die **Fahrgastentwicklung im üÖPNV** aufzuzeigen, wurden zunächst die von den Verkehrsunternehmen übergebenen Nachfragedaten des Jahres 2015 aufbereitet und ausgewertet.

Im Rahmen der Auswertung wurde insbesondere die Zahl der Fahrten in den Nachfrage-Segmenten Schülerverkehr und sonstige Nutzer („Jedermann-Verkehr“) ermittelt und den soziodemografischen (Alters-) Gruppen zugeordnet. Die Hochrechnung der Beförderungsfälle erfolgte anschließend anhand demografischer Leitwerte für die einzelnen Segmente der Nachfrage im Schülerverkehr (Altersgruppe 6-16 Jahre) sowie Jedermann-Verkehre (Alter 17 und älter).

²¹ Alle Angaben zur kleinräumigen Bevölkerungsentwicklung basieren auf der Prognose der ifs. GmbH (2016).

Die demografischen Leitwerte (Entwicklung der einzelnen Altersgruppen) wurden der kleinräumigen Bevölkerungsprognose entnommen und gemeindespezifisch zur Prognose verwendet. Bei gemeindeüberschreitenden Linien wurde der Hochrechnung dabei die Einwohnerentwicklung aller Gemeinden zugrunde gelegt, die jeweils von der Linie bedient werden, sofern entsprechende linienbezogene Daten zur Verfügung standen. Abweichend davon wurden bei der Entwicklung der Schülerzahlen die Prognosen des Entwurfs der Schulentwicklungsplanung 2017 – 2022 verwendet.

Die Mobilitätsquoten (Fahrten pro Jahr / Anzahl der relevanten Bevölkerung) der jeweiligen Nachfragesegmente bleiben im Rahmen der Status quo-Prognose im Zeitablauf unverändert.

Zur **Prognose der SPNV-Nutzung** wurde auf die jüngste Prognose des VBB zurückgegriffen.²² Die vom VBB ausgewiesenen Schätzungen der Nachfrageänderungen betreffen dabei die Änderung der Fahrgäste auf einem SPNV-Streckenabschnitt (Querschnittsbelastung Montag bis Freitag) und den Prognosezeitraum Zeitraum 2013 bis 2030.

In der vorliegenden Prognose wird unterstellt, dass die gewichteten Änderungsraten der Querschnittsbelastung einen zulässigen Indikator für die Entwicklung der Fahrgastzahlen im Landkreis Spree-Neiße darstellen. Insgesamt weist der VBB auf den relevanten Abschnitten (sogenannte Korridore Magdeburg - Berlin - Frankfurt (Oder) Cottbus, Berlin - Cottbus und Südbrandenburg) ein jährliches durchschnittliches Wachstum der Querschnittsbelastung von 1,7% zwischen 2013 und 2030 aus.

Dabei dominiert eindeutig der Korridor Berlin-Cottbus (durchschnittliches jährliches Wachstum ca. 1,3%), während sich der Korridor Südbrandenburg weitgehend stabil entwickelt (durchschnittliches jährliches Wachstum ca. 0,2%).

Unter der Annahme, dass die durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 1,7% im gesamten Prognosezeitraum wirkt, ergibt sich für den Zeitraum 2015 bis 2022 ein Zuwachs der Fahrgastzahlen im SPNV von bis zu 12,9%. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dieser Ansatz durch die hohen erwarteten Steigerungen im Korridor Berlin - Cottbus als sehr optimistische Maximalprognose zu verstehen ist.

Zur Prognose der **MIV-Fahrten** wurde der in Abschnitt 3.4 dargestellte Ansatz verwendet. Dabei werden die Annahmen zum Pkw-Besetzungsgrad und der Pkw-Nutzung (Anteil der Nutzungstage und Fahrten pro Tag) konstant gesetzt, da im vergleichsweise kurzen Prognosezeitraum keine grundlegenden Verhaltensänderungen zu erwarten sind.

Die Anzahl verfügbarer Pkw unterliegt zwei Einflüssen: Einerseits ist aufgrund der negativen Bevölkerungsentwicklung mit einer Abnahme Pkw-Anzahl zu rechnen. Durchschnittlich beträgt der Rückgang der Bevölkerung ca. 1,3% pro Jahr. Andererseits zeigen die Daten für den Landkreis Spree-Neiße (vgl. Abschnitt 2.4) und die neuen Bundesländer generell einen Anstieg des Motorisierungsgrades.

Zur Abbildung dieses Effekts wird daher der Schätzansatz der aktuellen Bundesverkehrswegeplanung herangezogen, der ein jährliches durchschnittliches Wachstum des Motorisierungsgrades von 0,6% ausweist.²³

²² Die Prognosedaten wurden aus VBB 2017a abgeleitet. Erläuterungen der Prognose finden sich in ETC 2017a und 2017b.

²³ Vgl. BVU u.a. 2014, S. 209.

Beide Einflüsse sind zu berücksichtigen, so dass in Summe daraus eine Verringerung der Pkw-Zahl im Prognosezeitraum 2015 bis 2022 um 4,6% und damit eine entsprechende Reduzierung der Fahrtenzahl zu erwarten ist.

Ergebnisse

Insgesamt ist lediglich eine minimale Änderung in der Anzahl der Personenfahrten im üÖPNV von 2015 bis 2022 um ca. -0,02% zu erwarten. Die prognostizierte Nachfrage ist damit mit ca. 3,290 Mio. Personenfahrten im üÖPNV im Jahr 2022 gegenüber den letztverfügbaren Angaben aus den Jahren 2015 (entspricht ca. 3,285 Mio. Personenfahrten) quasi stabil.

Für den Modal Split ergeben sich folgenden Prognosewerte für das Jahr 2022:

Personenfahrten im ÖPNV	= 3,99 Mio., davon 0,70 Mio. SPNV, 3,29 Mio. üÖPNV
Personenfahrten im MIV	= 55,98 Mio. ²⁴
Personenfahrten insgesamt	= 59,97 Mio.
Modal Split-Anteil ÖPNV	= 6,7%
Mobilität	= 557 Personenfahrten pro Einwohner und Jahr
	= 1,52 Personenfahrten pro Einwohner und Durchschnittstag Mo-So

²⁴ Berechnungsformel: 67.207 Pkw * 1,3 durchschnittlicher Pkw-Besetzungsgrad * 67% Nutzungstage * 2,62 Nutzungen pro Tag * 365 Tage.

5. Angebotskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße (quantitative Mindestvorgaben)

5.1 Vorgaben entsprechend § 2 ÖPNVG BB und Grundsätze zur Weiterentwicklung des üÖPNV

Das Grundkonzept zur Angebotsentwicklung orientiert sich an den verkehrspolitischen Zielen für den üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße entsprechend Kapitel 1.5.

Weiterhin orientiert sich die Weiterentwicklung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße an den folgenden Grundsätzen:

- ◆ Orientierung an Grundsätzen eines integrierten Gesamtverkehrssystems
- ◆ Stetige Weiterentwicklung des Angebots und der Angebotsqualität im üÖPNV in Übereinstimmung mit der Entwicklung des Fahrgastaufkommens und der Sicherung der Finanzierbarkeit
- ◆ Berücksichtigung der Erfordernisse der Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe
- ◆ Berücksichtigung von Anforderungen des Berufsverkehrs und der Durchführung privater Erledigungen im Sinne der Wahrnehmung der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe zur Sicherung der Daseinsvorsorge
- ◆ Gleichberechtigter Einsatz von Angeboten des konventionellen Linienverkehrs und des Bedarfsverkehrs in Abhängigkeit von Wirtschaftlichkeit und örtlichen Erfordernissen
- ◆ Konsequente Orientierung am Ziel zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit

5.2 Vorgaben für die Mindesterschließung

Es existiert keine rechtsverbindliche Vorgabe für den erforderlichen Umfang von Leistungen des SPNV oder üÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge.

Daher legt der Aufgabenträger des üÖPNV die Definition der Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe einer bedarfsorientierten Sichtweise und der Finanzierbarkeit jeweils selbst fest.

Dabei erfolgt eine Orientierung an

- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen des Landkreises,
- ◆ den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung,
- ◆ den Empfehlungen zu Qualitätsstandards im VBB (vgl. VBB 2015b) sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Schülerbeförderung.

5.2.1 Regionalverkehr

Der Bedienungsstandard für den Regionalverkehr beinhaltet die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten, Arbeitsplatzschwerpunkte und sonstige besondere verkehrliche Ziele sowie die Festlegung von Bedienungsvorgaben mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn und Bus & alternative Angebote) zum nächst erreichbaren Zentralen Ort der jeweiligen Kategorie und zurück.

Allgemeine Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl. Weitere im Bedienungsstandard zu berücksichtigende Kriterien sind die Reisezeit und eine Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden für die Verkehrstage Montag bis Freitag gemacht.

Festlegungen zur Erschließung:

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen²⁵. Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist gesondert geregelt (siehe Kapitel 5.5.).

Festlegungen zur Verbindung:

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte mit dem ÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß der folgenden Tabelle 13 vorgegeben. Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort (Fahrtenpaare) mit einer dem überwiegenden Reisezweck entsprechenden Aufenthaltsdauer.

Es wird immer die Verbindung zu dem am besten mit dem ÖPNV erreichbaren Zentralen Ort bewertet, unabhängig davon, 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 bewertet²⁶.

Tabelle 13: Vorgaben für die Erreichbarkeit Zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit			Mindestanzahl Fahrtenpaare	
			Nahbereichszentrum (NBZ)	Mittelzentrum Oberzentrum
6.000	und darüber		selbst NBZ	6
3.000	bis unter	6.000	selbst NBZ	4
1.000	bis unter	3.000	6	3
500	bis unter	1.000	3	2
200	bis unter	500	2	2
100	bis unter	200	1	1

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von LK SPN 2012.

²⁵ Eine Erschließungs-Untergrenze von 100 Einwohnern oder Arbeitsplätzen entspricht der allgemein üblichen Praxis in der ÖPNV-Planung. In Härtefällen betroffener Siedlungseinheiten unter 100 Einwohnern sind grundsätzlich bedarfsgesteuerte Anbindungsmöglichkeiten zu prüfen.

²⁶ Unkonventionelle Verkehrsangebote sind alle vom konventionellen Busverkehr abweichenden Angebote, d.h. alle nur nach Bedarfsanmeldung verkehrenden Fahrten, aber auch Fahrten mit kleineren Fahrzeugeinheiten im Linienverkehr.

Orientierungswerte für die Reisezeit

Die nachfolgend genannten Orientierungswerte beziehen sich auf die Reisezeit der ÖPNV-Verkehrsmittel einschließlich der Übergangs- und Wartezeiten beim Umstieg. Sie sind von den Gesamtwegezeiten zu unterscheiden, die folgende zusätzliche Bestandteile umfassen:

- ♦ die Zugangszeit zum ersten Verkehrsmittel am Ausgangsort und die Abgangszeit vom letzten Verkehrsmittel am Zielort; für beide zusammen werden 25 min angesetzt (entsprechend Fußwegen bis zu 1.700 m),
- ♦ die Wartezeit am Ausgangsort auf das erste Verkehrsmittel (5 min).

Verbindung zum Nahbereichszentrum:

Die Gesamtwegezeit in einer Richtung soll nach den Richtwerten der Landesplanung 60 min nicht übersteigen. Das entspricht unter den o. g. Annahmen für die Zugangs- und Abgangszeit sowie die Wartezeit auf das erste Verkehrsmittel

- ♦ einer Reisezeit mit ÖPNV-Verkehrsmitteln von maximal 30 min, einschließlich der in Ausnahmefällen für das einmalige Umsteigen erforderlichen Zeit.

Verbindung zum Mittelzentrum:

Die richtungsbezogene Gesamtwegezeit soll 90 min nicht übersteigen. Das entspricht unter gleichen Annahmen für die Zugangs-, Abgangs- und Wartezeit wie beim Nahbereichszentrum

- ♦ einer Reisezeit mit ÖPNV-Verkehrsmitteln von maximal 60 min, einschließlich Umsteigen.

Verbindung zum Oberzentrum

Die Orientierungswerte für die Verbindung mit Oberzentren bedürfen einer Differenzierung in Abhängigkeit von der Entfernung und der Art der Verbindung (Direkt- oder Umsteigeverbindung, Nutzungsmöglichkeit des SPNV). Die Gesamtwegezeit pro Richtung soll 120 min nicht übersteigen. Das entspricht

- ♦ einer Reisezeit mit ÖPNV-Verkehrsmitteln von maximal 90 min bei nicht mehr als zweimaligem Umsteigen.

Wegen der zentralen Lage des Oberzentrums Cottbus inmitten des Kreisgebietes ist die Realisierung dieser Anforderung – im Gegensatz zu vielen anderen Landkreisen in Brandenburg – unproblematisch.

5.2.2 Stadtverkehr

Das Stadtverkehrsangebot wird in der Summe aus Stadtverkehren und Regionalverkehren realisiert.

Zur angemessenen Erreichbarkeit des Stadtzentrums gelten folgende Vorgaben:

Allgemeine Vorgaben

- ♦ Taktverkehr für Kernstadt und kernstadtnahe Bereiche laut Tabelle 14,
- ♦ 60-min-Grundtakt.

Die vorgegebenen Takte gelten nicht für einzelne Linien, sondern für Relationen.

Tabelle 14: Mindestbedienungsangaben Stadtverkehr

	Spremberg	Guben	Forst
Hauptverkehrszeit	60-min-Takt Kernstadt 30-min- Fahrtenfolge	60-min-Takt Kernstadt 30-min- Fahrtenfolge	60-min-Takt Kernstadt 30-min- Fahrtenfolge
Nebenverkehrszeit	60-min-Takt	60-min-Takt	60-min-Takt

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von LK SPN 2012.

Festlegung der Verkehrszeiten

- ◆ HVZ = Hauptverkehrszeit = Mo - Freitag 05:30 - 09:00 Uhr und 14:00 - 19:30 Uhr
- ◆ NVZ = Nebenverkehrszeit = Mo - Fr 09:00 - 14:00 Uhr

Mo - Fr heißt generell auch an Ferientagen, nicht an Wochenfeiertagen.

5.3 Sicherung Mindesterschließung durch eine Netzkonzeption

Das bestehende und weitgehend bewährte Liniennetz bildet das Grundgerüst des Angebots im Planungszeitraum.

Dabei ist die schon weit fortgeschrittene Neuordnung der Angebotsstruktur in den Ebenen Hauptnetz, Ergänzungsnetz, Schülerverkehr zu vervollkommen und letztlich in das geschlossene System „Spree-Neiße-Takt“ zu integrieren.

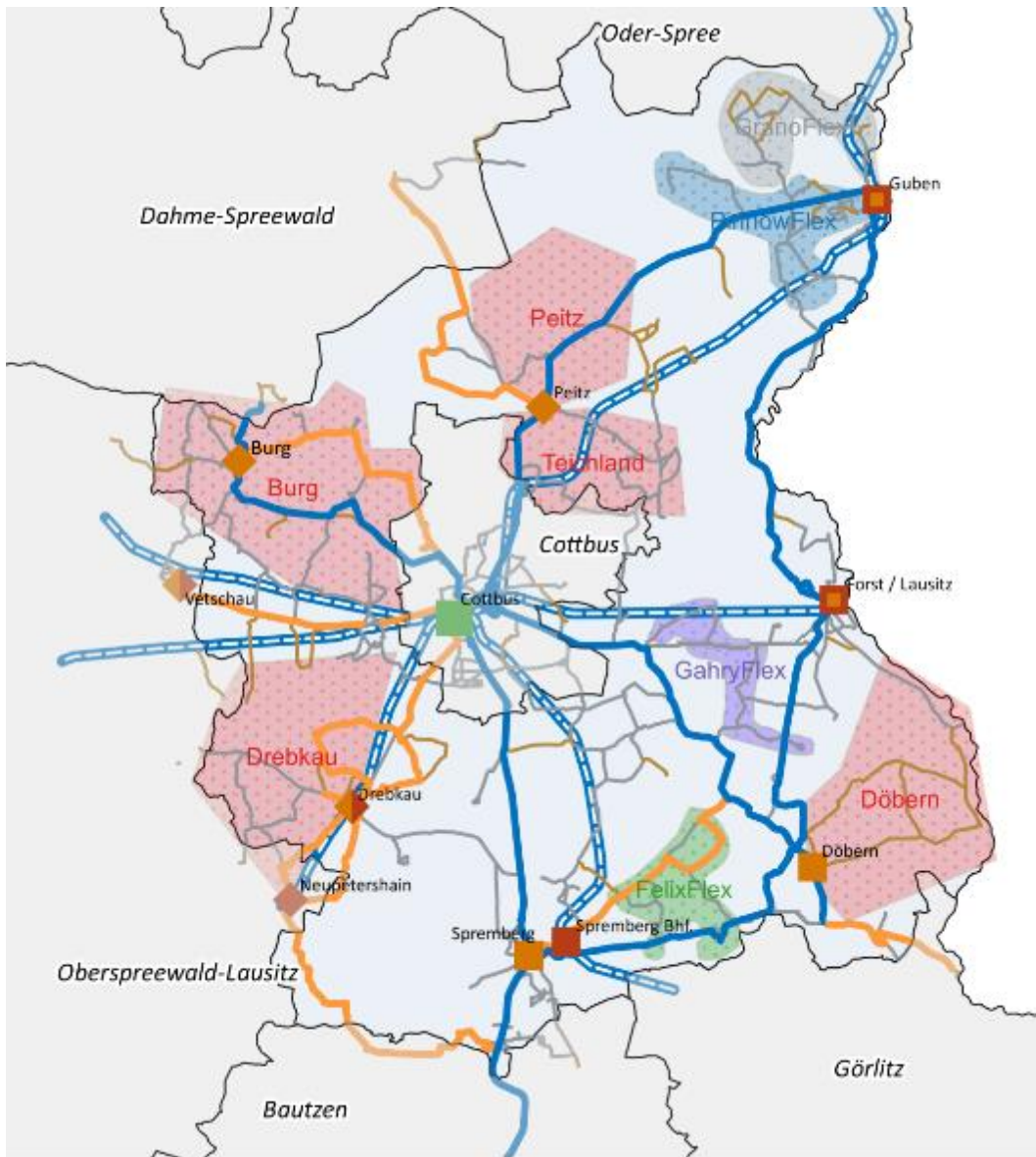
5.3.1 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen dient der Umsetzung des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV zur Vermeidung konkurrierender Parallelverkehre.

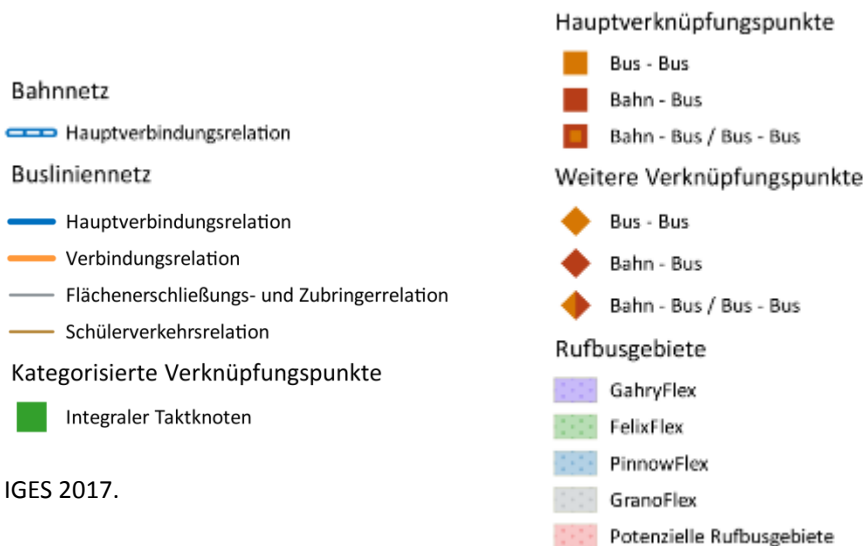
Die Kategorisierung verwendet das bestehende Netz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden vom Linienverkehr befahrenen Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen muss nicht in jedem Fall konkreten Linienverläufen entsprechen, die zusätzlich die Erfordernisse eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen. Kategorisiert wird immer die Relation, definiert durch einen Anfangs- und einen Endpunkt und ggf. unter Berücksichtigung eines oder mehrerer Unterwegspunkte.

In Abbildung 13 wird die Angebotsstruktur des Landkreises Spree-Neiße für den Zeitraum der Fortschreibung 2018 – 2022 dargestellt.

Abbildung 13: Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte (Angebotskonzept)



Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte



Karte: IGES 2017.

Es werden folgende Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr festgelegt:

Tabelle 15: Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr

Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger
Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV
	Verbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV
Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen	
	Schülerverkehrsrelationen	üÖPNV
	Rufbus-Korridore bzw. -Räume	

Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von LK SPN 2012.

5.3.2 Charakteristik der Bedienungsrelationen im Regionalverkehr

Hauptnetz

Das Hauptnetz dient der Erschließung 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, insbesondere dem Oberzentrum Cottbus. Das Hauptnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

Hauptverbindungsrelation SPNV:

- ◆ Angebotsorientiertes Fahrtenangebot
- ◆ Durchgehender Taktverkehr
- ◆ 60-min-Takt (Mo - So)

Hauptverbindungsrelation üÖPNV:

- ◆ Großräumige Verbindung zwischen Zentren ohne paralleles SPNV-Angebot
- ◆ Mindestens 12 Fahrten je Tag und Richtung Mo – Fr (also auch an Ferientagen)
- ◆ 60-min-Takt ist vorzusehen
- ◆ Mindestangebot auch an Samstagen, Sonn- und Feiertagen
- ◆ Schnellbus-Charakter ist anzustreben (hohe Reisegeschwindigkeit, möglichst umsteigefrei, Vermeidung von Stichfahrten, ggf. nicht alle Haltestellen zu bedienen)
- ◆ Busse mit hochwertigem Fahrkomfort (leistungsstarker Antrieb, geräumig, klimatisiert)

Verbindungsrelation SPNV:

- ◆ Durchgehender Taktverkehr
- ◆ 120-min-Takt (Mo - So)²⁷

²⁷ Kommt im Landkreis Spree-Neiße derzeit nicht vor.

Verbindungsrelation üÖPNV:

- ◆ Verbindung von und zu Zentren mit abschnittsweise nicht vermeidbarem, zulässigem parallelem SPNV-Angebot, aber Gewährleistung zusätzlicher Erschließungsfunktionen
- ◆ Den Hauptverbindungsrelationen nachgeordnete üÖPNV-Verbindungen zwischen den Nahbereichs- und Mittelzentren des Landkreises Spree-Neiße sowie funktional und netzbedingt aufgeteilte Hauptverbindungsrelationen
- ◆ Verbindungen zu Zentren in benachbarten Landkreisen, sofern nicht wegen ihres Fahrgastaufkommens als Hauptverbindungsrelationen zu bewerten
- ◆ Mindestens 8 Fahrten je Tag und Richtung Mo – Fr (also auch an Ferientagen) bei bedarfsabhängiger Verdichtung
- ◆ 120-min-Takt ist anzustreben
- ◆ Mindestangebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen im Einzelfall bei hinreichender Nachfrageerwartung

Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz dient der Flächenerschließung (einschließlich im Stadtverkehr und im Stadt-Umland-Bereich), als Zubringer zum Hauptnetz und besonderen Funktionen, wie dem Schülerverkehr im engsten Sinne, sowie dem Freizeitverkehr.

Das Ergänzungsnetz ist folgendermaßen gegliedert und charakterisiert:

Flächenerschließungs- und Zubringerrelation:

- ◆ Erfüllung nähräumlicher Erschließungs- und Verbindungsfunktionen, insbesondere für einzelne Siedlungseinheiten, Gewerbegebiete, Tourismusziele
- ◆ Zu-/Abbringerfunktionen zum/vom Hauptnetz und den SPNV-Zugangsstellen
- ◆ Fahrtenangebot nachfrageabhängig, mindestens entsprechend der Mindestbedienungsstandards, Orientierung auf 4 Fahrten je Tag und Richtung Mo - Fr
- ◆ Geringe, aber regelmäßige Nachfrage auch außerhalb der Schülerverkehrszeiten vorhanden
- ◆ Angebot an Ferientagen kann eingeschränkt sein

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.

Rufbus-Korridore/Rufbus-Räume:

- ◆ Geeignete Räume und Relationen für Rufbus-Bedienung.

5.3.3 Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regionalverkehr

Alle Hauptverbindungsrelationen im SPNV bilden radiale Verkehrsverbindungen mit der Stadt Cottbus.

Das trifft auch für mehrere Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im Busverkehr zu, allerdings mit Ausnahme der wichtigen Tangentialverbindungen

- ♦ Neiße-Tangente,
mit den Abschnitten Guben – Forst und Forst – Döbern – Spremberg
- ♦ Südwest-Tangente,
mit dem Abschnitt Schwarze Pumpe – Welzow – Neupetershain.

Bei der Zuordnung der Relationen zu den Kategorien des Ergänzungsnetzes wurde angestrebt, den Anteil der reinen Schülerverkehrsrelationen auch in den großen Achsenzwischenräumen in Grenzen zu halten, um dadurch die Funktionalität des Gesamtangebots aufzuwerten.

Nachfolgend werden in Tabelle 16 sowie Tabelle 17 die einzelnen Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen beschrieben.

Tabelle 16: Hauptverbindungsrelationen

SPNV
(Berlin - Lübbenau - Vetschau) - Kunersdorf - Kolkwitz - (Cottbus)
(Cottbus) - Klinge - Forst
(Cottbus) - Neuhausen - Bagenz - Spremberg - (Görlitz)
(Frankfurt/O. - Eisenhüttenstadt) - Guben - Kerkwitz - Jänschwalde Ost - Jänschwalde – Peitz Ost - Teichland - (Cottbus)
(Falkenberg (Elster) - Calau) - Kolkwitz Süd - (Cottbus)
(Dresden / Falkenberg (Elster) - Senftenberg - Neupetershain) - Drebkau - Leuthen - (Cottbus)
üÖPNV
(Cottbus) - Spremberg - Schwarze Pumpe - (Hoyerswerda)
Guben - Bärenklau - Tauer - Peitz - (Cottbus)
Guben - Grieben - Forst
(Cottbus) - Kathlow - Gablenz - Bohsdorf Vorwerk - Döbern
Forst - Simmersdorf - Döbern - Tschernitz
Spremberg - Graustein - Horlitz – Döbern
(Cottbus) - Briesen - Guhrow - Werben - Burg - (Straupitz - Lübben)

Quelle: Eigene Darstellung.

Tabelle 17: Verbindungsrelationen

üÖPNV
Spremberg - Schwarze Pumpe - Welzow - (Neupetershain)
Spremberg - Groß Luja - Hornow - Bohsdorf Vorwerk - Döbern, mit auf das Fahrtenangebot anrechenbarer Überlagerung im Abschnitt der Hauptverbindungsrelation Bohsdorf Vorwerk - Döbern
Döbern - Tschernitz - Jämlitz - Bad Muskau, mit auf das Fahrtenangebot anrechenbarer Überlagerung im Abschnitt der Hauptverbindungsrelation Döbern - Tschernitz
(Cottbus) - Kolkwitz - Limberg - Krieschow - (Vetschau)
(Cottbus) - Sielow - Briesen - Fehrow - Schmogrow - Burg, mit auf das Fahrtenangebot anrechenbarer Überlagerung im Abschnitt der Hauptverbindungsrelation Cottbus - Briesen
(Cottbus) - Peitz - Turnow - Drachhausen – (Lieberose), mit auf das Fahrtenangebot anrechenbarer Überlagerung im Abschnitt der Hauptverbindungsrelation Cottbus - Peitz
(Cottbus) - Leuthen/Schorbus - Drebkau - Steinitz - (Neupetershain) - Welzow, mit auf das Fahrtenangebot anrechenbarer Überlagerung im Abschnitt der Hauptverbindungsrelation Neupetershain - Welzow

Quelle: Eigene Darstellung.

Das **Taktliniennetz im Regionalverkehr** soll mindestens folgende Verbindungen umfassen:

- ◆ Forst – Döbern – Spremberg
- ◆ (Bad Muskau) – Tschernitz – Döbern – Kathlow – Cottbus
- ◆ Cottbus – Spremberg – Hoyerswerda
- ◆ Guben – Peitz – Cottbus
- ◆ Burg – Werben – Cottbus
- ◆ (Neupetershain) – Welzow – Schwarze Pumpe – Spremberg
- ◆ Cottbus – Peitz – (Lieberose)
- ◆ Cottbus – Kolkwitz – Vetschau (nur bei Ausschluss von Parallelverkehr und in Angebotsergänzung mit dem SPNV)
- ◆ Cottbus – Fehrow – Burg.

Grundtakt auf diesen Verbindungen ist der Stundentakt in Haupt- und Normalverkehrszeit, soweit sie auf Verbindungsrelationen verlaufen ein Zweistundentakt.

In den Städten Spremberg (unter Einschluss der Stadtteile Schwarze Pumpe und Trattendorf), Forst und Guben werden weiterhin **Stadtlinienangebote** vorgehalten.

5.4 Verknüpfungspunkte

Aufbauend auf die Erläuterungen in Kapitel 3.5 werden die für die Fortschreibung 2018 – 2022 geltenden Verknüpfungspunkte nochmals dargestellt (vgl. Tabelle 18).

Schwerpunkt der weiteren Entwicklung wird der zentrale Verkehrsknoten am Cottbuser Hauptbahnhof mit den Übergangsmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln Straßenbahn, Stadtbus, Regionalbus und Schienenpersonenverkehr sein, der im Jahr 2019 abgeschlossen sein soll.

Zu diesem Zeitpunkt ist dann die Stilllegung des heutigen Busbahnhofes Marienstraße vorgesehen. Alle Regionalbuslinien sollen ab diesem Zeitpunkt am Hauptbahnhof beginnen und enden (vgl. DRO 2016a).

Tabelle 18: Verknüpfungspunkte im Landkreis Spree-Neiße (Angebotskonzept)

Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung	
1. Cottbus, Hbf. und ZOB (künftig räumlich konzentriert) (Integraler Taktknoten)	Bahn/Bus, Bus/Bus
2. Guben, Bhf.	Bahn/Bus, Bus/Bus
3. Forst, Bhf. und ZOB (Integraler Taktknoten)	Bahn/Bus, Bus/Bus
4. Spremberg, ZOB (Integraler Taktknoten)	Bus/Bus
5. Döbern, ZOB	Bus/Bus
Weitere Verknüpfungspunkte mit Bedeutung für die lokale Erschließung und/oder die Erschließung von Einzelstandorten	
6. Spremberg, Bhf.	Bahn/Bus
7. Neupetershain, Bhf.	Bahn/Bus
8. Drebkau, Bhf.	Bahn/Bus, Bus/Bus
9. Burg, Lindenstr./Hotel Bleske	Bus/Bus
10. Peitz, ZOB und Markt/Dammzollstraße	Bus/Bus
11. Vetschau, Bhf.	Bahn/Bus, Bus/Bus
12. Kolkwitz, Rathaus	Bus/Bus

Quelle: DRO 2016a, CV 2016a.

Anmerkungen: Vetschau, Bhf. liegt außerhalb des Kreisgebietes, besitzt aber erhebliche Wirkung im Bedienungssystem.

5.5 Schülerbeförderung im Rahmen des übrigen ÖPNV

Organisation der Schülerbeförderung

Die Organisation und Durchführung der Schülerbeförderung ist durch das BbgSchulG und das ÖPNVG BB geregelt. Danach ist die Beförderung von Schülerinnen und Schülern vorrangig durch den regulären Linienverkehr abzusichern. Auch im Landkreis Spree-Neiße ist der Schülerverkehr überwiegend in den übrigen ÖPNV integriert. Oftmals kann das Gesamtangebot des ÖPNV nur dadurch erhalten werden. Es besteht die Herausforderung, die verschiedenen Interessen mit den verkehrlichen Möglichkeiten in möglichst gute Lösungen zu überführen.

Beförderungsanspruch und Zumutbarkeitskriterien

Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Spree-Neiße vom 21.04.2016 definiert den Beförderungsanspruch für den Besuch der nach § 106 BbgSchulG zuständigen bzw. der nächsterreichbaren Schule der gewählten Schulform im Landkreis-Spree-Neiße oder in Trägerschaft des Landkreises Spree-Neiße.

Der Beförderungsanspruch besteht für den kürzesten verkehrsüblichen Weg zwischen der Haustür der Wohnung des Schülers und dem nächstgelegenen Eingang der besuchten Schule im Landkreis Spree-Neiße (vgl. LK SPN 2016).

Der Beförderungsanspruch ist bei Einhaltung der in der Schülerbeförderungssatzung festgelegten und in Tabelle 19 dargestellten zumutbaren Fahr- und Wartezeiten grundsätzlich im öffentlichen Linienverkehr zu realisieren.

Die Fahrpläne im üÖPNV sind so zu gestalten, dass die in der Schülerbeförderungssatzung formulierten Zumutbarkeitskriterien in der Regel eingehalten werden.

Als Fahrzeit wird die Zeitdifferenz zwischen den nächstgelegenen Haltestellen am Wohnort des Schülers und der jeweils nächsten Haltestelle am Schulort definiert, die in der kürzesten Fahrzeit vom ÖPNV angefahren werden kann (vgl. LK SPN 2016).

Die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist in der Regel zumutbar, wenn die Fahrzeit (einschließlich Wartezeiten für Umsteigen) in einer Richtung (Hin- oder Rückfahrt) regelmäßig die in Tabelle 19 aufgeführten Fahrzeiten nicht übersteigt.

Laufende Verkehrsverträge bleiben von den hier definierten Zumutbarkeitskriterien unberührt.

Tabelle 19: Zumutbarkeitskriterien gemäß Schülerbeförderungssatzung

Altersstufe	Fahrzeit je Richtung	Wartezeit vor dem Unterrichtsbeginn	Wartezeit nach dem Unterrichtsende
Primarstufe	45 min	30 min	60 min
Sekundarstufe I	60 min	60 min	60 min
Sekundarstufe II	90 min	60 min	60 min
OSZ ²⁸ und andere beruflichen Schulen	120 min	60 min	60 min

Quelle: LK SPN 2016.

Bedienungshäufigkeit von Schulstandorten

Pro Schule sind eine Bedienung zum Unterrichtsbeginn und zwei Bedienungen zu abgestimmten Unterrichtsendzeiten vorzusehen. Für zwei Schulen an identischen oder dicht beieinander liegenden Standorten können diese nach Einzelfallprüfung auf Notwendigkeit und Aufwand zu drei Bedienungen zusammengefasst werden. Im Rahmen der nachfolgend beschriebenen Prozesse zur Weiterentwicklung der Schülerbeförderung wird der Landkreis Optimierungsmöglichkeiten in der Schülerbeförderung prüfen, um auf die umfangreichen Anforderungen wie vermehrter Ganztagsbeschulung, Unterrichtsangebote am Nachmittag sowie das Entstehen neuer Verflechtungsanforderungen im Planungszeitraum zu reagieren.

²⁸ Oberstufenzentren

Weiterentwicklung der Schülerbeförderung

In den öDA zwischen Landkreise und Verkehrsunternehmen ist die Verpflichtung verankert, dass die Unternehmen mindestens einmal jährlich Abstimmungsgespräche mit den Schulen und Schulträgern über Hinweise, präferierte Fahrzeiten und veränderte Anforderungen am Schulstandort im Hinblick auf die verkehrlichen Möglichkeiten der Umsetzung innerhalb der vertraglichen Rahmenbedingungen führen.

Darüber hinaus ist der Landkreis im Rahmen seiner Aufgabenverantwortung als Aufgabenträger für den üÖPNV und Träger der Schülerbeförderung jederzeit in die Entwicklung des Verkehrsangebotes aktiv einbezogen. Der Landkreis steht somit als Ansprechpartner für auftretende Fragestellungen zur Verfügung.

Die neuen Anforderungen aus vermehrter Ganztagsbeschulung und Unterrichtsangeboten am Nachmittag sowie das Entstehen neuer Verflechtungsanforderungen stellen den üÖPNV vor völlig neue Herausforderungen. Unter diesem Aspekt kommt einer Untersuchung zu Optimierungsmöglichkeiten der Schülerbeförderung besondere Bedeutung zu, die im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zwar als Ziel definiert, jedoch nicht detailliert ausgeplant werden kann.

Der Landkreis wird daher im Rahmen seiner Aufgabenverantwortung Optimierungsvarianten zur Gestaltung des Schülerverkehrs prüfen.

5.6 Einsatz flexibler Bedienformen im üÖPNV

Die Angebote des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße werden gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr und als flexible Bedienform erbracht. Flexible Bedienformen werden dabei vorrangig im Bereich zeitlich und örtlich geringer Fahrgastpotentiale angewendet. Dieses System hat sich bewährt und soll weiter ausgebaut werden.

Flexible Bedienformen sind von alternativen Bedienformen abzugrenzen, da der Landkreis Spree-Neiße als Aufgabenträger für den üÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des üÖPNV hat. Die Abgrenzung erfolgt in Tabelle 20.

Der Landkreis Spree-Neiße strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG an. Dabei wird in der Regel Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren werden je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Tabelle 21 dargestellten Betriebsformen angewendet.

Tabelle 20: Abgrenzung Bedienformen im übrigen ÖPNV und alternative Angebotsformen

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im <u>üÖPNV</u>	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges (insbesondere auf Netzebenen Hauptnetz I, II, Stadt- und Ortsverkehr)
Flexible Bedienung im <u>üÖPNV</u>	Bedienung nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr, fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb oder fahrplanbasierter Sektorbetrieb (insbesondere Netzebene Ergänzungsnetz sowie Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (<u>kein ÖPNV</u>)	Ergänzendes Angebot zum übrigen ÖPNV (z.B. gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, RideSharing, CarSharing, BikeSharing etc.)

Quelle: Vgl. BMVI (2016), VDV (2016).

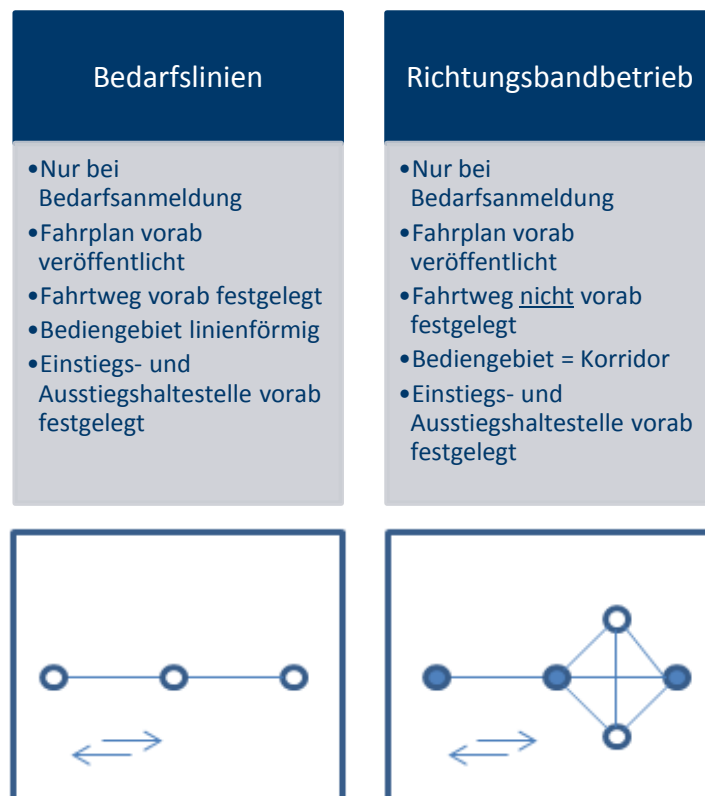


Tabelle 21: Vom Landkreis Spree-Neiße unterstützte flexible Bedienformen

○ Bedarfshaltestellen, ● fest bediente Haltestellen

Darstellung: IGES 2017 nach BMVI (2016).

Die nachfolgende Abbildung greift die Abgrenzung zu flexiblen Angebotsformen auf und gibt einen konkreten Überblick über die Systematisierung der möglichen Bedien- und Betriebsformen im übrigen ÖPNV basierend auf den VDV-Standards.

Abbildung 14: Bedien- und Betriebsformen im übrigen ÖPNV im Überblick

Merkmal	Konventioneller Linienverkehr	Flexible Bedienungsformen		
		Bedarfslinienverkehr	Fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb	Fahrplanbasierter Sektorbetrieb
Bedienung	Bedarfsunabhängig	nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung		
Fahrplan	vorab veröffentlicht			nicht vorab veröffentlicht
Fahrtweg	vorab festgelegt		nicht vorab festgelegt	
Bediengebiet	linienförmig	Korridor	flächenhaft Sektor	Fläche
Einstiegs- haltestelle	vorab festgelegt			nicht vorab festgelegt
Ausstiegs- haltestelle	vorab festgelegt		nicht vorab festgelegt	
	Der Ausstieg ist im Einzelfall auch zwischen vorab festgelegten Haltestellen möglich			
Fahrzeuge	Standard(gelenk)bus, Midi- oder Kleinbus	Vorrangig Kleinbusse oder PKW		
Tarif	Einbindung in den Verbundtarif, Zuschlag zum Normaltarif möglich			
Betreiber	Verkehrsunternehmen	unterschiedliche Betreiberformen möglich		

Quelle: IGES 2017 in Anlehnung an VDV 2016.

Die Auswahl der am besten geeigneten Angebotsform sollte dabei nach dem Anwendungszweck, der Raumstruktur im Planungsgebiet und der sich daraus ergebenden Struktur der Fahrgastnachfrage sowie der Ausdehnung des Planungsraumes erfolgen. Dabei sollte die Betriebsform Flächenbetrieb aus genehmigungsrechtlicher Sicht, wegen der Komplexität, der Konkurrenzierung des Taxi- und Mietwagengewerbes und der schwer kalkulierbaren finanziellen Risiken nicht angewendet werden.

Bei der Umsetzung flexibler Bedienformen im Landkreis Spree-Neiße sollen einheitliche Standards angestrebt werden:

- ◆ Aus Perspektive der Nutzerfreundlichkeit ist die Anmeldung grundsätzlich bei allen flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren bis spätestens 90 Minuten vor Fahrtbeginn zu ermöglichen.
- ◆ Die Anmeldung von Fahrtwünschen soll persönlich, telefonisch sowie perspektivisch auch internet-basiert möglich sein.
- ◆ Es ist für alle flexiblen Angebote eine einheitliche Rufnummer für die Bestellung bzw. Anmeldung von Fahrtwünschen anzustreben.
- ◆ Die Produktbezeichnung soll einheitlich als Rufbus erfolgen.

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienungsformen soll kreisweit nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- ◆ die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- ◆ den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahrtaufträgen und Fahrzeugen,
- ◆ die Abrechnung von Fahrtaufträgen etc.

Funktionale und räumliche Ausgestaltung

Der Einsatz von Art und Umfang der flexiblen Bedienformen sollte in Abhängigkeit von der Fahrgastnachfrage festgelegt werden. In der Regel sind Fahrten in Tagesrandlagen, der Wochenendbedienung, an Ferientagen sowie Zubringerleistungen zu den Taktlinien nachfrageschwächer. Teilweise gilt dies auch für ergänzende Bedienungen im Fremdenverkehrs- und Freizeitbereich. Vorrangig geeignete Räume für bedarfsgesteuerte flexible Angebote wurden bereits im Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2012 bis 2016 Verlängerung bis 2017 festgestellt (vgl. LK SPN 2012):

1. Nahezu der gesamte nördliche Teil des Kreisgebietes
 - ◆ Flächengemeinde Schenkendöbern als Einzugsbereich der Stadt Guben
 - ◆ Gebiet nördlich von Peitz (kreisgrenzenübergreifend bis in den Raum Lieberose)
 - ◆ Raum Burg
2. Weitere Teilgebiete, die durch Streusiedlungen mit häufig weniger als 100 Einwohnern gekennzeichnet sind, z. B.
 - ◆ Raum Teichland²⁹

²⁹ Entsprechend der Entwicklung der touristischen und Naherholungsnutzung des Gewässers Cottbusser Ostsee ist eine veränderte verkehrliche Erschließung zu erwarten, so dass eine Eignung für flexible Betriebsformen ggf. neu zu bewerten ist. Da nach derzeitigem Stand von einer Grunderwerbs-, Planungs- und Umsetzungsphase wesentlicher Erschließungsvorhaben im Zusammenhang mit dem Projekt Cottbusser Ostsee im Zeitraum zwischen 2022 und 2014 auszugehen ist, erfolgen in der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans für 2018 bis 2022 noch keine konkreten Erschließungsüberlegungen

- ◆ Gebiet zwischen B 169, BAB 15 und Kreisgrenze Oberspreewald-Lausitz
3. Das südöstliche Teilgebiet um Döbern
- ◆ Östlich von Döbern bis zur Neiße
 - ◆ Zwischen Döbern und Spremberg, insbesondere im Bereich Türkendorf/Lieskau/Reuthen.

5.7 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem übrigen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Betriebsformen des übrigen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (vgl. Projekt Mobilfalt in Nordhessen, unterschiedliche Ansätze für sogenannte Mitfahrbanke, Pendlernetzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharingkonzepte wie Carsharing oder Bikesharing) aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum übrigen ÖPNV (z.B. Bürgerbus oder Kombibus). Diese ergänzenden Mobilitätsformen sind zukünftig z.B. zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demographischen Wandels von wachsender Bedeutung.

Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht des Landkreises Spree-Neiße ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc., von alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des übrigen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Der Landkreis Spree-Neiße unterstützt im Rahmen seiner Möglichkeiten die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des übrigen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten. Damit bildet der vorliegende NVP eine Basis zur Ausgestaltung der Schnittstellen zwischen dem Tätigkeitsrahmen des Landkreis als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV und entstehenden sowie geplanten Mobilitäts-, Erreichbarkeits- und Versorgungskonzepten³⁰.

Mischform Bürgerbus

Bürgerbusse sind grundsätzlich Mobilitätsangebote, die durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt. Bürgerbusse befinden sich je nach Organisations- und Betriebsform im Schnittbereich zwischen dem übrigen ÖPNV und den alternativen Betriebsformen³¹:

Aus Sicht des NVP werden Bürgerbusse daher wie folgt definiert:

³⁰ Z.B. Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“, Modellregion Spreewald.

³¹ Weiterführende Informationen zum Thema Bürgerbus stellt der VBB mit dem Handbuch Bürgerbus zur Verfügung (www.VBB.de > Wissenswertes > Publikationen > Handbücher und Studien). Vgl. VBB (2012).

- ◆ Bürgerbusse stellen eine ehrenamtlich getragene und durchgeführte Ergänzung zum Linienverkehr insbesondere in Räumen dar, in denen aufgrund geringer Nachfrage kein wirtschaftliches Angebot möglich ist.
- ◆ Die Betriebsdurchführung erfolgt dabei zumeist als Linienverkehr (klassischer Bürgerbus), aber auch Gelegenheitsverkehre sind möglich³².
- ◆ Bürgerbusvereine kooperieren oftmals mit Verkehrsunternehmen, welche als Inhaber der Liniengenehmigungen die fachliche Aufsicht gewährleisten, aber auch die Angebotsplanung übernehmen können.
- ◆ Die Fahrpläne sind in das allgemeine Angebot des übrigen ÖPNV zu integrieren.

Alternatives Mobilitätsangebot Fifty-Fifty-Taxi

Das Angebot „Fifty-Fifty-Taxi“ ist ein Gemeinschaftsprojekt der Partner AOK Nordost und Land Brandenburg und wird mit Unterstützung von Sponsoren und dem Landesverband für das Taxi- und Mietwagengewerbe Brandenburg seit mehreren Jahren umgesetzt.

Zielgruppen sind Schüler, Studenten und Auszubildende mit entsprechendem Nachweis.

Über die Servicecenter der AOK Nordost können Gutscheine für eine Beförderung im Taxiverkehr erworben werden, die zur Hälfte des Nennwertes ausgegeben werden. Die Gutscheine gelten jede Freitag- und Samstagnacht sowie vor und an allen gesetzlichen Feiertagen, jeweils von 20 bis 08 Uhr des Folgetages und in der Silvesternacht von 20 Uhr bis zum 1. Januar des neuen Jahres um 12 Uhr.

Kombibus

In einigen Regionen Deutschlands haben sich multifunktionale Bedienformen etabliert. So existieren z.B. im Landkreis Uckermark oder im Saale-Orla-Kreis Konzepte wie Kombibus, die Personenbeförderung und Gütertransport miteinander kombinieren. Dieser Funktionsmix greift dabei auf bereits in der Frühzeit der Personenbeförderung existierende Mischformen (Postkutsche, Bahnbus) zurück. Freie Kapazitäten in vorhandenen ÖPNV-Angeboten werden genutzt, um kleinere Mengen von Waren zu transportieren.

Den Verkehrsunternehmen sollen Möglichkeiten für zusätzliche Einnahmen gegeben werden und regionale Unternehmen profitieren von dem Angebot eines kostengünstigen Logistiksystems. Die Kombination von Linienbus-, Fracht-, Kurier- und Fahrdienst in Verbindung mit einer bedarfsgerechten Ausrichtung des Liniennetzes und des Fahrplanangebotes in bestimmten Regionen soll somit die Qualität des ÖV-Angebotes steigern sowie dessen Wirtschaftlichkeit verbessern.

Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass lange „Anlaufphasen“ bis zu einer eigenwirtschaftlichen Darstellbarkeit zu erwarten sind. Es sind sichere Stausysteme gerade für den Einsatz in Niederflurfahrzeugen erforderlich, um einen Zielkonflikt zwischen dem Kombibus und dem Anspruch an Barrierefreiheit zu vermeiden.

Kombibus-Ansätze können gesamtwirtschaftlich einen regionalwirtschaftlichen Mehrwert bieten, der trotz überschaubarer Umsatzerlöse in der Anfangsphase berücksichtigt werden sollte. Es handelt sich insgesamt in erster Linie um einen Wirtschaftsförderungsansatz und führt nicht in jedem Fall zu einem gewünschten Mehrangebot für Fahrgäste des übrigen ÖPNV.

³² Vgl. BMVI (2016)

5.8 Touristische und grenzüberschreitende Erschließung durch den ÖPNV

Grenzüberschreitende Verflechtungen

Im Planungszeitraum ist die Entwicklung der grenzüberschreitenden Verflechtungen nach Polen zu beobachten.

Seit Mitte des Jahres 2015 wurden erneute Anstrengungen für einen grenzüberschreitenden Verkehr zwischen den Städten Guben und Gubin unternommen. An der Umsetzung wird derzeit aktiv gearbeitet.

Anbindung touristischer Ziele³³

Der Landkreis Spree-Neiße unterstützt im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten ausdrücklich die Anbindung touristischer Ziele durch den üÖPNV in Entsprechung zur Bedeutung des Wirtschaftsfaktors Tourismus für den gesamten Landkreis und alle Städte und Gemeinden. Dies schließt eine Intensivierung der Bemühungen einer touristischen Vermarktung bestehender oder zu entwickelnder üÖPNV-Angebote ein.

Der Landkreis Spree-Neiße unterstützt daher folgende Maßnahmen:

Touristische Initiativen

- ◆ Der Landkreis Spree-Neiße begrüßt die Initiativen einzelner Städte und Gemeinden sowie regionaler Initiativen und Verbände zur Verbesserung der Erreichbarkeit ausdrücklich und unterstützt die Erstellung entsprechender Konzepte wie z.B.
 - Möglichkeit zur Einrichtung touristischer Busverkehre im Spreewald,
 - Verdichtung des Fahrtenangebots an den Wochenenden zur Anbindung des Ostdeutschen Rosengartens in Forst (Lausitz) oder
 - Anbindung des Schlossparks Brody in Polen im Europäischen Parkverbund Lausitz).
- ◆ Der Landkreis prüft im Einzelfall die Möglichkeit der Unterstützung touristischer Aktivitäten wie z.B. der Aktionen 48-Stunden³⁴ des VBB.

Sicherung technischer Voraussetzungen für die Fahrradbeförderung in touristisch attraktiven Bereichen

- ◆ Prüfung der Möglichkeit des Einsatzes von Fahrzeugen, die das Mitführen von Fahrradanhängern ermöglichen

Wegeleitung und Information zu touristischen Zielen

- ◆ Verbesserung der Informationen und Beschilderungen an den Verknüpfungspunkten des ÖPNV, z.B. Kennzeichnung zu wichtigen Zielen in Verbindung mit den zu nutzenden Verkehrsangeboten

³³ Weiterführende Informationen zum Thema Nahverkehr und Tourismus stellt der VBB mit dem Handbuch Nahverkehr und Tourismus im Land Brandenburg zur Verfügung (www.VBB.de > Wissenswertes > Publikationen > Handbücher und Studien). Vgl. VBB (2013b).

³⁴ Weiterführende Informationen zum Thema Aktion 48-Stunden stellt der VBB mit dem Leitfaden „48-Stunden Brandenburg“ zur Verfügung (www.VBB.de > Wissenswertes > Publikationen > Handbücher und Studien). Vgl. VBB (2013a).

Gebietskörperschaften des Landkreises sowie Anbieter touristischer Dienstleistungen werden neben den genannten Möglichkeiten des Landkreises ausdrücklich eingeladen, bei erkennbaren Beförderungsbedarfen auf bilateraler Basis Beförderungsleistungen vertraglich zu vereinbaren, die in das bestehende System des üÖPNV eingebunden werden.

Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzliche Beförderungsleistungen, die z.B. unter besonderer Berücksichtigung von Bedarfsverkehren erbracht werden könnten. Dies gilt ebenso für Konzepte unter Einbeziehung einer Fahrradmitnahme.

Üblicherweise ist für die Beförderungsdienstleistung mindestens ein finanzieller Ausgleich der nicht durch Fahrgeldeinnahmen gedeckten Beträge durch die jeweiligen Anbieter touristischer Dienstleistungen zu entrichten, so dass das finanzielle Engagement der nutznießenden Akteure eine Umsetzungsvoraussetzung ist.

Mit Instrumenten wie z.B. der Erhebung von Tourismusbeiträgen bestehen bei den Städten und Gemeinden des Landkreises bereits Erfahrungen bei der Schaffung von Voraussetzungen zur finanziellen Beteiligung an gewünschten zusätzlichen Beförderungsleistungen.

Die erforderliche Bereitschaft des finanziellen Engagements der touristischen Nutznießer betrifft auch die Beteiligung an der Finanzierung erforderlicher Gutachten bzw. Konzeptionen oder aber die Bereitstellung z.B. von Fahrradanhängern.

5.9 Empfehlungen für die Gestaltung eines qualitativ hochwertigen üÖPNV

Für die Weiterentwicklung bzw. Gestaltung eines qualitativ hochwertigen ÖPNV im Landkreis Spree-Neiße werden folgende Handlungsempfehlungen gegeben:

- ◆ **Abstimmung zu Schülerverkehren:** Durchführung von Abstimmungsgesprächen auf Wunsch der Schulen nach Bedarf.
- ◆ **Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten in der Schülerbeförderung:** Im Rahmen der in Kapitel 5.5 beschriebenen Prozesse zur Weiterentwicklung der Schülerbeförderung wird der Landkreis Optimierungsmöglichkeiten in der Schülerbeförderung prüfen, um auf die umfangreichen Anforderungen wie vermehrter Ganztagsbeschulung, Unterrichtsangebote am Nachmittag sowie das Entstehen neuer Verflechtungsanforderungen im Planungszeitraum zu reagieren.
- ◆ **Barrierefreier Ausbau der Haltestellen des üÖPNV:** Bei der überwiegenden Zahl der üÖPNV-Haltestellen im Landkreis Spree-Neiße besteht Handlungsbedarf hinsichtlich ihrer barrierefreien Ausführung. Um die gesetzliche Vorgabe des PBefG zum Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit zu erfüllen, soll in enger Zusammenarbeit zwischen den Städten und Gemeinden und dem Landkreis ein Maßnahmenkonzept entsprechend der Rahmenkonzeption in Kapitel 6.7 zeitnah erstellt werden. **Es wird darauf hingewiesen, dass die bauliche und finanzielle Zuständigkeit für die Haltestelleninfrastrukturen bei den Städten und Gemeinden liegt, so dass der Landkreis dabei ausschließlich eine koordinierende Funktion einnehmen kann.**
- ◆ **Anbindung an Polen:** Insbesondere auf der Relation Forst – Brody im sogenannten Park- und Schlossverbund ist die Einrichtung (saisonaler) touristischer Verkehre zu prüfen. Ggf. sollte geprüft werden, inwieweit der Tourismussektor hier einbezogen werden kann.

- ◆ **Vereinheitlichung der Rufbusnutzung:** Sowohl im Linienbündel SPN-Ost als auch im Linienbündel SPN-West werden bedarfsgesteuerte flexible Bedienungsformen in Form von Rufbussen angeboten, die eine telefonische Anmeldung vor Fahrtantritt voraussetzen. Da sich sowohl die Anmeldefristen als auch die Telefonnummern in beiden Linienbündeln unterscheiden, wird die Vereinheitlichung der Rufbusnutzung z.B. in Form einer zentralen Rufbusdisposition für den gesamten Landkreis Spree-Neiße empfohlen.
- ◆ **Weiterentwicklung von Verbindung des Hauptnetzes zu einem hochwertigen Buskonzept:** Die Vermarktung starker ÖPNV-Linien als „Premiumprodukt“ bietet erfahrungsgemäß auch im ländlichen Raum die Chance einer Markenbildung, Bekanntheits- sowie Akzeptanz- und Nachfragesteigerung. Der Landkreis Spree-Neiße unterstützt in diesem Zusammenhang den VBB bei der Einführung von einheitlichen Qualitätskriterien und eines einheitlichen Markenauftritts als PlusBus. Zur finanziellen Absicherung des Landkreises ist bei der Einführung dieser Qualitätskriterien eine stärkere finanzielle Beteiligung des Landes Brandenburg erforderlich.
- ◆ **Berücksichtigung von neuen Umsteigepunkten in der Stadt Cottbus:** Die Stadt Cottbus beabsichtigt den Ausbau weiterer Straßenbahnhaltstellen zu Umsteigestationen (z.B. Cottbus Madlow). Die aus dem Landkreis Spree-Neiße nach Cottbus ein- und ausfahrenden Linien sollen an diese Umsteigestationen angepasst werden. Gleichfalls soll jedoch an einer Durchbindung der Haupt- und Verbindungsrelationen zum neu entstehenden Busbahnhof am Bahnhof Cottbus festgehalten werden, um möglichst komfortable Verknüpfungen zum Schienenverkehr zu gewährleisten.
- ◆ **Prüfung von identifizierten Handlungsbedarfen:**
 - Bereich Burg (Spreewald):** Handlungsbedarfe im üÖPNV-Streckennetz bestehen insbesondere im Bereich Burg. Es wird empfohlen, die Verbindungen Vetschau – Burg, Peitz – Burg sowie die Anbindung von Burg an Arbeitsplätze sowie an Ziele des Tourismus auf mögliches Optimierungspotenzial zu prüfen. Dies bezieht auch die Möglichkeit eigenwirtschaftlicher Verkehre in Kooperation mit ansässigen Touristikern mit ein.
 - Bereich Hauptverbindungsrelation Cottbus – Burg – Lübben:** Weiterhin besteht Handlungsbedarf in der Verbesserung der Verknüpfung der Teilabschnitte Cottbus – Burg bzw. Burg – Straupitz – Lübben. Hierzu soll geprüft werden, wie die Anschlüsse verbessert, das Angebot insbesondere an Wochenenden ausgebaut sowie ggf. unter Berücksichtigung bestehender Verkehrsverträge ein durchgängiger Betrieb ohne Umstieg realisiert werden kann.
 - Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten im Verkehrsraum der Stadt Guben und der Gemeinde Schenkendöbern:** Aufbauend auf Hinweise im Bereich der Stadt Guben sowie der Gemeinde Schenkendöbern wird eine Überprüfung verbesserter Möglichkeiten der verkehrlichen Erschließung im Bereich der städtischen Erschließung der Stadt Guben sowie der Ortsteile der Gemeinde Schenkendöbern empfohlen. Dabei sollen u.a. auch die beabsichtigten grenzüberschreitenden Verbindungen in Richtung der Stadt Guben (Polen) berücksichtigt werden. Bezogen auf die Gemeinde Schenkendöbern wird dabei u.a. auch die Prüfung von Möglichkeiten zur Kombination der Rufbusgebiete Pinnow-Flex und Grano-Flex empfohlen.

5.10 Angebotsentwicklung im SPNV und Koordinierung mit dem üÖPNV

Koordinierungsgrundsätze zwischen SPNV und üÖPNV

Entsprechend § 2 Abs. 9 ÖPNVG BB soll die Verkehrsbedienung im ÖPNV als einheitliches System durch die einzelnen Verkehrsträger im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen. Der Landkreis Spree-Neiße richtet seine Angebotskonzeption daher grundsätzlich im Sinne einer integrierten und abgestimmten Konzeption aus.

Die Koordinierung der **Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern des üÖPNV und des SPNV** erfolgt durch den VBB. Zur Sicherung einer rechtzeitigen Planungsmöglichkeit ggf. erforderlicher Angebots- und Fahrplananpassungen im üÖPNV erfolgt eine rechtzeitige Mitteilung zu allen geplanten Änderungen des SPNV mit Auswirkungen auf den üÖPNV des Landkreises Spree-Neiße durch den VBB.

Die **Verknüpfung zwischen dem SPNV und dem üÖPNV** ist entsprechend dem Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012) sowie dem Entwurf für den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) an den Bahnhöfen Forst, Spremberg und sowie Guben vorgesehen. Es ist zu berücksichtigen, dass vor allem auch die Zugangsstelle Cottbus Hauptbahnhof eine große Bedeutung für den Landkreis Spree-Neiße besitzt, obwohl sie nicht im Kreisgebiet liegt.

Aus Sicht des Landkreises Spree-Neiße werden folgende **wesentliche Anforderungen** im Sinne der Koordinierung der Angebote des SPNV mit dem üÖPNV an den Aufgabenträger des SPNV im Land Brandenburg adressiert:

- ◆ **Beibehaltung der derzeitigen Angebotsqualität** als Mindestbedienungsstandard
- ◆ **Optimierung der Umsteige- und Wartezeiten** zwischen den verschiedenen Angeboten des SPNV zur Erhöhung der touristischen Attraktivität
- ◆ Verbesserte Berücksichtigung der Belange des Radtourismus

Dauerhafte Sicherung der Anbindung derzeit bestehender SPNV-Zugangsstellen

Aussagen zur Entwicklung des SPNV-Angebots und der Zugangsstellen werden im Landesnahverkehrsplan Brandenburg definiert. Aktuell ist dabei sowohl der Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012) als auch der Entwurf des Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) zu berücksichtigen.

1. Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012)

Im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012) wird die Prüfung der Situation an nachfrageschwachen Zugangsstellen mit unter 50 Ein- und Aussteigern pro Tag als Grundlage für eine ergebnisoffene Diskussion mit den betroffenen Landkreisen, regionalen Planungsgemeinschaften und Kommunen eingeleitet. Dies soll der Problemanalyse sowie der Identifizierung und Aktivierung weiterer Potenziale für die betreffenden Haltepunkte dienen. Die Konsequenzen aus den vorgesehenen Analysen und ergebnisoffenen Diskussionen bleiben im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 offen. Der Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 weist ohne Benennung der Abbestelloption lediglich auf den finanziellen Aufwand für die Bestellung einer Station sowie die erforderliche Nutzen-Kosten-Untersuchung vor der Umsetzung erforderlicher baulicher Investitionen hin.

Abbestellungen der Zugangsstellen anstelle der Modernisierung sind damit jedoch ausdrücklich nicht ausgeschlossen. Ebenso werden keine Aussagen zu dauerhaften betrieblichen und finanziellen Ersatzmaßnahmen im Falle einer Abbestellung getroffen.

Konkret wird **Optimierungsbedarf** für die Zugangsstellen **Kunersdorf, Leuthen sowie Teichland** benannt, jedoch nicht näher definiert. **Entscheidungsbedarf** liegt laut Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 bei den Zugangsstellen Kolkwitz, Kolkwitz Süd sowie Jänschwalde Ost vor (vgl. MIL 2012).

Eine etwaig erforderliche Übernahme der Bedienung des betroffenen Verkehrsraums der Zugangsstellen durch den üÖPNV im Falle der Abbestellung bewirkt automatisch eine Verringerung der Angebotsqualität, da Fahrzeitverlängerungen gegenüber dem jetzigen SPNV sowie zusätzlich erforderliche Umsteigevorgänge resultieren können.

Etwaige Ersatzkonzepte unter Einbindung des üÖPNV sind daher durch das Land Brandenburg finanziell dauerhaft zu ermöglichen. Eine zeitlich begrenzte Ersatzsicherung reicht dazu nicht aus.

Die in Frage gestellten Zugangsstellen müssen aus Sicht des Landkreises dringend erhalten und weiterhin bedient werden. Die betroffenen Kommunen setzen sich mit der Problematik intensiv auseinander und haben mit Aktivitäten begonnen, die das Attraktivitätspotential steigern sollen und werden (vgl. LK SPN 2012b).

2. Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c)

Der Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 formuliert im dortigen Kapitel 1.1, dass grundsätzlich alle SPNV-Strecken ohne Abbestellungen weiter bedient werden sollen. Das zukünftige Linien- und Bedienkonzept ab Dezember 2018 soll entsprechend dem dortigen Kapitel 6.2.1 dem Angebot im Fahrplan 2017 entsprechen. Abbildung 6-11 im zeigt dazu im Anhang des Entwurfs den SPNV in der Planungsregion Lausitz-Spreewald mit allen derzeitigen Zugangsstellen.

Es existieren darüber hinaus keinerlei explizite Aussagen, dass der Bestand der vorhandenen Zugangsstellen gesichert ist.

Sinnentsprechend können die Formulierung aus Sicht des Landkreises Spree-Neiße jedoch nicht anders verstanden werden, als dass eine Abbestellung von Zugangsstellen und damit auch die Optimierungs- und Entscheidungsdiskussion zu einzelnen Zugangsstellen abgewendet ist.

Alle Zugangsstellen im Landkreis erfüllen im jeweiligen Einzugsbereich wichtige erschließende und mobilitätssichernde Funktionen. Daher setzt sich der Landkreis Spree-Neiße gegenüber dem Land Brandenburg für eine dauerhafte Sicherung der bestehenden Infrastruktur und der bestehenden Zugangsstellen ein und begrüßt die oben genannte entsprechende Feststellung im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018.

Im Rahmen seiner Mitwirkungsmöglichkeiten wird der Landkreis Spree-Neiße bei der Erstellung des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 auf eine Potenzialstärkung schwach frequentierter SPNV-Zugangsstellen sowie auf deren Erhaltung hinwirken.

Entwicklung des SPNV-Angebots auf der Verbindung Cottbus – Lübbenau – Berlin / Zeitnahe Wiederherstellung der ganztägigen Bedienung aller Zugangsstellen entlang der Linie RE 2

Die Zugangsstellen Kunersdorf, Raddusch und Kolkwitz werden seit dem Fahrplanwechsel 2015 nur noch in Tagesrandlagen durch den SPNV und ansonsten durch einen stark fahrzeitverlängernden Schienenersatzverkehr bedient. Im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) sollen entsprechend dem dortigen Kapitel 6.2.1 die Zugangsstellen Kunersdorf, Raddusch und Kolkwitz auch im Jahr 2018 nur von einigen Fahrten des RE 2 bedient und ansonsten durch Angebote des Schienenersatzverkehrs angebunden werden.

Der Landkreis Spree-Neiße fordert eine zeitnahe Wiederherstellung der ganztägigen Bedienung der genannten Zugangsstellen des RE 2 und regt die Vorlage eines **verbindlichen und kurzfristigen Zeit- und Maßnahmenplans**, der zwischen den infrastrukturverantwortlichen Akteuren DB Netz AG auf der einen Seite sowie Land Brandenburg und Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg auf der anderen Seite im Zusammenwirken mit dem beauftragten Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmt werden sollte.

Die rasche Herstellung der infrastrukturellen Voraussetzungen für einen stabilen und attraktiven Betrieb des SPNV in der durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bestellten und durch das Land und die Fahrgäste finanzierten Form hat nicht nur für die Bürgerinnen und Bürger des Landkreises Spree-Neiße sondern für die gesamte Lausitzregion höchste Priorität.

Die im Regionaldialog 2017 zum in Erarbeitung befindlichen Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 veröffentlichte Aussage der Prüfung der Wiedereinrichtung der Halte (vgl. MIL 2017a) bildet das erforderliche Maß an Verbindlichkeit nicht ab, so dass eine verlässlichere Aussage zur Wiedereinrichtung der Halte im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 erwartet wird. Im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) wird dazu ebenfalls weder für den Zeitraum 2018 bis 2022 noch für den Zeitraum ab 2022 eine belastbare Aussage getroffen.

Eine Wiederbedienung der Zugangsstellen Kolkwitz, Kunersdorf und Raddusch durch den RE 2 (neu) ab 2022 erscheint keinesfalls sicher. Hier sieht der Landkreis die Gefahr, dass das Land Brandenburg auf den Weiterbetrieb der zusätzlichen Regionalbahn im 120-min-Takt (Pendelzug) abstellt oder (und wahrscheinlicher) die vollständige Nichtbedienung der Stationen (zumindest Kolkwitz und Kunersdorf) vorbereitet.

Ein im Rahmen von Vorschlägen der Enquete-Kommission des Landes Brandenburg diskutiertes zusätzliches Regionalbahnangebot (120-min-Takt) zwischen Cottbus und Lübbenau greift aus Sicht des Landkreis zu kurz. Dieses Angebot eines isolierten RB-Betriebs im Zweistundentakt bedient vergleichsweise schwach frequentierte Zugangsstellen und birgt die Gefahr, gegenüber der vertragsgemäßen Bedienung der Zugangsstellen im RE-Betrieb zu stark an der Fahrgastnachfrage gemessen zu werden. Es folgt Rechtfertigungsdruck für den Betrieb einer solchen eher gering ausgelasteten Linie, der dem Ziel der langfristigen attraktiven Bedienung der Zugangsstellen zwischen Cottbus und Lübbenau zuwiderläuft.

Die Nutzbarkeit dieses Angebots für Pendler wird gleichzeitig stark erschwert, da Wartezeiten auf den nächsten RE 2 in Lübbenau (durch die angedachte nachgelagerte Fahrplanlage nach einem Zug der RE2) zu unattraktiven Fahrzeitverlängerung nach Berlin führen.

Eine **vorgezogene Verkürzung des RE 2 auf den Abschnitt Nauen - Cottbus** wäre aus Sicht des Landkreises Spree-Neiße eine zielführende Lösungsstrategie und daher mit den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen ernsthaft zu untersuchen. Ein Bestehen von Verkehrsverträgen (Laufzeit bis 2022) sind kein Argument, das erfolgreichen Verhandlungslösungen entgegensteht.

Der Landkreis fordert daher gegenüber dem Land Brandenburg:

- a) die Integration der Zugangsstellen Raddusch, Kunersdorf und Kolkwitz in das Bedienungskonzept eines RE 2 (neu) Nauen - Berlin Stadtbahn - Cottbus (voraussichtlich ab Dezember 2022) mit Bedienung im Stundentakt,
- b) das Vorziehen der RE2-Verkürzung und der Umsetzung von a),
- c) eine stündliche RB-Bedienung Cottbus – Lübbenau bis zur erfolgten Umsetzung von a) oder b), wobei diese Bedienung unabhängig von der Nachfrageentwicklung eingerichtet und so getaktet werden soll, dass sich die Wartezeiten der Pendler am Bahnhof Lübbenau im vertretbaren Rahmen halten (eine Verlängerung von Reisezeiten um 30 Minuten und mehr ist nicht hinnehmbar) sowie
- d) die Bereitstellung größerer Fahrzeuge.

Entwicklung des SPNV-Angebots auf der Verbindung Cottbus – Frankfurt (Oder) – Berlin

Der Landkreis Spree-Neiße setzt sich mit Bezug zum Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) für eine Verdichtung des RE 1 im Abschnitt Frankfurt (Oder) – Guben - Cottbus ein, die an die vorgesehene Erhöhung des Angebots zwischen Frankfurt (Oder) und Brandenburg in der Hauptverkehrszeit auf drei Fahrten pro Stunde zwischen Frankfurt (Oder) anknüpft.

Entwicklung des SPNV-Angebots zwischen Brandenburg und Sachsen

Der Landkreis Spree-Neiße unterstützt eine Beschleunigung und Neukonzeptionierung des Angebots auf der **Relation Cottbus - Leipzig**. Im Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) ist dies perspektivisch für den Zeithorizont 2030 vorgesehen. Der dazu erforderliche Ausbau der Infrastruktur erfordert die Aufnahme von entsprechenden Zielaussagen in den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018.

Bezogen auf die **Relation Cottbus - Dresden** ist aus Sicht des Landkreises eine gegenüber dem Pkw konkurrenzfähige Verkürzung der Reisezeit zu konzipieren, da dies aus derzeitiger Sicht nicht gegeben ist. Da der Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) lediglich Vorstellungen mit dem Zeithorizont 2030 benennt, sind konkretere Zielaussagen im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 umzusetzen.

Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken

Da der Entwurf des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) nennt für die Elektrifizierung der Strecken **Cottbus – Forst** sowie **Cottbus – Görlitz** lediglich Vorstellungen mit dem Zeithorizont 2030. Aus Sicht des Landkreises Spree-Neiße sind auch dazu konkrete Zielaussagen und Terminplanungen im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 umzusetzen.

Sicherstellung umsteigefreier Verbindungen zum Flughafen BER

Um eine schnelle und direkte Anbindung an den Flughafen BER zu erreichen, ist der Landkreis Spree-Neiße in Zusammenarbeit mit der Stadt Cottbus daran interessiert, eine generell umsteigefreie Anbindung zum BER Flughafen zu erwirken.

Der Landkreis Spree-Neiße kritisiert in diesem Zusammenhang ausdrücklich, dass entsprechend dem Entwurf zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) auch nach dem Umbau des Bahnhofs Königs Wusterhausen keine umsteigefreie Zugverbindung zwischen Cottbus und dem BER vorgesehen ist, sondern erst mit dem Ausbau der Dresdner Bahn (2025) und der Zweigleisigkeit Lübbenau – Cottbus (2030).

Entwicklung des SPNV-Angebotes nach Polen

Seit längerem gibt es Bemühungen zur Revitalisierung der Eisenbahnstrecke Berlin – Cottbus – Forst (Lausitz) – Zary – Zagan – Wrocław. Während auf deutscher Seite deutliche Verbesserungen im Streckenausbau zu verzeichnen sind, befindet sich der Schienenweg auf polnischer Seite weiterhin in einem sehr schlechten Zustand.

In der Projektliste der Wirtschaftsregion Lausitz wird die Revitalisierung dieser Strecke als prioritäres Projekt geführt. Trotz intensiver Bemühungen seitens der Wirtschaftsregion Lausitz für den Ausbau der genannten Strecke, ist aufgrund zurückgezogener Aktivitäten seitens der polnischen Akteure derzeit kein wesentlicher Fortschritt zu verzeichnen.

Da der Landkreis Spree-Neiße bemüht ist, seine lagebedingten Nachteile durch gute Verkehrsverbindungen mit Polen zu mindern, setzt er sich für eine Intensivierung bzw. den Ausbau der bestehenden SPNV-Verbindung Cottbus - Forst - Zagan - Breslau (gegenwärtig nur einzelne Züge RB 93 Forst - Zagan) sowie für die Schaffung einer SPNV-Verbindung Cottbus - Guben - Zielona Gora ein. Beide Anliegen werden im Entwurf zum Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) leider nicht berücksichtigt.

6. Qualitätskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße

Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die gleichzeitig Bestandteil abzuschließender vertraglicher Leistungsvereinbarungen mit den durchführenden Verkehrsunternehmen werden.

Laufende Verkehrsverträge bleiben davon unberührt.

6.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Die Kriterien Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sind wegen der Auswirkungen auf die Beförderungsnachfrage (Akzeptanz des Angebots durch die ÖPNV-Nutzer) auch vorrangig qualitative Gegenstände üblicher statistischer Nachweispflichten gegenüber dem Aufgabenträger.

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote (Orientierung: <2,5 %) bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrten an den planmäßigen Fahrten. Eine Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 Minuten verspätet oder um mehr als eine Minute zu früh durchgeführt wird.

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

6.2 Anschlussqualität und Anschlusssicherung

Es erfolgt für alle **fahrplanmäßigen Anschlüsse** eine Orientierung der Anschlussqualität im Landkreis Spree-Neiße an den Empfehlungen der Qualitätsstandards im VBB für Anschlusskategorien (vgl. VBB 2015b)³⁵. Dies entspricht folgenden Verknüpfungen:

- ◆ Verknüpfungszeit Bus/Bus zwischen 0 und 15 Minuten,
- ◆ Verknüpfungszeit Bahn/Bus zwischen 0 und 20 Minuten bzw. 5 und 20 Minuten richtungsbezogen,
- ◆ Anschlusssicherung durch RBL bei kurzen Übergangszeiten.

Zum Zwecke der Anschlusssicherung sind die vorhandenen RBL in Verbindung mit der Echtzeit-Datendrehscheibe des VBB anzuwenden (vgl. VBB 2017).

Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im Schülerverkehr sowie zum und vom SPNV sind mindestens als limitierter Anschluss sicherzustellen. Alle anderen fahrplanmäßigen Anschlüsse im Landkreis Spree-Neiße können als vorgesehene Anschlüsse gestaltet werden.

³⁵ Garantierter Anschluss: Der Anschluss wird unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten.

Limitierter Anschluss: Der Anschluss wird nur bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten.

Vorgesehener Anschluss: Der Anschluss wird bei Verspätung des Zubringerfahrzeugs nicht gehalten. In der Regel werden vorgesehene Anschlüsse beim Übergang zwischen üÖPNV und SPNV realisiert, um eine Netzwirkung von Verspätungen zu vermeiden.

Fahrplangestaltung bei Anschlüssen - Umsteigezeiten

Es besteht die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die fahrplanmäßigen Verknüpfungspunkte in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen und Bussen des Regionalverkehrs in der tageszeitlich wechselnden Lastrichtung insbesondere für Fahrten in den Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen sowie für weitere Fahrten mit einem ausgewiesenen Umsteigebedarf.

Der Nahverkehrsplan stellt folgende Verknüpfungsanforderungen:

- ♦ **Anschlussicherung in Lastrichtung an den ausgewiesenen Verknüpfungspunkten in den Hauptverbindungs-, Verbindungs-, Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen.**

Die Anschlussicherung gilt als gewährleistet bei Einhaltung von Umsteigezeiten, die zwischen der Mindestübergangszeit für mobilitätseingeschränkte Personen und der Summe aus Übergangszeit plus 10 min. Wartezeit liegen. Bei normalen örtlichen Bedingungen ergeben sich damit Anschlusszeiten von 15 bis 20 Minuten

6.3 Zugangsstellen (Haltestellen, Verknüpfungspunkte)

Der Bau und Unterhalt von Haltestellen des üÖPNV liegt im Landkreis Spree-Neiße in der Verantwortung der jeweiligen Ämter, Städte und Gemeinden. Der Landkreis Spree-Neiße gewährt gemäß der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) Zuwendungen für Investitionen in Anlagen der Infrastruktur sowie Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Personenbeförderung für den üÖPNV in den Städten und Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße (vgl. auch Kapitel 8.2 sowie Anhang A6).

Nachfolgend aufgeführte Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Städten und Gemeinden können eine Zuwendung zur Finanzierung erhalten:

- ♦ Neu- oder Ausbau von Haltestelleneinrichtungen, sofern sie nicht nach anderen Bestimmungen gefördert werden;
- ♦ Neu- oder Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen;
- ♦ Neu- oder Ausbau von Buswendestellen, sofern sie für den Linienverkehr erforderlich sind.

Als Zuwendungsvoraussetzung muss die Maßnahme die Belange Behinderter, alter Menschen und anderer Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen berücksichtigen (vgl. LK SPN 2012a).

Der Landkreis Spree-Neiße wird zur Unterstützung des Ziels einer vollständigen Barrierefreiheit entsprechend § 8 (3) PBefG die Zuwendungsvoraussetzungen der RL ÖPNV-Invest weiterentwickeln. Der Landkreis ist sich dabei bewusst, dass die Zielerreichung von finanziellen Unterstützungen des Bundes und/oder des Landes Brandenburg abhängt, da sowohl der Landkreis als auch die Städte und Gemeinden nicht über ausreichende erforderliche finanzielle Mittel verfügen.

Die Haltestellen im Landkreis Spree-Neiße sollen verkehrssicher zum übrigen Verkehr geordnet werden. Dies beinhaltet die Berücksichtigung sicherheitsrelevanter Aspekte wie Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen, Lichtsignalanlagen etc. schon bei der Planung von Haltestellen.

Die Verknüpfungspunkte sind so weiterzuentwickeln, dass für die Fahrgäste sowohl minimale Wartezeiten als auch kurze Wege realisiert werden. Dadurch kann insgesamt die Attraktivität des üÖPNV gesteigert werden.

Es bedarf der barrierefreien und ansprechenden Gestaltung der fußläufig zurückzulegenden Wege zwischen Haltestellen des üÖPNV und Bahnhöfen des SPNV (vgl. Abschnitt 3.4). Der Zugang zur Haltestelle sollte für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste barrierefrei möglich sein. Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestelle sollte dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste („Sehen und Gesehen werden“) Rechnung tragen.

Bei der Gestaltung der Zugangsstellen sollen die Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (vgl. VBB 2015b) sowie die Empfehlungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ (vgl. VBB 2017) berücksichtigt werden.

Zusätzlich wird eine Orientierung an den Vorgaben der Broschüre „Bahnhof und Stadt“ als Leitfaden für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern empfohlen, die gemeinsam vom MIL und dem VBB veröffentlicht wurde (vgl. MIL 2011). Daneben wird zur Ermittlung neuer Stellplätze für B+R und P+R auf den Leitfaden „Parken am Bahnhof im Land Brandenburg“ vom MIL hingewiesen (vgl. MIL o.J.).

Der Landkreis Spree-Neiße unterstützt ausdrücklich Bemühungen, die Vernetzung des üÖPNV mit dem Individualverkehr voranzutreiben, z.B. durch die Einrichtung von Radstationen. Unter dem Stichwort Elektromobilität sollten hier auch Möglichkeiten wie das Aufladen von Pedelecs einbezogen werden. Dies liegt zwar nur mittelbar im Handlungsrahmen des Landkreises als Aufgabenträger, ist aber aus Sicht der integrierten Gesamtmobilität zu unterstützen.

6.4 Ausstattung der Haltestellen, VBB-InfoPunkte

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

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des Verkehrsunternehmens nach § 32 der BOKraft – im Orts- und Nachbarortslinienverkehr zusätzlich die Haltestellenbezeichnung – sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation.

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 22 den Maßstab.

Verknüpfungsanforderungen

Hinsichtlich der fahrplantechnischen Verknüpfung zwischen SPNV und Buslinienverkehr sind Festlegungen nur jeweils für eine Fahrplanperiode möglich. Die Aktualisierung des SPNV-Fahrplanangebotes erfolgt jeweils für ein Jahr im Rahmen der Leistungsbestellung durch das Land Brandenburg und der benachbarten Aufgabenträger des SPNV. Die daran anschließende Fahrplankoordinierung des üÖPNV zur Anschlussicherung ist Bestandteil

der Fahrplanerstellung in der Zuständigkeit des bzw. der beteiligten Verkehrsunternehmen. Der VBB unterstützt die Verkehrsunternehmen dabei maßgebend.

Ausstattung und bauliche Gestaltung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Buslinienetzes sowie von sonstigen Haltestellen. Beim Haltestellenneu- oder -umbau ist auf Barrierefreiheit zu achten. Das soll durch günstige Bordsteinkantenhöhen, abgesenkte Zugänge und Blindenleitstreifen geschehen.

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Richtwerte. Der Aufgabenträger wirkt im Rahmen seiner Möglichkeiten und in Abstimmung mit den Kommunen und den ÖPNV-Betreibern darauf hin, dass die Richtwerte innerhalb des Planungszeitraumes und in Folgejahren zunehmend umgesetzt werden.

Die Richtwerte erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort), die in der Verantwortung der Kommunen liegen. Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushalt- und Fördermittel für investive Maßnahmen möglich.

Der Landkreis Spree-Neiße wird bei der kreislichen Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken. In städtischen Räumen oder dort, wo dies zum Schutz der persönlichen Sicherheit der Fahrgäste als erforderlich einzuschätzen ist, sind eher transparente Gestaltungsformen zu wählen.

Die Haltestellen werden nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

A Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen

- ◆ Haltestelle an einer Zugangsstelle zum Bahn-Fernverkehr
- ◆ Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- ◆ ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

B Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung

- ◆ SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- ◆ ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

C1 Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität

- ◆ Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60 Min. Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag
- ◆ Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Buslinien oder Bus/Tram

C2 Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität

- ◆ Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

C3 Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umstiegsfunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität

- ◆ Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Tabelle 22: Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild	x	x	x	x	x
Haltestellenname	x	x	x	x	x
Verkehrsunternehmen	x	x	x	x	x
VBB-Logo	x	x	x	x	x
Fahrplaninformation					
Liniennummer	x	x	x	x	x
Fahrtziel	x	x	x	x	x
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit, Gültigkeitshinweis	x	x			
Abfahrts-tafel			x	x	x
Tarifinformation (einschl. Tarifbereiche bei Stadt-Umland-Verkehr)	x	x	x		
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne	x	x	x		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	x	x			
Fahrpläne des Regionalverkehrs (bei A und B in Stadtverkehr)	x	B			
Dynamische Fahrgastinformation	B	B			
Vertriebs- und Abfertigungseinrichtungen					
Fahrkartenverkauf, stationär (Verkaufsstelle oder Automat)	x	B			
Entwerter, stationär	x	B			
Aufenthaltskomfort - in Verantwortung der Gemeinde					
Befestigte Wartefläche	x	x	x	x	x

Ausstattungs-element	Haltestellenkategorie				
	A	B	C1	C2	C3
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	x	x	x		
Wetterschutzeinrichtung	x	x	x	B	
Sitzgelegenheit	x	x	x	B	
Abfallbehälter	x	x	x	B	

Quelle: LK SPN 2012, VBB 2015b.

Anmerkungen: x = zutreffend für Haltestelle der jeweiligen Kategorie
B = bei Bedarf vorzusehen

VBB-InfoPunkte

Im Jahr 2007 wurden im Landkreis Spree-Neiße drei VBB-InfoPunkte errichtet. Die Finanzierung erfolgte aus Mitteln des Landes Brandenburg und des Landkreises Spree-Neiße.

Als Markenzeichen für umfassende Fahrgastinformationen zu Bus und Bahn sowie Tarifauskünften und Ortsplänen wurden an den Bahnhöfen Spremberg, Guben und Forst diese VBB-InfoPunkte realisiert. Der Landkreis Spree-Neiße bietet damit die Möglichkeit, Fahrgastinformationen an den entsprechenden Verknüpfungspunkten Bahn-Bus auszuhängen.

Handlungsbedarf bei üÖPNV-Zugangsstellen

Handlungsbedarf insbesondere hinsichtlich der barrierefreien Ausführung besteht bei der überwiegenden Zahl der üÖPNV-Zugangsstellen im Landkreis Spree-Neiße. Die gesetzliche Vorgabe des PBefG zum Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit unterstreicht diesen Handlungsbedarf.

Insgesamt liegen die **Handlungsschwerpunkte** vor allem in

- ◆ dem barrierefreien Ausbau,
- ◆ der weiteren Verbesserung des baulichen Zustands, insbesondere bzgl. der Sitzgelegenheiten und des Witterungsschutzes,
- ◆ der Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit der Zugangsstellen,
- ◆ der Sicherstellung der Ausstattung mit relevanten Fahrplaninformationen,
- ◆ der Verbesserung der Beleuchtungssituation,
- ◆ der Verbesserung barrierefreier Informationsmöglichkeiten sowie
- ◆ der weiteren kontinuierlichen Erfassung des Zustands der Haltepositionen.

Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Haltestellenkatasters

Für die zukünftige Erfassung des Ausbaustandards der Haltestelleninfrastrukturen werden folgende Empfehlungen gegeben:

- ◆ **Vereinheitlichung im Land anstreben**
Im Verbundgebiet des VBB sollten Bestrebungen zu einer einheitlichen Darstellungsweise von Haltestelleninformationen intensiviert werden. Die für den Landkreis Spree-Neiße entwickelte Grundstruktur eines Haltestellenkatasters kann als geeigneter Vorschlag für eine verbundweite Lösung dienen.

◆ **Regelmäßige Pflege**

Um die Erfassung des Ausbauszustands der Haltestelleninfrastruktur im Landkreis Spree-Neiße auf einem aktuellen Stand zu halten, ist eine regelmäßige Pflege des Haltestellenkatasters notwendig. Dies betrifft insbesondere regelmäßig zu aktualisierende Angaben wie zur Verfügbarkeit von aktuell gültigen Fahrplan-, Liniennetz- und Tarifinformationen. Hierzu ist zu empfehlen, mit den Verkehrsunternehmen ein Abstimmungsverfahren zu entwickeln, damit Informationen über die Aktualisierung von Haltestellendaten auch in das Haltestellenkataster übernommen werden.

◆ **Unterscheidung in Haltepositionen**

Die vom VBB vergebene Haltestellen-ID ist nicht uneindeutig und bezieht sich auf eine Haltestelle. Diese wiederum besteht aus zwei oder mehreren Haltepositionen. Für eine vollständige Abbildung der gesamten Haltestelleninfrastruktur im Landkreis ist eine Unterscheidung in Haltestellenpositionen mit jeweils eindeutigen IDs dringend zu empfehlen³⁶.

6.5 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) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrzeugunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Die ÖPNV-Betreiber sorgen dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt die Fortbildung „Fachkraft im Verkehrsservice“ absolviert hat und folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung erfüllt:

- ◆ Kundenfreundlichkeit,
- ◆ Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft,
- ◆ Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb,
- ◆ Ortskenntnis im Einsatzgebiet,
- ◆ Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift,
- ◆ kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen,
- ◆ Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln,
- ◆ Bereitschaft zur Teilnahme an Schulungsmaßnahmen zur Sensibilisierung im Umgang mit eingeschränkter Mobilität (Motorik, Sensorik, Kognition),
- ◆ gepflegtes äußeres Erscheinungsbild, einschl. einer Dienstkleidung sowie
- ◆ Kenntnis der Behandlung von Fundsachen.

Vorstehende Anforderungen gelten uneingeschränkt auch für eingesetzte Subunternehmer des Betreibers.

³⁶ Der VBB beabsichtigt, bis 2018 die einzelnen Haltestellenpositionen in der Haltestellen- und Fahrplandatenbank des VBB abzubilden. Zudem soll im Jahr 2018 die deutschlandweite Haltestellen-ID bundweit eingeführt werden.

6.6 Qualität der Fahrzeuge des üÖPNV

Der Landkreis Spree-Neiße wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im üÖPNV hin. Es werden mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort folgende **grundsätzliche Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz** gestellt:

- ♦ Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr des Landkreises Spree-Neiße zu bringende Fahrzeuge, müssen die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen und ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebraucht- oder Neufahrzeuge handelt.
- ♦ Die Geräuschgrenzwerte sind entsprechend der EU-Richtlinie EG 92/97/EWG für Busse in der jeweils geltenden Fassung anzuwenden.
- ♦ Für den Einsatz auf den Taktlinien des Hauptnetzes sind vorrangig klimatisierte Fahrzeuge zu beschaffen.
- ♦ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch und optisch einwandfreiem Zustand sein und einen barrierefreien Zugang ermöglichen (vorzugsweise Fahrzeuge in Niederflurbauart oder Low-Entry ggf. Einstiegshilfe Hublift/Rampe/Kneeling).
- ♦ Im Innenraum muss eine ausreichende Stellfläche zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, ÖPNV-zugelassenen E-Scootern, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern vorhanden sein.
- ♦ Die im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge müssen äußerlich als solche erkennbar sein (z.B. durch entsprechende Signet- und Farbgestaltung, Logo des VBB und des konzessionierten Verkehrsunternehmens).
- ♦ Im Fahrgastraum ist eine elektronische Haltestellenanzeige und -ansage vorzusehen. Die Ansage der Haltestellen kann im begründeten Ausnahmefall auch durch das Fahrpersonal erfolgen.
- ♦ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung notwendigen Einrichtungen (z.B. Bordrechner, Fahrausweisverkaufstechnik, Kommunikationseinrichtung) auszustatten.
- ♦ Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- ♦ Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen.
- ♦ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll acht Jahre nicht überschreiten. Die Fahrzeuge sollten in der Regel nicht älter als 15 Jahre sein.³⁷
- ♦ Der Einsatz von Fahrzeugen mit klimafreundlichen, emissionsarmen Antriebstechnologien ist erwünscht (Erdgas-Antrieb (CNG), Elektroantrieb, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb, Hybridlösungen, etc.).
- ♦ Da bei mit klimafreundlichen, emissionsarmen Antriebstechnologien (Erdgas-Antrieb (CNG), Elektroantrieb, Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb, Hybridlösungen, etc.) noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen der Fahrzeuge zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Durchschnittsalter definiert. Es ist jedoch eine

³⁷ 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 eng begrenzt und in Verkehrsverträgen mit den Inhabern der Liniengenehmigungen geregelt, ebenso wie die Nachweispflichten über den Fahrzeugeinsatz gegenüber dem Aufgabenträger.

Überprüfung und ggf. Fortschreibung entsprechend der technischen Entwicklung spätestens im Jahr 2022 durchzuführen.

Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen. Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten uneingeschränkt auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge.

Der Landkreis Spree-Neiße kann bei Förderung von Neu- oder Ersatzbeschaffungen weitere Anforderungen an die Beschaffenheit der Fahrzeuge festlegen. Insbesondere können hierbei Umweltaspekte sowie Kriterien zur Verbesserung der Barrierefreiheit des ÖPNV bestimmt werden.

Darüber hinaus sollen die Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (vgl. VBB 2015b) sowie die Empfehlungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ (vgl. VBB 2017) berücksichtigt werden.

Weiterhin sollen sich Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung jeweils an der Einhaltung der geltenden Fahrzeugrichtlinien und aktuellsten Normen und Empfehlungen orientieren. Aktuell wird u.a. auf die EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie die VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ und Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ verwiesen.

6.7 Barrierefreiheit des üÖPNV

Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind "Öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im Öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten".

Der Nahverkehrsplan hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen³⁸, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022³⁹ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Es wird darauf hingewiesen, dass die bauliche und finanzielle Zuständigkeit für die Haltestelleninfrastrukturen bei den Städten und Gemeinden liegt. Gleichzeitig ist die Leistungsfähigkeit der kreislichen Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) stark begrenzt, da die Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln nur eingeschränkte Spielräume erlaubt. Die Zielerreichung wird daher von finanziellen Unterstützungen des Bundes und/oder des Landes Brandenburg abhängen, da sowohl der Landkreis als auch die Städte und Gemeinden nicht über ausreichende erforderliche finanzielle Mittel verfügen.

³⁸ Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im BrbBGG, sowie im ÖPNVG BB festgeschrieben.

³⁹ Die Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen.

Unbestimmter Rechtsbegriff „vollständige Barrierefreiheit“

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt (vgl. BAG ÖPNV 2014).

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das **Verständnis des Gesetzgebers**, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ **nicht** von einer **vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems** schon bis 2022 ausgegangen wird, **sondern** von einer **schrittweisen Umsetzung** im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 3 Abs. 3 BbgBGG Barrierefreiheit vor, wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise **ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar** sind. Eine besondere Erschwernis liegt auch dann vor, wenn Menschen mit Behinderungen die Mitnahme oder der Einsatz benötigter Hilfsmittel verweigert oder erschwert wird. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 3 Abs. 3 BbgBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 7 Abs. 5 ÖPNVG BB sollen im Landesnahverkehrsplan Brandenburg soweit erforderlich auch Angaben zur Umsetzung des Zieles einer vollständig barrierefreien Nutzung des Systems des öffentlichen Personennahverkehrs gemäß § 8 Absatz 3 Satz 3 PBefG gemacht werden. Diese Angaben sind sowohl im Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012) als auch im Entwurf für den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) nicht enthalten. Nach derzeitiger Situation ist damit nicht absehbar, ob und in welcher Form das Land Brandenburg von der Ausgestaltungsmöglichkeit entsprechend § 62 Abs. 2 PBefG Gebrauch machen wird.

Barrierefreiheit für Alle

Der Landkreis Spree-Neiße bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle Kunden und Fahrgäste des ÖPNV.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien **ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten** vorhanden sein.

Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie **Zu- und Abgangswege** zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Berücksichtigung von Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Die Umsetzung der Barrierefreiheit soll auf den Vorgaben zur Haltestellen- und Fahrzeugqualität in den Abschnitten 6.3 und 6.5 aufbauen.

Daher werden folgende Empfehlungen für **Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung** zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen. Dies beinhaltet Haltestellen, Fahrzeuge sowie Informationssysteme:

Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen

- ◆ Fahrplaninformationen an Haltestellen sollen zur Sicherstellung der Lesbarkeit und Blendfreiheit in einer für Sehbehinderte geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung und Beleuchtung ausgeführt werden. Die Verwendung von Piktogrammen wird empfohlen.
- ◆ Die Anbringung von Informationstafeln soll in einer für Rollstuhlfahrer günstigen Höhe (maximal 130 cm) erfolgen.
- ◆ *Verantwortlichkeit: Inhaber der Liniengenehmigungen*

Barrierefreie Information in den Fahrzeugen

- ◆ Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips⁴⁰: Es sollen mindestens visuelle und akustische Informationen (z. B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) vorhanden sein.
- ◆ *Verantwortlichkeit: Inhaber der Liniengenehmigungen*

Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote

- ◆ Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden.
- ◆ Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit des ÖPNV sollen in elektronische und gedruckte Fahrplanmedien eingebunden sein.
- ◆ *Verantwortlichkeit: VBB sowie Inhaber der Liniengenehmigungen*

Zuwegung zu Haltestellen und Bahnhöfen

- ◆ Stufenlose Zuwegung und/oder Bordsteinabsenkung
- ◆ Mindestbreite 1,50 m
- ◆ maximale Längsneigungen 6 %
- ◆ maximale Querneigungen 2 %
- ◆ Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Auffangfelder)
- ◆ Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden, automatisch öffnende Türen
- ◆ Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen und Bahnhöfen
- ◆ *Verantwortlichkeit: Betreiber der Eisenbahninfrastruktur (DB Station&Service AG, DB Netz AG) sowie i.d.R. Städte und Gemeinden*

Berücksichtigung barrierefreier Überquerungsmöglichkeiten von Straßen

- ◆ Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahn-überquerung

⁴⁰ Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (sehen, hören, tasten) angesprochen werden.

- ◆ Ausführung von Bodenindikatoren
- ◆ *Verantwortlichkeit: Baulastträger der Straßeninfrastruktur*

Barrierefreie Warteflächengestaltung, Barrierefreier Ein- und Ausstieg

- ◆ Befestigte Oberflächen in ebener und rutschfester Ausführung
- ◆ Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, für den ÖPNV zugelassenen E-Scootern, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern in ausreichenden Abmessungen (Orientierungswerte: Bewegungsflächen > 150 cm x 150 cm vor ausgefahrenen fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen: d.h. Tiefe bei Rampen > 250 cm ab Bussteigkante und bei Hubliften ≥ 290 cm ab Bussteigkante)
- ◆ Ausreichender Bewegungsraum vor und in den Wetterschutzeinrichtungen (Warteflächenbreite mindestens 2,50 m)
- ◆ Minimierung der Einstiegshöhe (z.B. Kasseler Sonderbord oder vergleichbar), Richtwert für Bordsteinhöhe = mindestens 16 cm
- ◆ Spaltenbreite Wartefläche – Fahrzeug, Zielgröße 5 cm
- ◆ *Verantwortlichkeit: i.d.R. Städte und Gemeinden, Berücksichtigung durch Inhaber der Liniengenehmigungen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen*

Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen

- ◆ Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, für den ÖPNV zugelassenen E-Scootern, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern in ausreichenden Abmessungen
- ◆ Durchgangsbreite zur nächsten Fahrzeigtür mindestens 850 mm
- ◆ Rückhaltesysteme für Rollstühle und ÖPNV-zugelassene E-Scooter, Haltestange, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer
- ◆ *Verantwortlichkeit: Inhaber der Liniengenehmigungen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen*

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2012
- ◆ E-DIN 18040-3 (2014): Barrierefreies Bauen - Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum, (ersetzt DIN 18024-1 Barrierefreies Bauen - Teil 1: Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze)
- ◆ DIN 18040 Teil 1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ◆ DIN 32975 Gestaltung visueller Informationen im öfftl. Raum zur barrierefreien Nutzung
- ◆ DIN 32984 Bodenindikatoren im öffentlichen Verkehrsraum (Aufmerksamkeitsfelder, Leitstreifen)
- ◆ Erlass des MIL vom März 2017: Beförderungspflicht für E-Scooter mit aufsitzender Person (bei Vorhandensein definierter Voraussetzungen) – betreffend den O-Busverkehr sowie Linienverkehr mit Kraftomnibussen nach § 42, § 43 PBefG im ÖPNV
- ◆ Planungsgrundlagen für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (vgl. MSWV 1996)
- ◆ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BO Kraft) (vgl. VDV 1998)

Anpassung vorhandener Förderinstrumente

Es ist darauf hinzuweisen, dass der Landkreis Spree-Neiße nur begrenzten Einfluss auf die Umsetzung der Ziele und Maßnahmen zur Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit hat. Dies trifft insbesondere bei Haltestellen und Anlagen des Straßenverkehrs zu.

Um dennoch Anreize zur barrierefreien Infrastruktur- und Haltestellengestaltung zu setzen, wird der Landkreis Spree-Neiße daher zur Unterstützung der Erreichung des Ziels eines vollständig barrierefreien ÖPNV parallel zur Erarbeitung dieses Nahverkehrsplans die Förderbedingungen der *Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr* (RL ÖPNV-Invest) anhand der o.g. Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit weiterentwickeln (vgl. auch Kapitel 8.2 sowie Anhang A6).

Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden⁴¹:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, unbefestigte Straßen- bzw. Wegeoberflächen)
- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität oder
- ◆ Haltestellen in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. weil wegen fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde) sowie
- ◆ Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist.

Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung erforderlich - Stufenweise Umsetzung zum Erreichen einer vollständigen Barrierefreiheit

Der Landkreis Spree-Neiße berücksichtigt bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV, dass durch den erheblichen resultierenden Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und Haltestelleninfrastrukturen eine Prioritätensetzung erforderlich ist. Hierbei setzt der Landkreis Spree-Neiße eine hohe Priorität in die Haltestellenstruktur und stellt für den Planungszeitraum 2018 – 2022 eine Investitionssumme von 675 T€ als Co-Finanzierung für den geforderten barrierefreien Umbau zur Verfügung.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben (vgl. Deutscher Landkreistag 2014).

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach Maßgabe der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten aller jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV im Landkreis Spree-Neiße (vgl. Tabelle 23).

⁴¹ Vgl. BAG ÖPNV 2014

Eine **enge Abstimmung** mit den jeweiligen Baulastträgern, Inhabern der Liniengenehmigungen sowie mit den Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch/kognitiv eingeschränkten Fahrgäste ist dabei **ausdrücklich erforderlich**.

Tabelle 23: Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Prioritäten	Maßnahmen
Kurzfristig realisierbar ab Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Förderbedingungen der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr an die Erfordernisse der Barrierefreiheit (Landkreis) • Bereitstellung eines Fördervolumen in Höhe von 675 T€ für Planungszeitraum 2018 – 2022 (Landkreis) • Konsequente Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Fahrzeugneue- und –ersatzinvestitionen (Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger) • Berücksichtigung der Grundsätze einer jeweils geeigneten barrierefreien Gestaltung von Haltestellen bei allen geplanten Investitionsmaßnahmen
Kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglichst bis 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Vorrangige Umsetzung barrierefreier Um- und Ausbauten entlang der Linien des Hauptnetzes sowie an besonders stark frequentierten Haltestellen z.B. an Verknüpfungspunkten und Schulstandorten
Mittel- bis langfristige Umsetzung nach 2022	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Um- und Ausbauten von Haltestellen auch entlang weniger stark nachgefragter Linien

Quelle: IGES 2016.

6.8 Tarife und Vertrieb

Beim Betrieb der Linien des üÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße sind grundsätzlich der Beförderungstarif sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt.

Die im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen sollen vorhandene (begrenzte) Spielräume für die Weiterentwicklung tariflicher Angebote (wie z.B. Firmentickets) prüfen. Damit soll die Erhöhung der Attraktivität für die ÖPNV-Nutzer unterstützt werden, wenn nach Prüfung möglicher Chancen und Risiken eine Erhöhung der Zahl der ÖPNV-Kunden und der Umsatzerlöse durch Fahrgeldeinnahmen zu erwarten ist.

Der Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifs erfolgt in allen Fahrzeugen des üÖPNV. Daneben sollten in jedem Mittelzentrum personalbediente Vorverkaufsstellen durch die Fahrgäste genutzt werden können (hier: Guben, Forst (Lausitz), Spremberg).

Als weitere Vertriebswege sollen mobile elektronische Vertriebssysteme wie „Handyticket Deutschland“, DB Navigator (Angebot der DB Vertrieb GmbH) etc. unterstützt werden.

Die im Landkreis tätigen Verkehrsunternehmen sollen die Teilnahme am elektronischen Ticketsystem entsprechend den Anforderungen des VBB absichern und für die Fahrausweisprüfung elektronischer Fahrausweise geeignete Einrichtungen einsetzen.

Die Unternehmen sollen aktiv an der Weiterentwicklung des elektronischen Fahrgeldmanagements im VBB mitwirken.

Chancen von touristischen Tarifangeboten nutzen

Die touristische Vermarktung des ÖPNV-Angebots soll deutlich ausgebaut und touristische Tarifangebote stärker etabliert werden. Dies bietet gleichzeitig Chancen, Mehreinnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes generieren zu können.

Die Voraussetzungen dazu wurden mit dem Entwerfen einer differenzierten Netzkonzeption und Vorgaben für verlässliche Mindestbedienungen im Angebotskonzept definiert.

Konkret sollen Kombiangebote aus ÖPNV-Nutzung und touristischen bzw. Freizeitdienstleistungen ausgeweitet und auf andere Teilbereiche des Landkreises übertragen werden.

Ebenso sollte intensiv an der erfolgreichen Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen gearbeitet werden, die kurzfristig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des übrigen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Eine Wiederauflage der Idee der SpreewaldCard ist zu empfehlen. Zur Nutzung von Tourismusbeiträgen für übrige ÖPNV-Angebote ist hierzu die in Kapitel 8.5 beschriebene Prüfung des Kommunalabgabengesetzes anzustreben.

6.9 Kundenservice, Störungs- und Beschwerdemanagement

Neben der Fahrgastinformation und der Verfügbarmachung von Fahrausweisen bildet ein gut funktionierendes Störungs- und Beschwerdemanagement ein wesentliches Element der Kundenbetreuung.

In Abhängigkeit von den technischen und personellen Möglichkeiten sind die bereits vorhandenen Abläufe und Mechanismen im Rahmen der künftigen Leistungsvergaben und vertraglichen Vereinbarungen weiter zu vervollkommen. Dazu gehören

- ♦ die Systematisierung von Unregelmäßigkeiten im Betriebsablauf (Ausfälle, Verspätungen) mit Identifizierungsangaben (Datum, Uhrzeit, Linie, Fahrt, Haltestelle) sowie Maßnahmen zur Behebung der Ursachen und deren vierteljährliche Übergabe an den Aufgabenträger ebenso wie
- ♦ die Sanktionierung von Nichteinhaltungen der Qualitätsvorgaben.

6.10 Marketing und Kundeninformation

Marketing

Die Marketingaktivitäten des Landkreises Spree-Neiße sind in das Kommunikationskonzept des VBB eingeordnet. Die Gestaltung der verwendeten Medien sollte einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben der „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ erfolgen (vgl. VBB 2017).

Die regionale Identität des ÖPNV-Systems im Landkreis Spree-Neiße soll gleichzeitig als Qualitätsmerkmal und Maßnahme zur Kundenbindung und -gewinnung aufrechterhalten werden. Aus diesem Grund ist die überregional bekannte Marke „Spree-Neiße-Takt“ von großer Bedeutung. Der VBB übernimmt die weitere Vermarktung dieses Konzepts im Rahmen seiner Gremienarbeit und durch Veröffentlichungen.

Kundeninformation

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation (vgl. VBB 2017) und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden.

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Der Inhaber der Liniengenehmigungen stellt dem VBB Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller als festes Fahrtenangebot durchgeführten Fahrten und nach Möglichkeit auch aller Fahrten der flexiblen Bedienungsformen zur Verfügung.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Informationen zu allen flexiblen und festen Fahrplan- und Tarifangeboten zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

Der Inhaber der Liniengenehmigungen soll einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zum VBB) darzustellen.

Im Rahmen der Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) sind weitere Möglichkeiten der Anschlussicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.

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

Die Bemühungen um zunehmende Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrgastinformation. Informationen und der Zugang zu Fahrplan- und Tarifinformationen sind barrierefrei entsprechend den VBB-Standards zu gestalten (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten).

Linien- und Fahrplanänderungen sind gezielt durch Informationsschriften sowie Online-Medien (Webauftritte und dynamische Anzeigemedien der Verkehrsunternehmen sowie die Fahrplanauskunftssysteme des VBB) bekannt zu machen.

Im Falle der Ausweitung von Angeboten des Bedarfsverkehrs soll rechtzeitig vor Ort über das Angebot informiert⁴² und die Einführungsphase begleitet werden.

⁴² Informationen zu Nutzungsvorteilen und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer)

6.11 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Der Landkreis Spree-Neiße ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Alle im Linienverkehr des Landkreises Spree-Neiße tätigen Verkehrsunternehmen sind Partner im VBB und nach Maßgabe des „Kooperationsvertrages der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“ tätig.

Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

- ♦ Die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
- ♦ die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nebst seinen Ergänzungen,
- ♦ die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten, aktuellen Störungsinformationen mit dem vom VBB zur Verfügung gestellten HAFAS Information Manager sowie die Gewährleistung eines aktiven RBL-gestützten Anschlussmanagements mit anderen Verkehrsunternehmen,
- ♦ die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsprodukten,
- ♦ die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen),
- ♦ den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des Verkehrsverbundes und des Aufgabenträgers,
- ♦ die ggf. spätere Beteiligung an einem Qualitätsmanagementsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätsscouts des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg sowie
- ♦ die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

6.12 Weiterentwicklung des Qualitätskonzepts

Das Qualitätskonzept ist als eine gemeinsame Aufgabe von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen weiter zu entwickeln.

Dem **Aufgabenträger** obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage der von den Verkehrsunternehmen übergebenen statistischen Informationen. Einzelmodalitäten, die sich auf die vorstehenden Kriterien beziehen, werden in Verkehrsverträgen festgelegt.

Die **Verkehrsunternehmen** haben als wesentliches Element der Sicherung des Betriebsablaufs, wie auch der Kundenbetreuung, ein Störungs- und Beschwerdemanagement aufzubauen und weiterzuentwickeln.

Das Störungs- und Beschwerdemanagement sollte als Bestandteil des Qualitätsmanagementsystems nach DIN EN ISO 9001:2000 oder eines gleichwertigen Systems durchgeführt

werden. Zusätzlich wird auf eine Umweltzertifizierung orientiert, über deren Verbindlichkeit im Rahmen künftiger Leistungsvergaben entschieden wird.

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.

Aus diesem Grund wird den Verkehrsunternehmen auferlegt, Kundengruppenbefragungen unterschiedlicher Art und Intensität durchzuführen:

a) regelmäßig wiederkehrende Kundengruppenbefragungen

- ◆ mindestens einmal jährlich zur Vorbereitung des neuen Fahrplanes mit dem Aufgabenträger und dem Träger der Schülerbeförderung des Landkreises

b) unregelmäßige, anlassbezogene Befragungen

- ◆ der Kundengruppenvertreter und/oder
- ◆ mit den Schulen und den Gemeindeverwaltungen über Mängel, Beschwerden und veränderten Anforderungen sowie Fragen der Infrastruktur (Straßenzustände, Haltestellen)
- ◆ von besonderen Maßnahmen betroffener Fahrgäste oder potenzieller Fahrgäste (Anwohner, Beschäftigte, Besucher von Einrichtungen u. ä.).

Die Ergebnisse dieser Befragungen sind dem Aufgabenträger in knapper Form und möglichst zeitnah zu übergeben.

7. Organisation des üÖPNV, Leistungsvergabe und Controlling

7.1 Organisation des üÖPNV und Kooperationen

7.1.1 Aufgabenträgerorganisationen und Kooperationen

Der Landkreis Spree-Neiße ist Aufgabenträger für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr, Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch die Stabsstelle Zentrales Controlling der Kreisverwaltung wahrgenommen. Das operative ÖPNV-Management führen die betriebsführenden Verkehrsunternehmen durch.

Bei Aufgaben des gebiets- und verkehrsträgerübergreifenden Managements wird der Aufgabenträger durch die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH unterstützt, dessen Gesellschafter der Aufgabenträger seit dem 1. Januar 2005 ist. Der VBB ist ein Verbund der Aufgabenträger (Länder Berlin und Brandenburg, Landkreise und kreisfreie Städte), der die Schnittstellenfunktion zwischen Politik und Verkehrsunternehmen übernimmt. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger und der Verkehrsunternehmen 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 Inhaber der Liniengenehmigungen nach den §§ 42 und 43 PBefG sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage von Kooperationsverträgen.

Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurden Teile des Tarifgestaltungsrechts von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Deshalb nimmt der VBB in Vollmacht dieser Verkehrsunternehmen auch das Tarifantragsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr.

Zusätzlich zu den Aufgaben der Organisation und Förderung des übrigen ÖPNV hat der Landkreis nach § 10 ÖPNVG und der dazu erlassenen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV) des Ministers für Infrastruktur und Raumordnung (MIR, heute MIL) die Ausgabenverantwortung für die zweckgebundene Zuweisung des Landes. Diese schließt Mittel nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG), nach §§ 3 und 4 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG), zweckgebunden für die Investitionsförderung sowie Haushaltsmittel des Landes ein. Seit dem Jahr 2008 werden auch die Ausgleichsmittel für die Schülerbeförderung bis zu diesem Zeitpunkt gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. nach der Personenbeförderungsausgleichsverordnung (PBefAusglV) über die Aufgabenträger geleitet, so dass insgesamt ein erheblich größeres Finanzvolumen durch die Aufgabenträger zu verwalten sowie effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises einzusetzen sind. Dabei müssen auch wichtige Aufgaben einer „regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung“ übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben sowie Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.

Nach derzeit geltender Rechtslage sind planmäßige Leistungsvergaben durch den Landkreis Spree-Neiße sowohl in wettbewerblichen Verfahren nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8b PBefG als auch – bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen – im Wege von Direktvergaben gemäß Art. 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 sowie § 8a PBefG durch den Landkreis oder durch den Landkreis im Zusammenwirken mit der Stadt Cottbus als Gruppe von Behörden zulässig.

Bei den Aufgaben des Aufgabenträgers handelt es sich insbesondere um:

1. Die Veröffentlichung der Vorinformation über eine beabsichtigte Vergabe im Supplement des Amtsblattes der Europäischen Gemeinschaften gemäß Transparenzvorschriften des Art. 7 Abs. 2 der VO 1370/2007 und die Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde über die Einholung eigenwirtschaftlicher Anträge
2. Die Vergabe von Leistungen und die Ausgleichsfinanzierung für die auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach den primärrechtlich geltenden Bestimmungen der EU-Verordnung 1370/2007 in schwieriger Abstimmung mit damit noch nicht übereinstimmenden nationalen Vergabevorschriften
3. Der jährliche Nachweis gemäß Art. 6 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 und des zugehörigen Anhangs über den Nettoeffekt der vergebenen Leistungen und den Ausschluss nicht beihilferechtskonformer Überkompensationen
4. Die Zuarbeit zur jährlichen Erstellung und Veröffentlichung eines ÖPNV-Jahresberichts gemäß Art. 7 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007, der alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen umfasst (gemeinsam für alle Aufgabenträger durch den VBB)
5. Die Vergabe von Leistungen unter notwendiger Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zur Überwindung der Differenzen zwischen europäischem und nationalem Vergaberecht auf der einen Seite und der Erteilung von Liniengenehmigungen auf der anderen Seite, d. h. im Widerspruch zwischen Vergaberecht und Verwaltungsrecht
6. Zusätzliche Beantragung, Vereinnahmung, Verteilung und Abrechnung der zweckgebundenen Mittel für Ausgleichszahlungen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV BB (ehemals nach § 45a PBefG)
7. Der Nachweis des investiven Verwendungsanteils an den Landesmitteln nach § 1a ÖPNVFV BB
8. Die rechtliche Absicherung aller Organisationsprozesse, insbesondere in den vorstehenden Punkten 1 - 6.

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG BB sollen die (benachbarten) Aufgabenträger bei der Organisation und Gestaltung der ÖPNV-Angebote zusammenarbeiten und ihre Verkehrsunternehmen ebenfalls zur entsprechenden Kooperation veranlassen und sie dabei unterstützen. Diese Kooperation ist mit Bezug auf § 3 ÖPNVFV BB auch relevant für den Anspruch auf Landeszuwendungen für die Realisierung verkehrlicher Verflechtungen i. S. v. § 5 ÖPNVG BB.

Im Rahmen der PBefG-Novelle zum 1. Januar 2013 wurden die Aufgabenträger gegenüber den Genehmigungsbehörden gestärkt. Es kam in diesem Rahmen zu einer Kompetenzabgrenzung zwischen den Genehmigungsbehörden und den für die Auftragserteilung zuständigen Aufgabenträgern, so dass der Landkreis Spree-Neiße Anforderungen an das Verkehrsangebot gegenüber den Genehmigungsbehörden selbst definieren kann.

7.1.2 Unternehmensorganisation

Inhaber der Liniengenehmigungen für den übrigen ÖPNV im Landkreis in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße (also mit Ausnahme der Genehmigungen für in den Landkreis einstrahlende Linien) sind die Verkehrsunternehmen

- ◆ DB Regio Bus Ost GmbH (DRO),
- ◆ Cottbusverkehr GmbH (CV) sowie
- ◆ Omnibuscenter LEO-Reisen GmbH & Co. KG (LEO).

DRO hält sämtliche Genehmigungen im Linienbündel Spree-Neiße/Ost. Demgegenüber hält im Linienbündel West CV die Genehmigungen im Teilnetz 1 sowie LEO die Genehmigungen des Teilnetz 2.

Darüber hinaus verkehren in Randbereichen des Landkreises Spree-Neiße kreisgrenzenüberschreitend noch fünf weitere Verkehrsunternehmen mit einzelnen Liniengenehmigungen, das sind die Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH (VGOSL), Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH (RVS), Verkehrsgesellschaft Schwarze Elster mbH (VSE), Regionalbus Oberlausitz GmbH (RBO) sowie die Regionalbusgesellschaft Oberlausitz mbH (RBO).

Es wird durch den Landkreis Spree-Neiße im Interesse der Mittelstandsförderung eine vertraglich zu vereinbarende Mindest- und Höchstquote für die Leistungserbringung durch Subunternehmer gefordert. Der Landkreis Spree-Neiße begrüßt dabei die Einbeziehung regional ansässiger KMU in Vergabeverfahren, weist jedoch darauf hin, dass die Grundsätze diskriminierungsfreier Vergabeverfahren anzuwenden sind.

Tabelle 24: Organisationsübersicht – Aufgabenverteilung

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Aufgabenträger (Landkreis)	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit • Gesellschafterfunktionen im VBB • Gesellschafterfunktionen bei der Neißeverkehr GmbH • Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung • Beschlussfassung Nahverkehrsplan, einschl. Linienbündelung und Richtlinie zur Investitionsförderung
Aufgabenträgermanagement (Landkreis)	<ul style="list-style-type: none"> • Strategisches ÖPNV-Management, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers • Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle • Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen der Liniengenehmigungsverfahren, einschl. Linienbündelung • Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren • Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des übrigen ÖPNV im Landkreis • Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben • Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion) • Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung • Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur

Zuständigkeit	Aufgabenzuordnung
Betreiber (Inhaber von Liniengenehmigungen, Subunternehmer)	Inhaber der Liniengenehmigungen <ul style="list-style-type: none"> • Operatives ÖPNV-Management • Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem AT, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
	<ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Planung • Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung • Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet • Lokales Marketing in Abstimmung mit dem VBB • Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgeholten Investitionsförderung für Fahrzeuge
	Subunternehmer <ul style="list-style-type: none"> • betriebliche Planung • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber Konzessionär • Erstellung der per Subunternehmervertrag vereinbarten Leistungen

Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an LK SPN 2012.

7.2 Leistungsvergabe, Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

7.2.1 Vergabeverfahren und Linienbündel

Nach derzeit geltender Rechtslage sind planmäßige Leistungsvergaben durch den Landkreis Spree-Neiße sowohl in wettbewerblichen Verfahren nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8b PBefG, als auch – bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen – im Wege der Direktvergabe durch den Landkreis oder durch den Landkreis im Zusammenwirken mit der Stadt Cottbus als Gruppe von Behörden gemäß Art. 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 sowie § 8a PBefG zulässig.

Erneuerung der Beschlussfassung Linienbündelung

Alle in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße angebotenen Leistungen des üÖPNV und formal nach § 42 PBefG genehmigten ÖPNV-Linien bilden weiterhin zwei Linienbündel mit den Bezeichnungen

- ◆ Spree-Neiße/ Ost (SPN-Ost) harmonisierter Ablaufzeitpunkt 31.12.2024 sowie
- ◆ Spree-Neiße/ West (SPN-West) harmonisierter Ablaufzeitpunkt 31.07.2027. Die Vergabe der Leistungen im Linienbündel SPN-West darf und kann, wie bisher auch, weiterhin in zwei Teilnetzen (Teilnetz 1 und 2) erfolgen.

Die weitere Anwendung dieser Bündelung wird als Bestandteil des Nahverkehrsplanes beschlossen.

Zu den gebildeten Linienbündeln gehören alle nach § 42 genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Landkreises Spree-Neiße mit der Bündelzuordnung laut Tabelle 31, mit Ausnahme der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft). Ggf. zusätzlich zu planende Verkehre, auch flexible Bedienformen, werden in diese Bündel integriert.

Linienbündel SPN-West, Teilnetz 1

Zwischen dem Landkreis Spree-Neiße in Zusammenwirken mit der Stadt Cottbus - als Gruppe von Behörden - und der Cottbusverkehr GmbH wurde im Rahmen einer Direktvergabe an einen internen Betreiber ein öDA gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geschlossen. Der Landkreis Spree-Neiße und die Stadt Cottbus sind damit gemeinsam zuständige Behörde für die zu erbringenden Leistungen, da die Verkehrsleistungen durch einen hohen Anteil in die Stadt Cottbus einstrahlender Verkehre gekennzeichnet sind.

Der öDA gewährleistet für den Zeitraum 01.08.2017 bis zum 31.07.2027 die Leistungsdurchführung der im Linienbündel SPN-West, Teilnetz 1 zusammengefassten Leistungen des integrierten öffentlichen Personennahverkehrs im überwiegend westlichen Teilgebiet des Landkreises Spree-Neiße mit Teilleistungen in der Stadt Cottbus und im Landkreis Oberspreewald-Lausitz. .

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr für das Gebiet des Landkreises Spree-Neiße obliegt jedoch weiterhin nur dem Landkreis Spree-Neiße.

Linienbündel Spree-Neiße-West/ Teilnetz 2

Der Landkreis Spree-Neiße hat im Jahr 2017 die Verkehrsleistungen im südwestlichen Teil des Kreisgebietes als Linienbündel Spree-Neiße-West/ Teilnetz 2 in Form eines öDA gemäß Artikel 5 Absatz 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe unterhalb der „Bagatellgrenzen“ bzw. an KMU an die Leo-Reisen GmbH und & Co. KG neu vergeben. Das Verkehrsunternehmen ist für den Zeitraum 01.08.2007 bis zum 31.07.2027 Auftragnehmer der Leistungen und Inhaber der Liniengenehmigungen.

Linienbündel Spree-Neiße/Ost

Die Verkehrsleistungen im Linienbündel Spree-Neiße/Ost (SPN-Ost) wurden nach Durchführung eines wettbewerblichen Verfahrens an die DB Regio Bus Ost GmbH vergeben. Der entsprechende Verkehrsvertrag hat eine planmäßige Laufzeit bis zum 31.12.2024. In Vorbereitung eines Verfahrens zur Neuvergabe der Leistungen geht die zuständige Behörde (Landkreis Spree-Neiße oder Gruppe von Behörden aus Landkreis und Stadt Cottbus) davon aus, dass neben der Möglichkeit der erneuten wettbewerblichen Vergabe auch rechtlich zulässige Direktvergabemöglichkeiten bestehen und wird dies weitergehend prüfen lassen.

7.2.2 Leistungsvereinbarung und Durchführungscontrolling

Abzuschließende Verkehrsverträge sind Öffentliche Dienstleistungsaufträge (öDA) und haben den Anforderungen der Verordnung (EG) 1370/2007 zu entsprechen. Die gegenwärtig für die Restlaufzeit der jeweiligen Liniengenehmigungen geltenden Fassungen aller bestehenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge (Verkehrsvertrag – VV) zwischen dem Landkreis Spree-Neiße und den Inhabern der Liniengenehmigungen berücksichtigen bereits in vollem Umfang die Anforderungen der Verordnung (EG) 1370/07 an Inhalt und Form eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrages.

Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten Zuschüsse zu leisten. Dafür sind geeignete Kontrollmechanismen und -verfahren zu entwickeln oder weiterzuentwickeln und als Vertragsbestandteile festzulegen. Dabei ist darauf zu achten, dass ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis gewährleistet ist, wobei auch vorausschauend abzuwägen ist, welche Kontrollmöglichkeit sich im Vertragszeitraum noch ergibt oder welche Nachweismöglichkeit und Kontrolle rationeller gestaltet werden kann.

Die bestehenden Verkehrsverträge zwischen dem Landkreis Spree-Neiße und den Inhabern von Liniengenehmigungen sehen bereits folgende Nachweispflichten und Kontrollmechanismen vor:

- ◆ Quartalsweiser Nachweis der Nutzfahrleistungen sowie der Mehr- und Minderleistungen mit Begründungen sowie jährlich der Subunternehmeranteile,
- ◆ Quartalsjournal zum Störungs- und Beschwerdemanagement,
- ◆ Jährlicher Nachweis des Fahrzeugeinsatzes betreffend Fahrzeugalter, auch für Subunternehmer,
- ◆ Nach Aufforderung linienbezogenen Informationen zu Fahrgastzahlen, Reisegeschwindigkeiten und Reiseweiten aus der betrieblichen Statistik,
- ◆ Ergebnisse der durchgeführten wiederkehrenden und anlassbezogenen Kundengruppenbefragungen.

8. Finanz- und Investitionsplanung

8.1 Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg

Die Finanzierung des üÖPNV wurde im Land Brandenburg mit Inkrafttreten der Novelle des ÖPNVG BB und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV) zum 01. Januar 2005 grundlegend reformiert. Darüber hinaus wurden zum 14. Dezember 2017 zusätzliche finanzielle Mittel im ÖPNVG BB verankert, die zur Umsetzung der Barrierefreiheit eingesetzt werden sollen.

Gleichfalls wurde verankert, dass verkehrspolitisch bedeutende Verkehrsangebote durch zusätzliche finanzielle Mittel unterstützt werden können. Hierzu lagen zum Redaktionsstand noch keine konkreten Ausgestaltungen etwaiger Verwaltungsverordnungen, wie z.B. für PlusBus-Linien, vor.

Gemäß § 9 Abs. 1 ÖPNVG BB sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr nach Möglichkeit durch **Fahrgelderträge** zu decken.

Deckungsfehlbeträge werden entsprechend § 9 Abs. 3 ÖPNVG BB durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen. An die Stelle verschiedener Einzelförderungen und Förderstränge ist dazu eine erhöhte pauschalierte Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger getreten. Die Einzelförderungen wurden durch ÖPNV-Mittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger ersetzt.

Gemäß § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB stellt das Land Brandenburg den Landkreisen und kreisfreien Städten jährlich 85 Millionen Euro als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zur Verfügung. Diese **Landeszuweisung** beinhaltet Mittel entsprechend dem Regionalisierungsgesetz, dem Entflechtungsgesetz i.V.m dem Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetzes sowie Mittel nach Maßgabe des Landeshaushaltes.

Darüber hinaus wird den Aufgabenträgern entsprechend § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB zusätzlich für das Jahr 2017 ein Betrag von 1 Million Euro und für die Jahre 2018 bis 2022 ein Betrag von 2 Millionen Euro jährlich zur Verfügung gestellt, die für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 BbgBGG verwendet werden sollen.

Die Ermittlung der auf den Landkreis Spree-Neiße entfallenden jährlichen Landeszuweisungen erfolgt über einen festgelegten Schlüssel entsprechend § 1 ÖPNV-FV. Der Schlüssel berücksichtigt mit einem Anteil von 49 Millionen Euro im Jahr 2017 bzw. 50 Millionen Euro in den Jahren 2018 bis 2022 Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponente wie Fläche, Fahrplanangebot, aufgewendeten Eigenmittel und Fahrgastzahlen. Ein weiterer Teil in Höhe von 37 Millionen Euro trägt den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung und berücksichtigt in der Schlüsselung Fläche, Fahrplankilometer und Schülerzahl.

Langfristig besteht das Risiko, dass die Höhe der Landesfinanzierung aufgrund Veränderungen in der Bundesfinanzierung, gesamtwirtschaftlicher Entwicklungen sowie sich verändernden Verkehrsanforderungen nicht mehr ausreichend ist. Aus diesem Grund werden in Kapitel 8.5 Anforderungen an das Land Brandenburg zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung gestellt.

8.2 Investiver Mitteleinsatz für den üÖPNV

Ein Teilbetrag der in Abschnitt 8.1 beschriebenen Landeszuweisungen von mindestens 18,12 vom Hundert der nach § 10 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes zugewiesenen Mittel ist durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke nach § 10 Abs. 1 Satz 2 und 3 des ÖPNV-Gesetzes einzusetzen. Darüber hinaus sind die Mittel nach § 10 Abs. 3 Satz 1 für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 des BbgBGG zu verwenden.

Zuwendungen für Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den üÖPNV

Der Landkreis Spree-Neiße nimmt seine Verantwortung für die investive Verwendung der zugewiesenen Mittel über die **Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr** (RL ÖPNV-Invest) wahr. Darin werden Fördergegenstände und Kriterien für förderfähige Maßnahmen und die Bemessung der Mittel festgelegt sowie die Verfahren der Mittelvergabe und der Kontrolle ihrer Verwendung geregelt. Die Investitionsrichtlinie ist als Anlage A6 Bestandteil des Nahverkehrsplanes. Sie entspricht inhaltlich den bundes- und landesgesetzlichen Regelungen sowie den Forderungen der Verordnung EG Nr. 1370/2007. Mit der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sollen folgende Änderungen an der ÖPNV-Richtlinie des Landkreises vorgenommen werden:

- ♦ In Punkt 1 (Rechtsgrundlage) war die Fassung des ÖPNVG auf die Änderung durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 sowie die Fassung der ÖPNVFV auf die Änderung durch Verordnung vom 18. Januar 2018 zu aktualisieren.
- ♦ In Punkt 2 (Zuwendungshöhe) wird der Höchstbetrag der Zuwendungshöhe auf 12.000 EUR für die Kategorien B und C1 sowie auf 5.000 EUR für die Kategorie C2 erhöht. Die Förderung darf jedoch nicht mehr als bis zu 75% (50% alt) der zuwendungsfähigen Kosten betragen.
- ♦ In Punkt 2 (Förderfähige Maßnahmen) wird als förderfähiger Neubau oder Ausbau genannter Einrichtungen die Kategorie C3 (aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion, mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität, Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag) aufgenommen. Bei den förderfähigen Maßnahmen werden neben Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit auch die Anpassungen der Haltestellen an die Qualitätsvorgaben der VBB-Qualitätsstandards (vgl. VBB 2015b) für förderfähig erklärt.
- ♦ In Punkt 4 (Zuwendungsvoraussetzungen) wird durch die Änderung in „mit Fördervorhaben weiterer Zuwendungsgeber im gleichen Gebiet abgestimmt ist“ die Möglichkeit einer Doppelförderung gewährt.
- ♦ In Punkt 9 (Nachweis der Verwendung und Auszahlung der Mittel/Abrechnung) wird geregelt, dass zunächst die Maßnahme durchgeführt werden muss, bevor die Zuwendungen ausgezahlt werden.

Es besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung der Zuwendungen. Die Förderentscheidung wird in Abhängigkeit der Haushaltslage durch den Zuwendungsgeber getroffen.

Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den üÖPNV betreffen mittelfristig hauptsächlich Bushaltestellen. Dafür werden nach der kreislichen Investitionsrichtlinie Zuwendungen im Rahmen einer Höchstbetragsförderung gewährt (siehe Anlage A6). Mit dieser Möglichkeit der Infrastrukturförderung sollen die Städte, Gemeinden und Ämter in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen durch den Aufgabenträger des übrigen ÖPNV unterstützt werden.

Das Gesamtvolumen der kreislichen Infrastrukturförderung beziffert sich im Planungszeitraum 2018 – 2022 auf 675 T€. Die Leistungsfähigkeit der kreislichen Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) ist damit limitiert. Es ist in diesem Zusammenhang darauf hinzuweisen, dass ein stärkeres Engagement im Sinne einer finanziellen Unterstützung durch den Bund und/oder das Land Brandenburg bisher ausgeblieben ist, so dass sowohl der Landkreis als auch die Städte und Gemeinden nicht über ausreichende erforderliche finanzielle Mittel für erforderliche Investitionen verfügen.

Ein erheblicher Teil des Zuwendungsbedarfs aus Mitteln des Aufgabenträgers für den ÖPNV entfällt auf die Beschaffung von Linienbussen einschließlich der Folgeinvestitionen in Werkstätten und Abstellplätze sowie für rechnergestützte Betriebsleitsysteme. Nach der VO EG 1370/2007 ist diese Förderung als Bestandteil des Ausgleichs für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen wettbewerbsneutral gegenüber allen durch Dienstleistungsauftrag gebundenen Verkehrsunternehmen zu gewähren. Im Landkreis Spree-Neiße wird dies bereits seit 2007 im Rahmen der geltenden Verkehrsverträge so gehandhabt und ist auch im Rahmen künftiger Vergabeverfahren und Vertragsgestaltungen so vorgesehen. Über die jährliche Berichterstattung der vertraglich gebundenen Verkehrsunternehmen übt der Aufgabenträger auch die Kontrolle über die Mittelverwendung aus.

Kommunales Infrastrukturprogramm des Landes Brandenburg (KIP)

Am 15. Dezember 2015 wurde die vom federführenden Ministerium der Finanzen erarbeitete **Rahmenförderrichtlinie des kommunalen Investitionsprogramms (KIP)** beschlossen. Damit haben Kommunen die Möglichkeit, ab Januar 2016 Mittel aus dem kommunalen Infrastrukturprogramm beim Land zu beantragen. Das Programm ist bis Ende 2019 befristet und steht allen Kommunen des Landes offen.

Im Rahmen des KIP werden Maßnahmen der Kommunen in vier Bereichen (Bildungs-, Verkehrs-, Feuerwehr- sowie Freizeit- und Sportinfrastruktur) mit insgesamt 130 Mio. Euro Landesmitteln gefördert. Für die Verkehrsinfrastruktur stehen insgesamt 20 Mio. Euro zur Verfügung. Die Landesmittel werden um kommunale Eigenanteile ergänzt.

Die KIP-Richtlinie wurde gemeinsam mit den für die genannten Infrastrukturbereiche fachlich zuständigen Ressorts – dem Ministerium für Bildung, Jugend und Sport, dem Ministerium des Inneren und für Kommunales sowie dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung – erarbeitet.

Im Wege des Zuwendungsrechts kann das kommunale Infrastrukturprogramm des Landes ab dem 1. Januar 2016 umgesetzt werden. Die beschlossene Richtlinie bündelt die Regelungen für die vier Infrastrukturbereiche in einer transparenten Rahmenvorschrift (vgl. MDF 2016). Der Landkreis Spree-Neiße empfiehlt den Kommunen die entsprechende Förderfähigkeit ihrer Projekte zu prüfen.

Kommunalinvestitionsförderungsgesetz (KInvFG) – Förderung von Investitionen in finanzschwachen Kommunen

Die Landesregierung stimmte am 1. September 2015 der Umsetzung des Kommunalinvestitionsförderungsgesetzes (KInvFG) des Bundes in Brandenburg zu. Den finanzschwachen Kommunen im Land stehen damit zwischen 2015 und 2020 zusätzliche Investitionsmittel in Höhe von 107,95 Mio. Euro zur Verfügung. Das Finanzministerium hat hierzu Kriterien aufgestellt, die festlegen, welche Kommunen in Brandenburg als finanzschwach gelten und wie hoch die jeweilige Förderung ausfällt.

Demnach sind sieben von 14 Kreisen finanzschwach sowie 114 von den 418 Kommunen im Land, darunter die drei kreisfreien Städte Brandenburg an der Havel, Cottbus und Frankfurt (Oder). Welche 14 Kommunen im Landkreis Spree-Neiße als finanzschwach gemäß § 6 Abs. 3 KInvFG gelten, ist der Tabelle 25 zu entnehmen.

Den betreffenden Gemeinden stehen Fördermittel zur Verfügung.

Tabelle 25: Finanzschwache Kommunen gem. § 6 Abs. 3 KInvFG im Landkreis Spree-Neiße

Amtlicher Gemeindeschlüssel	Stadt / Gemeinde	Fördersumme KInvFG-Mittel * (in EUR)
12077104402	Döbern	391.000
1207105700	Drebkau	667.100
1207107402	Felixsee	232.100
1207107600	Forst (Lausitz)	2.223.000
1207115302	Groß Schacksdorf-Simmersdorf	131.600
1207116000	Guben	2.060.800
1207116401	Guhrow	61.800
1207117607	Heinersbrück	71.100
1207118902	Jämlitz-Klein Düben	55.900
1207130100	Neuhausen/Spree	591.800
1207137200	Spremberg	2.611.800
1207139202	Tschernitz	149.700
1207140800	Welzow	436.600
1207141402	Wiesengrund	165.500

Quelle: KInvFG.
Anmerkungen: *gerundet

8.3 Abfrage von Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur des üÖPNV

Zur Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde über die Kreisverwaltung eine Abfrage zum mittelfristigen Bedarf an Investitionen in die lokale ÖPNV-Infrastruktur durchgeführt, da die bauliche und finanzielle Zuständigkeit für die Haltestelleninfrastrukturen bei den Städten und Gemeinden liegt. Die Zusammenfassung der gemeldeten Investitionsmaßnahmen wird in Tabelle 26 dargestellt. Die Gesamtdarstellung erfolgt im Anhang A7.

Entsprechend der vorgenannten Investitionsrichtlinie des Landkreises Spree-Neiße haben die Kommunen als Träger von Investitionsvorhaben die Möglichkeit, bis zum 30.09. eines jeden Jahres für das jeweilige Folgejahr ihren Bedarf an Zuwendungen für geplante Investitionsmaßnahmen in Anlagen der ÖPNV-Infrastruktur beim Aufgabenträger anzumelden.

Der Aufgabenträger kontrolliert auch die ordnungsgemäße Verwendung der Fördermittel. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste (Motorik, Sensorik, Kognition) nach den „Planungsgrundlagen für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV im Land Brandenburg“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg zu berücksichtigen.

Die von den Städten und Gemeinden im Ergebnis der Abfrage gemeldeten Bedarfe belaufen sich insgesamt auf 1.744,50 T€ sowie bezogen auf den Planungszeitraum 2018 – 2022 auf 1.643,5 T€. Unabhängig von der Frage, ob die gemeldeten Bedarfe durch die kreisliche Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) förderfähig sind, sind die in der RL ÖPNV-Invest zur Verfügung stehenden Mittel des Landkreises jedoch begrenzt und reichen nicht zur Umsetzung der gemeldeten Bedarfe aus.

Tabelle 26: Bedarfsschätzung von Investitionsmaßnahmen auf Gemeindeebene

Maßnahmen und Finanzbedarf							
	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	Gesamt
Zahl der geplanten Maßnahmen	19	23	24	18	22	6	112
Bedarf an zuzuwendenden Kosten [in TEUR]	224,5	308,0	686,5	216,0	208,5	101,0	1.744,5

Datengrundlage: Erhebung der Investitionsplanungen der Gemeinden, Ämter und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Spree-Neiße.

8.4 Entwicklung von Fahrgelderträgen und Kosten

Fahrgelderträge

Die Entwicklung der Leistungsparameter des üÖPNV der letzten Jahre zeigt, dass trotz des Einsatzes der im Landkreis Spree-Neiße operierenden Verkehrsunternehmen ein Rückgang der Fahrgastzahlen in erheblichem Umfang erfolgt ist. Ein Rückgang von Fahrgelderträgen ist daher in Abhängigkeit von den Tarifentwicklungen nicht auszuschließen, so dass entsprechende Prüfungen einer Anpassung des Leistungsumfangs im Linienverkehr regelmäßig erfolgen sollten.

Die Tarifgestaltung befindet sich dabei im Zielkonflikt, einerseits höchstmögliche Einnahmen von jedem Fahrgast zu erzielen, andererseits aber selbst zur Erhaltung des Bestandes an Fahrgästen und zur Gewinnung neuer Fahrgäste beizutragen. Beide Komponenten zusammen bilden die Tarifergiebigkeit heraus. Die angenommene Entwicklung der Verkehrstarife um 2,15% pro Jahr entsprechend dem Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Spree-Neiße, Fortschreibung 2012 bis 2016 (vgl. LK SPN 2012) führt zu einer theoretischen Erlösergiebigkeit von 50-70%.

Die Tarifentwicklung der vergangenen Jahre sowie die derzeitige Entwicklung mit einer Nullrunde zumindest für das Jahr 2018 weichen von den ursprünglichen Erwartungen

deutlich ab, so die erwartete Einnahmenentwicklung nur bei Erhöhung der Fahrgastzahlen bei gleichzeitiger Zunahme der Anzahl verkaufter Fahrausweise zu erreichen wäre.

Als Gesellschafter des VBB wird der Landkreis Spree-Neiße sich dafür einsetzen, weiterhin regelmäßige angemessene Anpassungen der Beförderungsentgelte im VBB-Tarif zu erreichen, um die Risiken der allgemeinen Kostenentwicklungen nicht einseitig den Betreibern der üÖPNV-Leistungen zuzuordnen. Auch bei entsprechend erfolgreicher Tarifsteigerung ist dabei jedoch ein Rückgang von Fahrgelderträgen nicht unwahrscheinlich.

Für Verkehrsunternehmen im Land Brandenburg einzige noch als Erlöse vereinnahmte gesetzliche Erstattung ist die für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX. Diese Erlöse werden dem allgemeinen Trend folgend geringfügig weiter ansteigen, fallen anteilig aber kaum ins Gewicht.

Kosten

Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Kosten sind

- ◆ die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
- ◆ die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
- ◆ die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff
- ◆ der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
- ◆ die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.

Aus den Maßnahmen des Angebotskonzepts in Kapitel 5 ergeben sich für das Leistungsvolumen sowie den Personalbedarf keine signifikanten Änderungen des Gesamtleistungsvolumens des Landkreises. Bezüglich des Umfangs des erforderlichen Investitionsbedarfes zur Erlangung der vollständigen Barrierefreiheit in der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 wird von der Kostenentwicklung innerhalb der im vorherigen Kapitel dargestellten Investitionsplanung ausgegangen. Dies entspricht einer stufenweisen Umsetzung wie in Kapitel 6.7 dargestellt.

Ein Risikofaktor bleibt die Entwicklung für Dieselkraftstoff, die im Wesentlichen von der Preisentwicklung für Rohöl abhängig ist und in den vergangenen Jahren von stärkeren Verwerfungen gekennzeichnet war. Langfristig gab es seit 2000 eine Verteuerung von Dieselkraftstoff um 35%, dies entspricht gut 2,0% pro Jahr (vgl. Statistisches Bundesamt 2016). In diesem Zusammenhang ist zu empfehlen, auch die Kostenentwicklung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebssystemen sowie deren Betriebskosten weiter zu verfolgen und auch im Zusammenhang mit der jeweils aktuellen Förderpolitik des Bundes und Dritter zu bewerten.

Risiken bestehen weiter darin, dass verringerte Fahrgastzahlen und Fahrgelderträge im praktischen Betrieb nicht in gleicher Höhe kompensiert werden können, da sie Aufwandsposten wie Fahrzeuge, Fahrpersonal etc. Sprungkosten darstellen.

Daneben ist im Bereich der Betriebs- und Personalkosten mit einer allgemeinen Fortsetzung des Trends zur Kostensteigerung zu rechnen.

8.5 Anforderungen an das Land Brandenburg zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Finanzierung

Dynamisierung der Landeszuschüsse

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Die Mittel werden ab 2016 auf jährlich acht Milliarden Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8% dynamisiert.

Im Juni 2016 einigten sich Bund und Länder auf die Bereitstellung von zusätzlich 200 Mio. Euro, sodass die Höhe der Regionalisierungsmittel auf jährlich 8,2 Milliarden Euro steigt. Diese Mittel werden fast ausschließlich an die ostdeutschen Bundesländer gezahlt, die sich aufgrund des Verteilungsschlüssels der Regionalisierungsmittel, dem Kieler Schlüssel, bisher benachteiligt sahen (vgl. Allianz pro Schiene 2016).

Aufgrund der Festsetzung der Regionalisierungsmittel sowie der in §37 ERegG von August 2016 festgesetzten Begrenzung der Trassenentgelte an die vereinbarte Dynamisierung sollte die Dynamisierung in Höhe von 1,8% auch auf die jährliche Landeszuweisung an den Landkreis Spree-Neiße angewendet werden.

Nutzung von Tourismusbeiträgen für touristische ÖPNV-Angebote – Erforderliche Anpassung des Kommunalabgabengesetzes (KAG BB)

§ 11 Abs. 5 KAG BB regelt die Zweckbindung von Tourismusbeiträgen. Aktuell können Tourismusbeiträge zur „Herstellung, Anschaffung, Erweiterung und Unterhaltung der zu Tourismuszwecken bereitgestellten Einrichtungen und Anlagen“ eingesetzt werden.

Zielstellung ist aus Sicht des Landkreises Spree-Neiße, die Verwendung dieser Abgaben für die Umsetzung von Mobilitätskonzepten des übrigen ÖPNV zu eröffnen und damit zum Beispiel Initiativen zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV für Gästekarteninhaber zu ermöglichen (Finanzierungsanteile aus Tourismusbeiträgen).

Es ist daher erforderlich, die Zulässigkeit der entsprechenden Verwendung von Tourismusbeiträgen feststellen zu lassen, soweit dies auf Basis der derzeitigen Formulierung möglich ist. Anderenfalls ist eine Modifizierung von § 11 Abs. 5 erforderlich, um eine (Mit-) Finanzierung der Umsetzung von Mobilitätskonzepten des übrigen ÖPNV zu ermöglichen.

Geeignete Formulierungen können eine Zweckbindung zum Einsatz im übrigen ÖPNV beinhalten oder aber offen auf eine „Förderung tourismusspezifischer Aufgaben“ ausgerichtet sein.

Erfolgreiche Beispiele für die erfolgte Modifikation der Kommunalabgabengesetze bestehen z.B. mit den Ländern Baden-Württemberg sowie Schleswig-Holstein.

8.6 Gesamtfinanzierungsbedarf im üÖPNV

Finanzierung des üÖPNV im Land Brandenburg

Die Finanzierung des üÖPNV im Land Brandenburg wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG BB sowie durch die ÖPNVFV geregelt. Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind entsprechend § 9 Abs. 1 ÖPNVG BB nach Möglichkeit durch **Fahrgelderträge** zu decken.

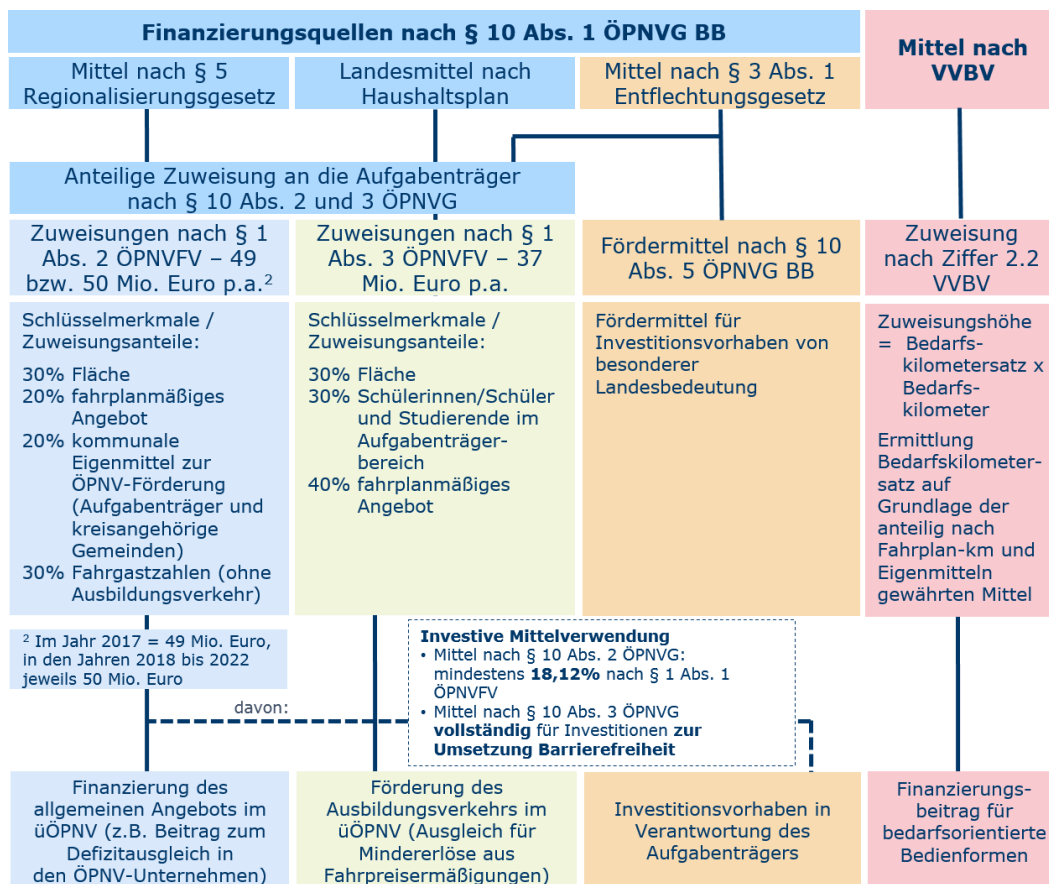
Deckungsfehlbeträge werden entsprechend § 9 Abs. 3 ÖPNVG BB durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten

veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen. An die Stelle verschiedener Einzelförderungen und Förderstränge ist dazu seit 2005 eine erhöhte pauschalierte Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger getreten. Die Einzelförderungen wurden durch ÖPNV-Mittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger ersetzt.

Diese **Landeszuweisungen** beinhalten Mittel entsprechend dem Regionalisierungsgesetz, dem Entflechtungsgesetz sowie den ehemaligen Mitteln entsprechend § 45a PBefG und beträgt derzeit entsprechend § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB jährlich 85 Millionen Euro sowie entsprechend § 10 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG BB zusätzlich 1 Million im Jahr 2017 sowie 2 Millionen in den Jahren 2018 bis 2022.

Die Ermittlung der auf den Landkreis Spree-Neiße entfallenden jährlichen Landeszuweisungen erfolgt über einen festgelegten Schlüssel entsprechend § 1 ÖPNVfV. Der Schlüssel berücksichtigt mit einem Anteil von 49 (2017) bzw. 50 (2018 bis 2022) Millionen Euro Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten wie Fläche, Fahrplanangebot, aufgewendeten Eigenmitteln und Fahrgastzahlen. Ein weiterer Teil in Höhe von 37 Millionen Euro trägt den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung und berücksichtigt in der Schlüsselung Fläche, Fahrplankilometer und Schülerzahl.

Abbildung 15: Finanzierungsgrundsätze für den üÖPNV im Land Brandenburg im Überblick



Hinweis: Mittel nach §3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz: Ende zum 31.12.2019, Nachfolgeregelung erforderlich
 Ohne Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg.

Neben den Landeszuweisungen entsprechend § 10 Abs. 2 und 3 ÖPNVG BB werden folgende weitere Zuweisungen bzw. Zahlungen durch das Land Brandenburg gewährt:

- ♦ **Zuweisung für bedarfsorientierte Bedienformen** auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) sowie
- ♦ Zahlungen zum Ausgleich des **Mobilitätstickets Brandenburg** als Sozialticket mit sozialpolitisch erwünscht niedrigem Tarifniveau.

Die Finanzierungsgrundsätze für den üÖPNV im Land Brandenburg werden in **Abbildung 15** zusammenfassend dargestellt.

Ein Teilbetrag der zuvor beschriebenen Landeszuweisungen von **mindestens 18,12 von Hundert** der nach § 10 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes zugewiesenen Mittel ist durch die kommunalen Aufgabenträger **für investive Zwecke** nach § 10 Abs. 1 Satz 2 und 3 ÖPNVG BB einzusetzen. Die Zuweisungen entsprechend § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB sind zur Umsetzung der Barrierefreiheit zu verwenden.

Handlungsbedarf zur Sicherung der Finanzierung des üÖPNV

Die in 2016 festgeschriebene Revision der Regionalisierungsmittel und die darin festgelegte jährliche Dynamisierung der Mittelzuweisung führt bis dato nicht zu einer Erhöhung der nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB an die kommunalen Aufgabenträger zugewiesenen Beträge. Hier besteht aus Sicht des Landkreises der in Kapitel 8.5 adressierte Handlungsbedarf seitens des Landes.

Die Mittelzuweisungen aus dem Entflechtungsgesetz werden nicht über den 31. Dezember 2019 hinaus fortgeführt. Durch die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 erhalten die Länder ab 2020 mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes, so dass finanziellen Einbußen der Länder vermieden werden. Aus Sicht des Landkreises ist daher eine zeitnahe und verbindliche landesrechtliche Nachfolgeregelung durch das Land Brandenburg zu treffen.

Finanzierung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße

Der Finanzierungsbedarf für den Aufgabenträger des üÖPNV ergibt sich aufbauend auf die beschriebenen gesetzlichen Grundlagen einerseits aus der Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EUVO begründen und andererseits aus der Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur (siehe Abschnitt 8.2) sowie der Förderung von Fahrzeugen.

Zur Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur ist im Zeitraum von 2018 – 2022 ein Betrag von insgesamt 675 TEUR vorgesehen. Zusammen mit dem jährlichen Volumen der verkehrsvertraglich vorgesehenen Fahrzeugförderung, wird damit der investiv einzusetzende Anteil der zur Verfügung gestellten Landesmittel sichergestellt.

Insbesondere unter Berücksichtigung der Zielstellung zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit sind die derzeit vorgesehenen Mittel jedoch keinesfalls ausreichend. Die für den Landkreis Spree-Neiße durch die Änderung des ÖPNVG BB vom 14. Dezember 2017 zusätzlichen Landeszuweisungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit nach § 10 Abs. 3 Satz 1 in Höhe von 38 TEUR im Jahr 2017 und voraussichtlich 75 TEUR in den Jahren 2018 bis 2022 tragen nicht wesentlich zur Verbesserung der Situation bei. Eine bedarfsgerechte Investitionstätigkeit der Städte und Gemeinden erfordert daher aus Sicht des Landkreises eine deutlich stärkere finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder das Land Brandenburg, da sowohl der Landkreis als auch die Städte und Gemeinden nicht über ausreichende erforderliche finanzielle Mittel verfügen.

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Spree-Neiße ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVFV BB für Leistungen der im kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

Der Landkreis Spree-Neiße nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit. Insgesamt wird davon ausgegangen, dass im Rahmen der laufenden Verkehrsverträge keine unplanmäßige Änderung des Zuschussbedarfs aus Mitteln des Kreishaushaltes erforderlich ist.

Literaturverzeichnis

- Allianz pro Schiene (2016): Sicherheit für den Nahverkehr: Regionalisierungsmittel werden aufgestockt. URL: <https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/mehr-regionalisierungsmittel-fuer-nahverkehr/>. Letzter Zugriff: 21.12.2016.
- Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2015): Bevölkerungsprognose für das Land Brandenburg 2014 bis 2040. Statistischer Bericht A I 8 – 15. Erarbeitet mit dem Landesamt für Bauen und Verkehr Brandenburg.
- BA (Bundesagentur für Arbeit) (2015): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte nach Kreisen und kreisfreien Städten. Stichtag: 31. Dezember 2015.
- BA (Bundesagentur für Arbeit) (2015a): Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte Aus- und Einpendler im Land Brandenburg. Stichtag: 30. Juni 2015.
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014) Barrierefreiheit im ÖPNV – Hinweise für die Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des PBefG der Arbeitsgruppen "Planung" und "Vergabe". September 2014.
- BAG-SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.) (2016): Finanzierung. URL: <http://bag-spnv.de/finanzierung>. Letzter Zugriff: 22.08.2016.
- BTE (Tourismus- und Regionalberatung, die Raumplaner, INPOLIS UCE GmbH) (2013): Regionales Entwicklungskonzept Cottbus – Guben – Forst (Lausitz). Im Auftrag der Gemeinsamen Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg. Berlin. 2013.
- Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (2014): Modellvorhaben Land(auf)Schwung. Start- und Qualifizierungsphase. Profile der Bewerberregionen. Stand 18.12.2014.
- BVU u.a. (BVU Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH u.a.) (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht vom 11. Juni 2014.
- CV (Cottbusverkehr GmbH) (2016): Fahrplan 2016. URL: <http://www.cottbusverkehr.de/fahrplan/>. Letzter Zugriff: 06.06.2016.
- CV (Cottbusverkehr GmbH) (2016a): Datenlieferung per Email vom 21.09.2016.
- CV (Cottbusverkehr GmbH) (2016b): Jahresabschluss zum Geschäftsjahr vom 01.01.2015 bis 31.12.2015. In: www.bundesanzeiger.de.
- CV (Cottbusverkehr GmbH) (2016c): Zweiter Elektrobus-Test gestartet. URL: <http://www.cottbusverkehr.de/2-ebus-im-test/>. Letzter Zugriff: 20.01.2017.
- DB Regio Bus Ost GmbH (2016): Fahrplan 2016. URL: https://www.bahn.de/bin/tmt_parser.pl. Letzter Zugriff: 06.06.2016.
- DB Regio Bus Ost GmbH (2016a): Datenlieferung per Email vom 19.08.2016.
- ETC (ETC Transport Consultants GmbH) (2017a): Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg. Abschlussdokumentation, Stand: August 2017.
- ETC (ETC Transport Consultants GmbH) (2017b): Korridoruntersuchung Regionalverkehr Brandenburg. Steckbriefe Korridore A bis I.
- Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg (2009): Leitfaden zur Entwicklung der Region entlang der Achse Altdöbern – Drebkau – Welzow – Spremberg.

- ifs. GmbH (2016): Kleinräumige Bevölkerungsprognosen LK OSL und LK SPN des Landes Brandenburg
- Kooperationsgemeinschaft RWK Westlausitz (2006): Regionaler Wachstumskern Westlausitz. Standortentwicklungskonzept. Stand September 2006.
- LAG Energieregion im Lausitzer Seenland e.V. (Lokale Aktionsgruppe Energieregion im Lausitzer Seenland e.V.) (2016): Regionale Entwicklungsstrategie der Lokalen Aktionsgruppe „Energieregion im Lausitzer Seenland“ e.V. für die Förderperiode 2014-2020.
- LAG Spree-Neiße-Land e.V. (Lokale Aktionsgruppe Spree-Neiße-Land e.V.) (2014): Regionale Entwicklungsstrategie der LEADER-Region Spree-Neiße-Land (2014 – 2020).
- LAG Spreewaldverein e.V. (Lokale Aktionsgruppe Spreewaldverein e.V.) (2014): Regionale Entwicklungsstrategie der lokalen Aktionsgruppe Spreewaldverein e.V. für die Förderperiode 2014-2020.
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2015): Berichte der Raumbearbeitung, Kreisprofil Spree-Neiße 2015. Hoppegarten.
- LK SPN (Landkreis Spree-Neiße) (2012): Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Spree-Neiße, Fortschreibung 2012 bis 2016. KT-Beschluss Nr. 255-027/2012 vom 13.06.2012, Forst (Lausitz).
- LK SPN (Landkreis Spree-Neiße) (2012a): Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest). Kreistagsbeschluss vom 13.06.2012, Forst (Lausitz).
- LK SPN (Landkreis Spree-Neiße) (2012b): Kreisentwicklungskonzeption 2020. Kreistagsbeschluss Nr.: 243-030/2012 vom 05.12.2012. Forst (Lausitz).
- LK SPN (Landkreis Spree-Neiße) (2016): Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Spree-Neiße vom 21.04.2016, Forst (Lausitz).
- LK SPN (Landkreis Spree-Neiße) (2012b): Kreisentwicklungskonzeption 2020. KT-Beschluss Nr. 243-030/2012 vom 05.12.2012, Forst (Lausitz).
- LK SPN (Landkreis Spree-Neiße) (2016c): Datenlieferung per Email vom 31.01.2017 durch Frau Szramek, FB Schule und Kultur.
- LK SPN (Landkreis Spree-Neiße) (2017a): Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr, Entwurfsfassung 2018, Stand 23.02.2017.
- LK SPN (Landkreis Spree-Neiße) (2017b): 5. Fortschreibung Schulentwicklungsplanung 2017 – 2022, Stand 01.06.2017. 2017.
- MBJS (Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (2016): Schuldaten für die Schuljahre 2008/09 bis 2015/16.
URL: http://www.mbjs.brandenburg.de/sixcms/list.php?template=mappen_mbjs&jahr=2015/2016&mappe=2. Letzter Zugriff: 01.02.2017.
- MBJS (Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (2016): Schüler, Klassen und Klassenfrequenzen nach Kreisen, Schulformen, Trägerschaft und Schulen ("schul-scharfe" Auswertungen).
URL: http://www.mbjs.brandenburg.de/sixcms/list.php?template=mappen_mbjs&jahr=2015/2016&mappe=2. Letzter Zugriff: 31.01.2017.
- MDF (Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg) (2016): Kommunale Investitionsprogramme im Land Brandenburg.

URL: <http://www.mdf.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.414462.de>. Letzter Zugriff: 13.01.2017.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (ohne Jahresangabe): Parken am Bahnhof im Land Brandenburg. Abstellen von Fahrrad (B+R) und Auto (P+R) leicht gemacht. Potsdam. URL: http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Leitfaden_B%20R_P%20R.pdf. Letzter Zugriff: 03.10.2017.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2011): Bahnhof und Stadt. Ein Leitfaden für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern im Land Brandenburg. Potsdam.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2012): Landesnahverkehrsplan 2013-2017. Potsdam.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017b): Landesnahverkehrsplan 2018 – 2022. Regionaldialoge 2017. Cottbus 15.06.2017
URL: http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/Regiodialog%20LNVP%202017dh%20%28SO%29_endg.pdf. Letzter Zugriff: 03.10.2017.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017b): Kabinett beschließt „Mobilitätsstrategie 2030“.
URL: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.479021.de>. Letzter Zugriff: 08.02.2017.

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017c): Landesnahverkehrsplan 2018. Entwurf Stand 20.10.2017. Potsdam 20.10.2017
URL: http://www.mil.brandenburg.de/media_fast/4055/LNVP_2018_Endfassung%20Entwurf%2020102017_barrierefrei.pdf. Letzter Zugriff: 30.11.2017.

MUGV (Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg) (2009): Masterplan Region Lieberose. Abschlussbericht des diskursiven Planungsverfahrens. Potsdam. Stand Dezember 2009.

MWE (Ministerium für Wirtschaft und Europaangelegenheiten des Landes Brandenburg) (2013): Aktualisierung und Fortschreibung des Standortentwicklungskonzeptes für den Regionalen Wachstumskern (RWK) Westlausitz. Stand 27.09.2013.

OVG (Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg) (2016): Beschluss Az OVG 10 S 16.15 vom 6. Mai 2016.

Leipziger Institut für Energie GmbH (2015): Mobilitätsstrategie für die Wirtschaftsregion Westlausitz. Handlungsempfehlungen. Im Auftrag des Regionalen Wachstumskerns Westlausitz. Leipzig. Stand 01.09.2017.

Staatskanzlei des Landes Brandenburg (2006): Presseinformation zum Kabinettsbeschluss zu ausgewählten Schlüsselmaßnahmen in den RWK. Potsdam. 05.12.2006

Stadt Forst (Lausitz) (2010): Energie- und Klimakonzept Forst (Lausitz) „Klimaneutrale Stadt Forst bis 2030“. Stand: 29.11.2010.

Stadt Forst (Lausitz) (2015): Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Forst (Lausitz) Fortschreibung und Überarbeitung 2015. Stand: 27.02.2015.

Stadt Guben (2007): »Guben Strategie 2020 – Stadt im Aufbruch« Integriertes Stadtentwicklungskonzept inkl. Fortschreibung Stadtumbaukonzept. Stand 21.12.2007.

- Stadt Guben (2014): Fortschreibung der Stadtumbaustategie der Stadt Guben 2030. Stand 15.05.2014.
- Städteverbund Calau, Lübbenau/Spreewald und Vetschau/Spreewald (2014): Regionalstrategie Daseinsvorsorge // Region Spreewalddreieck. Stand Februar 2014.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2016): Kraftfahrzeugbestand nach Kraftfahrzeugarten - Stichtag 01.01. - regionale Tiefe: Kreise und krfr. Städte.
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2016a): Regionalatlas Deutschland Indikatoren des Indikatorensystems 'Nachhaltigkeit' Themenbereich 'PKW-Dichte'.
- Statistisches Bundesamt (2016): ‚Preise und Preisindizes für Verkehr‘, Fachserie 17, Reihe 9.2.
- Statistisches Jahrbuch Brandenburg (2015): Beherbergungsbetriebe sowie Gäste, Übernachtungen und Aufenthaltsdauer 2014 nach Verwaltungsbezirken und Reisegebieten.
- tamen. Entwicklungsbüro Arbeit und Umwelt GmbH und Zuhause in Brandenburg e.V. (2015): Entwicklung einer Rückkehrer- und Zuzüglerstrategie für die Wirtschaftsregion Westlausitz. Marketingplan mit Vorschlägen zur Umsetzung von Maßnahmen. Stand 12.08.2015.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2012): Handbuch Bürgerbus. Stand 24. Mai 2012. URL: <http://images.vbb.de/assets/downloads/file/8014.pdf>. Letzter Zugriff: 03.10.2017.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2013): Verkehrserhebung des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg im Jahr 2013.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2013a): Leitfaden „48-Stunden Brandenburg“. Stand 18. Dezember 2013. URL: <http://images.vbb.de/assets/downloads/file/19006.pdf>. Letzter Zugriff: 03.10.2017.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2013b): Handbuch Nahverkehr und Tourismus im Land Brandenburg. Stand 31. Oktober 2013. URL: <http://images.vbb.de/assets/downloads/file/18665.pdf>. Letzter Zugriff: 03.10.2017.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2015a): Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. 4. Aktualisierung. Stand 18.06.2015.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2015b): Der Verbundbericht 2015. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2016): Der Verbundbericht 2016. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2017): Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Stand 08/2017. URL: <http://images.vbb.de/assets/ftp/file/14972.pdf>. Letzter Zugriff: 03.10.2017.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2017a): ÖPNV-Konzept 2030. Regionaldialog Cottbus, Präsentation vom 15.06.2017.
- VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.) (2001): VDV-Schrift 4: Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV. Verband Deutscher Verkehrsunternehmen. 2001. Köln.
- ver.di (Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft) (2015): Direktvergabe der Nahverkehrsleistung an die Cottbusverkehr GmbH. URL: <http://www.lausitz-branchen.de/branchenbuch/2015/05/26/direktvergabe-der-nahverkehrsleistung-an-die-cottbusverkehr-gmbh/>. Letzter Zugriff: 06.02.2017.

Anhänge

A1 Bevölkerungsentwicklung

Tabelle 27: Bevölkerungsprognose Landkreis Spree-Neiße nach Ämtern und amtsfreien Städten/Gemeinden, Bevölkerung gesamt

Ämter, amtsfreie Städte / Gemeinden	2013	Prognose 2020	Prognose 2030	Entwicklung 2030 zu 2013	
Drebkau	5.734	5.486	4.923	-811	-14,1%
Forst (Lausitz)	19.053	18.051	15.990	-3.063	-16,1%
Guben	17.655	16.042	13.339	-4.316	-24,4%
Kolkwitz	9.274	8.762	7.774	-1.500	-16,2%
Neuhausen/Spree	5.083	4.764	4.221	-862	-17,0%
Schenkendöbern	3.732	3.434	3.104	-628	-16,8%
Spremberg	22.431	21.215	18.814	-3.617	-16,1%
Welzow	3.731	3.449	2.984	-747	-20,0%
Burg (Spreewald)	9.207	8.734	7.846	-1.361	-14,8%
Döbern-Land	11.944	11.237	9.831	-2.113	-17,7%
Peitz	11.055	10.366	9.254	-1.801	-16,3%
Landkreis Spree-Neiße	118.899	111.541	98.081	-20.818	-17,5%

Datengrundlage: LBV 2012.

Tabelle 28: Bevölkerungsprognose Landkreis Spree-Neiße nach Ämtern und amtsfreien Städten/Gemeinden, Bevölkerung unter 15 Jahren

Ämter, amtsfreie Städte / Gemeinden	2013	Prognose 2020	Prognose 2030	Entwicklung 2030 zu 2013	
Drebkau	654	630	403	-251	-38,3%
Forst (Lausitz)	2.086	1.971	1.534	-552	-26,5%
Guben	1.620	1.490	974	-646	-39,9%
Kolkwitz	1.082	926	544	-538	-49,8%
Neuhausen/Spree	563	477	288	-275	-48,8%
Schenkendöbern	360	266	230	-130	-36,1%
Spremberg	2.361	2.377	1.733	-628	-26,6%
Welzow	365	325	245	-120	-32,9%
Burg (Spreewald)	1.124	958	622	-502	-44,7%
Döbern-Land	1.334	1.157	771	-563	-42,2%
Peitz	1.226	1.077	725	-501	-40,8%
Landkreis Spree-Neiße	12.775	11.656	8.070	-4.705	-36,8%

Datengrundlage: LBV 2012.

Tabelle 29: Bevölkerungsentwicklung amtsfreie Städte/Gemeinden, amtsangehörige Städte/Gemeinden und Ämter im Landkreis Spree-Neiße von 2007 bis 2015 (Stichtag 31.12.)

Gemeinden	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Briesen	821	831	825	811	798	812	803	784	767
Burg (Spreewald)	4.536	4.469	4.459	4.391	4.358	4.322	4.323	4.335	4.338
Dissen-Striesow	1.052	1.042	1.039	1.033	1.022	1.035	1.036	1.013	1.006
Döbern, Stadt	3.786	3.696	3.642	3.618	3.540	3.455	3.351	3.328	3.296
Drachhausen	848	855	836	843	841	834	829	814	816
Drebkau, Stadt	6.223	6.104	5.984	5.910	5.866	5.811	5.734	5.716	5.626
Drehnow	606	587	583	578	577	558	546	548	550
Felixsee	2.301	2.249	2.192	2.210	2.172	2.143	1.981	1.929	1.920
Forst (Lausitz), Stadt	21.674	21.304	20.971	20.618	20.299	20.079	19.053	18.945	18.773
Groß Schacksdorf-Simmersdorf	1.331	1.228	1.145	1.070	1.147	1.188	1.123	1.220	1.233
Guben, Stadt	20.415	20.049	19.661	19.320	18.931	18.618	17.655	17.431	17.616
Guhrow	583	578	563	558	552	559	531	523	514
Heinersbrück	668	652	642	632	629	629	608	598	602
Hornow-Wadelsdorf	637	638	612	605	605	603	607	603	586
Jämlitz-Klein Düben	502	495	481	491	491	497	476	487	482

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Gemeinden	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Jänschwalde	1.884	1.828	1.776	1.751	1.738	1.691	1.570	1.559	1.535
Kolkwitz	9.885	9.773	9.664	9.542	9.457	9.461	9.274	9.234	9.147
Neiße-Malxetal	1.836	1.800	1.799	1.799	1.783	1.761	1.699	1.662	1.657
Neuhausen/Spree	5.491	5.386	5.310	5.237	5.164	5.128	5.083	5.013	4.997
Peitz, Stadt	4.866	4.792	4.684	4.597	4.569	4.509	4.449	4.369	4.445
Schenkendöbern	4.142	4.139	4.062	3.942	3.875	3.804	3.732	3.701	3.662
Schmogrow-Fehrow	921	885	877	867	857	843	825	814	813
Spremberg, Stadt	25.484	25.050	24.718	24.373	23.991	23.878	22.431	22.326	22.232
Tauer	792	787	762	751	748	741	728	719	709
Teichland	1.233	1.228	1.192	1.171	1.170	1.169	1.175	1.155	1.150
Tschernitz	1.535	1.486	1.435	1.393	1.347	1.345	1.288	1.280	1.271
Turnow-Preilack	1.235	1.233	1.222	1.204	1.176	1.152	1.150	1.145	1.154
Welzow, Stadt	4.059	4.057	3.973	3.806	3.684	3.652	3.731	3.703	3.645
Werben	1.843	1.812	1.795	1.763	1.760	1.744	1.689	1.694	1.703
Wiesengrund	1.609	1.593	1.566	1.516	1.515	1.497	1.419	1.382	1.390
Landkreis Spree-Neiße	132.798	130.626	128.470	126.400	124.662	123.518	118.899	118.030	117.635

Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2015.

Anmerkungen: Die Gemeinde Hornow-Wadelsdorf wurde am 1. Januar 2016 in die Stadt Spremberg eingemeindet, Hornow und Wadelsdorf bilden seither eigenständige Ortsteile von Spremberg.

A2 Schülerzahlen

Tabelle 30: Schüler* an allgemeinbildenden Schulen** nach Schulform, Trägerschaft und Schulstufen im Landkreis Spree-Neiße (Schuljahr 2015/2016)

Schule mit Kurzname(n)	Schule gesamt		Primarstufe		Sekundarstufe I		Gymnasiale Oberstufe		Geistige Entwicklung	
	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.
Grundschulen in öffentlicher Trägerschaft										
100020 (G) Forst Mitte	286	0	286	0	0	0	0	0	0	0
100043 (G) 4 Keune	150	0	150	0	0	0	0	0	0	0
100067 (G) Nordstadt	300	0	300	0	0	0	0	0	0	0
101175 (G) Welzow	169	0	169	0	0	0	0	0	0	0
101187 (G) Scholl	125	0	125	0	0	0	0	0	0	0
101205 (G) Kollerberg	308	0	308	0	0	0	0	0	0	0
101229 (G) Sellessen	169	0	169	0	0	0	0	0	0	0
101230 (G) Lindgren	246	0	246	0	0	0	0	0	0	0
101254 (G) Döbern	290	0	290	0	0	0	0	0	0	0
101667 (G) Leuthen	80	0	80	0	0	0	0	0	0	0
101679 (G) Mosaik Peitz	347	0	347	0	0	0	0	0	0	0
101734 (G) Kolkwitz	259	0	259	0	0	0	0	0	0	0
101746 (G) Krieschow	139	0	139	0	0	0	0	0	0	0
101771 (G) Drebkau	175	0	175	0	0	0	0	0	0	0

Schule mit Kurzname(n)	Schule gesamt		Primarstufe		Sekundarstufe I		Gymnasiale Oberstufe		Geistige Entwicklung	
	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.
101825 (G) 5 Schröter Guben	301	0	301	0	0	0	0	0	0	0
101850 (G) Frieden Guben	391	0	391	0	0	0	0	0	0	0
101862 (G) KRABAT Jänschw.	158	0	158	0	0	0	0	0	0	0
105790 (G) Laubsdorf	179	0	179	0	0	0	0	0	0	0
110929 (G) Kosyk Briesen	178	0	178	0	0	0	0	0	0	0
110980 (G) Grano	139	0	139	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	4.389	0	4.389	0	0	0	0	0	0	0
Grundschulen in freier Trägerschaft										
106290 (G) Ev. Groß Kölzig	142	0	142	0	0	0	0	0	0	0
106380 (G) GS Spremberg ASF	102	0	102	0	0	0	0	0	0	0
106434 (G) Ev GS Forst	134	0	134	0	0	0	0	0	0	0
106707 (G) Archimedes	49	0	49	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	427	0	427	0	0	0	0	0	0	0
Grundschulen insgesamt	4.816	0	4.816	0	0	0	0	0	0	0
Oberschulen in öffentlicher Trägerschaft										

Schule mit Kurzname(n)	Schule gesamt		Primarstufe		Sekundarstufe I		Gymnasiale Oberstufe		Geistige Entwicklung	
	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.
110012 (S) 1 Forst	279	30	0	0	279	30	0	0	0	0
110024 (S) Theiss Döbern	292	0	0	0	292	0	0	0	0	0
110942 (S) Peitz	197	0	0	0	197	0	0	0	0	0
110954 (G/S) S/G Ober- schule...	432	0	253	0	179	0	0	0	0	0
110991 (S) Curie Guben	278	0	0	0	278	0	0	0	0	0
130187 (S) Finkenweg Spremb.	299	0	0	0	299	0	0	0	0	0
Insgesamt	1.777	30	253	0	1.524	30	0	0	0	0
Oberschulen insgesamt	1.777	30	253	0	1.524	0	0	0	0	0
Gymnasien in öffentlicher Trägerschaft										
120017 (OG) Jahn Forst	514	0	0	0	340	0	174	0	0	0
120200 (OG) Strittmatter Spremb.	606	0	54	0	370	0	182	0	0	0
120327 (OG) Pestalozzi Gu- ben	366	0	0	0	250	0	116	0	0	0
120947 (OG) Pückler SPN	675	0	52	0	422	0	201	0	0	0
Insgesamt	2.161	0	106	0	1.382	0	673	0	0	0

Schule mit Kurzname(n)	Schule gesamt		Primarstufe		Sekundarstufe I		Gymnasiale Oberstufe		Geistige Entwicklung	
	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.	insg.	dar. Fs.
Gymnasien insgesamt	2.161	0	106	0	1.382	0	673	0	0	0
Förderschulen in öffentlicher Trägerschaft										
400282 (FL) Spremberg	41	41	8	8	33	33	0	0	0	0
400294 (FG) Spremberg	57	57	0	0	0	0	0	0	57	57
Insgesamt	98	98	8	8	33	33	0	0	57	57
Förderschulen in freier Trägerschaft										
401420 (FG) Wichern Forst	75	75	0	0	0	0	0	0	75	75
Insgesamt	75	75	0	0	0	0	0	0	75	75
Förderschulen insgesamt	173	173	8	8	33	33	0	0	132	132
Zweiter Bildungsweg in öffentlicher Trägerschaft										
640013 (VHS) VHS Forst	43	0	0	0	43	0	0	0	0	0
Insgesamt	43	0	0	0	43	0	0	0	0	0
Zweiter Bildungsweg insgesamt	43	0	0	0	43	0	0	0	0	0
Spree-Neiße insgesamt	8.970	203	5.183	8	2.982	63	673	0	132	132

Quellen: MBS 2016
 Hinweise: *darunter Förderschüler
 **hier: Schulen als Organisations- und Verwaltungseinheiten

A3 ÖPNV-Angebot

Tabelle 31: Angebotsumfang im SPNV und SPFV im Landkreis Spree-Neiße

Lfd. Nr.	Linie, Kursbuchstrecke und Laufweg	Zugangsstellen im LK Spree-Neiße	Richtung	Züge pro Tag			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
1	RE 2 (KBS 202) Cottbus – Berlin Hbf. – Wittenberge / Wismar	Kolkwitz, Kunersdorf	Cottbus – Wittenberge/Wismar	21	20	20	Mo–So: 60’* *Wittenberge – Wismar nur 120’	Bedienung der Zugangsstellen Kolkwitz und Kunersdorf nur in Tagesrandlagen sowie mit SEV
			Wismar/Wittenberge – Cottbus	23	21	21		
2	RE 18 (KBS 208) Cottbus – Ruhland – Dresden	Drebkau	Cottbus – Dresden	8	8	8	Mo–So: 120’	Nur durchgehende Züge aufgeführt. Verdichtetes Angebot nach Dresden bei Umstieg in Ruhland
			Dresden – Cottbus	8	8	8		
3	RB 43 (KBS 209.43) Cottbus – Calau (NL) – Falkenberg (Elster) / Herzberg (Elster)	Kolkwitz Süd	Cottbus–Falkenberg (Elster)	9	8	8	Mo–So: 120’ Taktlücke am Vormittag	
			Falkenberg (Elster) – Cottbus	9	7	7		
4	RB 49 (KBS 208) Cottbus – Lauchhammer – Ruhland – Falkenberg (Elster)	Leuthen, Drebkau	Cottbus – Falkenberg (Elster)	11	10	10	Mo–So: 120’	

Lfd. Nr.	Linie, Kursbuchstrecke und Laufweg	Zugangsstellen im LK Spree-Neiße	Richtung	Züge pro Tag			Takt	Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
			Falkenberg (Elster) – Cottbus	10	10	10		
5	RB 46 (KBS 209.46) Cottbus – Forst (Lausitz)	Klinge, Forst (Lausitz)	Cottbus – Forst (Lausitz)	18	17	17	Mo-So: 60'	
			Forst (Lausitz) – Cottbus	18	17	17		
6	RE 10 (KBS 209.43) Cottbus – Calau (NL) – Falkenberg (Elster) – Leipzig Hbf		Cottbus – Leipzig Hbf	8	8	7	Mo-So: 120'	
			Leipzig Hbf – Cottbus	8	8	7		
7	RB 11 / RE 1 (KBS 211) Cottbus – Eisenhüttenstadt – Frankfurt (Oder)	Teichland, Peitz Ost, Jänschwalde, Jänschwalde Ost, Kerkwitz, Guben	Cottbus – Frankfurt (Oder)	22	19	18	Mo-So: 60'	Einzelne zusätzliche Fahrten des RE 1 nur mit Halt in Guben
			Frankfurt (Oder) – Cottbus	22	18	19		
8	OE 65 (KBS 220) Cottbus – Görlitz – Zittau	Neuhausen (b. Cottbus), Bagenz, Spremberg	Cottbus – Zittau	19	17	17	Mo-So: 60'	
			Zittau – Cottbus	18	17	17		
9	RB 93 / IRE (Berlin -) Forst (Lausitz) – Zagan (-Breslau)	Forst (Lausitz)	Forst - Zagan	2	2	3	IRE Kulturzug Berlin – Breslau an Wochenenden (1 Fahrtenpaar je Tag)	IRE Kulturzug verkehrt als Angebot des SPFV
			Zagan - Forst	2	2	3		

Quelle: DB AG 2016, VBB 2016, ODEG 2016.

Tabelle 32: Angebotsumfang im üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
1	855	Stadtlinie Forst, Busbahnhof - Krankenhaus	SNB (SPN-O)	29 (29)	0	0	Mo-Fr: 30´	
2	869	Stadtlinie Spremberg, Förderschule - Trattendorf	SNB (SPN-O)	5 (2)	0	0	Einzelne Fahrten	
3	872	Stadtlinie Spremberg - Trattendorf - Schwarze Pumpe	SNB (SPN-O)	37 (35)	13	13	Mo-Fr: 30´; Sa/So/F: 60´	BZ
4	873	Stadtlinie Spremberg, Busbahnhof - Pulsberg	SNB (SPN-O)	10 (10)	0	0	Mo-Fr: 120´	
5	876	Stadtlinie Spremberg, Busbahnhof - Kochsdorf - Spremberg, Busbahnhof (Ringlinie)	SNB (SPN-O)	10 (10)	0	0	Mo-Fr: 120´	Keine Rückfahrt da Ringlinie.
6	890	Stadtlinie Guben, Kaltenborn - Hochhaus/ Dubrauweg	SNB (SPN-O)	30 (30)	13	13	Mo-Fr: 30´; Sa/So/F: 60´	Hält in Guben Tulpenweg und Kaltenborn nur zum Ausstieg. Nur 1 Verbindung bis Dubrauweg, sonst Hochhaus Endhaltestelle. Im Abschnitt Guben, Kaltenborn-Krähenbusch Rufbusverkehr.

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsmfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
7	821	Cottbus - Peitz - Drachhausen – Lieberose	LEO (SPN-W)	17 (16)	3	3	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	CB, LDS; Zu Zeiten höherer Nachfrage verdichtet (30' Takt).
8	822	Cottbus - Maust - Heinersbrück - Radewiese	CV (SPN-W)	3 (3)	0	0	Einzelne Fahrten	CB; 1 Rufbus im Streckenabschnitt Cottbus Wilmersdorf-Heinersbrück/Radewiese(Abends)
9	823	Cottbus - Leuthen - Drebkau - Steinitz - Neupetershain - Welzow	LEO (SPN-W)	9 (9)	4	4	Mo-Fr: 120'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	CB, OSL; Davon Rufbusse: Sa/So/F: 4
10	825	Cottbus - Frauendorf/Kahren - Neuhäusen/Roggosen - Gablenz/Kompendorf	CV (SPN-W)	10 (7)	3	3	Einzelne Fahrten	CB; Davon Rufbusse: Sa/So/F: 3
11	826	Cottbus - Schorbus - Drebkau - Neupetershain Nord - Casel	LEO (SPN-W)	10 (9)	4	4	Mo-Fr: 120'	CB, OSL; Davon Rufbusse: Mo-Fr: 2 (3); Sa/So/F: 4
12	827	Drebkau - Rehnsdorf	LEO (SPN-W)	9 (7)	0	0	Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Mo.Fr: 6 (7)
13	829	Cottbus - Peitz - Kraftwerk Jänschwalde	CV (SPN-W)	6 (6)	3	3	Einzelne Fahrten	CB; An Feiertagen unter der Woche 2 weitere Busse zu den unter So aufgeführten

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsmfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
14	830	Leuthen - Auras - Siewisch - Drebkau	LEO (SPN-W)	5 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	CB
15	832	Cottbus - Groß Gaglow - Groß Döbern	LEO (SPN-W)	13 (8)	0	0	Einzelne Fahrten	CB
16	833	Cottbus - Kahren - Neuhausen – Komptendorf	CV (SPN-W)	5 (3)	0	0	Einzelne Fahrten	CB
17	834	Kathlow Mühle - Sergen - Roggosen - Komptendorf – Laubsdorf	CV (SPN-W)	1 (1)	0	0	Einzelne Fahrten	An Schul- und Ferientagen verkehrt zusätzlich eine Ergänzung zwischen Galenz-Kathlow
18	835	Cottbus - Kolkwitz - Vetschau	CV (SPN-W)	14 (14)	5	5	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	CB; Davon Rufbusse: Sa/So/F: 5. Stündlicher Takt Mo-Fr zwischen 9 Uhr und 17 Uhr
19	837	Cottbus - Kolkwitz - Gulben - Kunersdorf - Müschen - Burg	CV (SPN-W)	12 (8)	5	5	Einzelne Fahrten	CB; Davon Rufbusse: Mo.Fr: 3 (3); Sa/So/F: 5
20	838	Burg-Naundorf - Vetschau	CV (SPN-W)	6 (6)	5	5	Einzelne Fahrten	OSL; Davon im Winterhalbjahr Rufbusse: Sa/So/F: 5
21	839	Cottbus - Glinzig - Kackrow - Krischow - Brodtkowitz	CV (SPN-W)	5 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	CB

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsmfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
22	841	Cottbus - Kahren - Tagebau Jänschwalde - Heinersbrück	CV (SPN-W)	6 (6)	3	1	Einzelne Fahrten	CB; Davon Rufbusse: Mo-Fr: 2 (2); Sa: 3 ; So: 1
23	842	Peitz - Tauer - Drewitz - Jänschwalde	CV (SPN-W)	3 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	
24	843	Jänschwalde - Heinersbrück - Maust – Peitz	CV (SPN-W)	5 (2)	0	0	Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Mo-Fr: 0 (1). Linie 42 verkehrt auf Teilstrecke Jänschwalde-Heinersbrück
25	844	Cottbus - Sielow (- Briesen) - Fehrow - Schmogrow – Burg	CV (SPN-W)	13 (10)	3	3	Mo-Fr: 120'	CB
26	846	Kolkwitz - Limberg - Papitz - Werben - Burg	CV (SPN-W)	7 (1)	0	0	Einzelne Fahrten	
27	847	Cottbus - Briesen - Werben - Burg	CV (SPN-W)	18 (17)	9	9	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: 120'	CB
28	848	Burg Ringverkehr	CV (SPN-W)	3 (2)	0	0	Einzelne Fahrten	
29	800	Hoyerswerda - Schwarze Pumpe - Spremberg - Cottbus	SNB (SPN-O)	20 (21)	7	7	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	CB,BZ
30	850	Forst - Klinge - Kathlow - Cottbus	SNB (SPN-O)	9 (7)	0	0	Einzelne Fahrten	CB; Davon Rufbusse: Mo-Fr: 3 (4)

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsmfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
31	851	Forst - Döbern - Gablenz - Sergen – Cottbus	SNB (SPN-O)	17 (16)	3	3	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	CB; Davon Rufbusse: Sa/So/F: 3
32	852	Forst - Kraftwerk Jänschwalde	SNB (SPN-O)	1 (1)	0	0	Einzelne Fahrten	
33	853	Forst - Groß Schacksdorf - Bademeusel - Zelz - Döbern	SNB (SPN-O)	13 (7)	0	0	Mo-Fr: 120'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Mo-Fr: 2 (2)
34	854	Forst - Naundorf - Briesnig	SNB (SPN-O)	6 (4)	5	5	Einzelne Fahrten	
35	856	Forst - Jethe - Mattendorf - Döbern - Türkendorf - Spremberg	SNB (SPN-O)	7 (9)	0	0	Mo-Fr: 120'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Mo-Fr 5 (1)
36	858	Forst - Guben	SNB (SPN-O)	15 (15)	3	3	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Sa/So/F: 3
37	860	Forst - Groß Schacksdorf - Jocksdorf - Kölzig - Döbern	SNB (SPN-O)	4 (1)	0	0	Einzelne Fahrten	
38	861	Forst - Groß Schacksdorf	SNB (SPN-O)	7 (7)	0	0	Einzelne Fahrten	

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsmfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
39	868	Bad Muskau - Jämlitz - Tschernitz - Döbern	SNB (SPN-O)	15 (13)	3	3	Einzelne Fahrten	GR; Davon Rufbusse: Mo-Fr: 2 (0); Sa/So/F: 3
40	870	Guben - Groß Breesen - Lauschütz - Sembten - Grano	SNB (SPN-O)	4 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	
41	877	Guben - Schenkendöbern - Tauer - Peitz - Cottbus	SNB (SPN-O)	15 (14)	3	3	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	CB
42	879	Spremberg - Lieskau - Horlitz - Döbern	SNB (SPN-O)	15 (15)	3	3	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Sa/So/F: 3
43	880	Laubsdorf - Kahsel - Weskow - Spremberg	SNB (SPN-O)	10 (7)	0	0	Einzelne Fahrten	
44	881	Guben - Tauer - Jänschwalde - Grötsch/Grano	SNB (SPN-O)	8 (4)	0	0	Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Mo-Fr: 2 (5)
45	882	Guben - Schenkendöbern - Tauer - Kraftwerk Jänschwalde	SNB (SPN-O)	4 (4)	0	0	Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Mo-Fr: 3 (3)
46	884	Spremberg - Rehnsdorf - Drebkau – Welzow	SNB (SPN-O)	5 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	OSL

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsmfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
47	885	Spremberg - Bloischdorf - Hornow - Liskau - Groß Luja	SNB (SPN-O)	3 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	
48	886	Neupetershain - Welzow - Sabrodt - Schwarze Pumpe - Spremberg	SNB (SPN-O)	16 (15)	4	4	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	OSL,BZ
49	887	Döbern - Gosda - Preschen - Raden	SNB (SPN-O)	6 (3)	0	0	Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Mo-Fr: 1 (3)
50	894	Guben - Kerkwitz - Deulowitz - Grabko - Pinnow	SNB (SPN-O)	6 (10)	0	0	Einzelne Fahrten	Davon Rufbusse: Mo-Fr: 2 (0)
51	889	Klinge - Gahry -Jocksdorf	SNB (SPN-O)	2 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	Zur Einführung vermarktet als "Gahry-Flex". Davon Rufbusse: Mo-Fr: 4 (0)
52	888	Lieskau - Graustein	SNB (SPN-O)	5 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	Zur Einführung vermarktet als "FelixFlex". Davon Rufbusse: Mo-Fr: 5 (0)
53	891	Guben - Pinnow	SNB (SPN-O)	4 (2)	1	1	Einzelne Fahrten	Zur Einführung vermarktet als "Pinnow-Flex". Davon Rufbusse: Mo-Fr: 3 (2), Sa+So: 1

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsmfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
54	892	Guben - Grano	SNB (SPN-O)	2 (3)	1	1	Einzelne Fahrten	Zur Einführung vermarktet als "GranoFlex". Davon Rufbusse: Mo-Fr: 1 (3), Sa+So: 1
55	12	Kolkwitz - Cottbus Stadtpromenade – Merzdorf	CV	36 (35)	0	0	Mo-Fr 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	CB; Davon Rufbusse: Mo-Fr: 5 (0)
56	14	Cottbus Sachsendorf - Kolkwitz	CV	19 (19)	0	0	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: Einzelne Fahrten	CB
57	28	Wilmersdorf - Dissenchen - Haasow - Branitz - Kahren	CV	5 (0)	0	0	Einzelne Fahrten	CB
58	160	Hoyerswerda - Burgneudorf - Spremberg	RBO	9 (5)	0	0	Einzelne Fahrten	BZ
59	161	Hoyerswerda - Schwarze Pumpe	VSE	2 (1)	0	0	Einzelne Fahrten	BZ
60	250	Weißwasser - Krauschwitz - Bad Muskau	RBO	22 (19)	7	6	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: 120'	GR; Davon Rufbusse: Mo-Fr: 2 (2); Sa/So/F: 2
61	259	Weißwasser - Burgneudorf - Hoyerswerda	RBO	9 (9)	1	1	Einzelne Fahrten	BZ,GR; S/F richtet sich nach den Schulferein im Freistaat Sachsen

Lfd. Nr.	Linien-Nr.	Laufweg der Linie	Inhaber Linien-genehmigung (Linienbündel)	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsmfahrten (Ferienzeit)*			Takt	Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Mo-Fr	Sa	So/F		
62	500	Lübben - Straupitz - Burg	RVS	20 (16)	4	4	Mo-Fr: 60'; Sa/So/F: 180'	LDS
63	517	Leeskow/Staakow - Lieberose	RVS	5 (2)	0	0	Einzelne Fahrten	LDS; Fahrtrichtung Lieberose-Reeskow: Mo-Do: 6 Fr: 4 Verbindungen
64	607	Lübbenau - Vetschau - Cottbus	VGOSL	13 (9)	3	2	Einzelne Fahrten	CB, OSL
65	615	Neupetershain - Leeskow - Altdöbern/Großräschen	VGOSL	5 (2)	0	0	Einzelne Fahrten	OSL; Davon Rufbusse: Mo-Fr: 2 (2)

Quellen: DB Regio Bus Ost GmbH 2016, CV 2016
 Hinweise: * Gemittelt über Hin- und Gegenrichtung; auf ganze Fahrten aufgerundet.

A4 Anbindungsanalyse nach Bedienungsstandard

Tabelle 33: Anbindungsanalyse zur Prüfung der Einhaltung der Vorgaben laut Bedienungsstandards

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Erreichbarkeit der Nahbereichszentren							
Atterwasch	153	100-199	1	19	19	6	9
Bagenz	574	500-999	3	23	23	9	8
Bärenbrück	215	200-499	2	24	28	4	2
Bärenklau	205	200-499	2	19	19	15	15
Bloisdorf	152	100-199	1	9	9	7	6
Bohrau	237	200-499	2	13	13	15	15
Bohsdorf	747	500-999	3	11	12	8	8
Briesen	784	500-999	3	11	11	13	13
Briesnig	197	100-199	1	15	15	16	15
Bühlow	310	200-499	2	10	17	10	7
Burg (Spreewald)	3.983	3.000-5.999	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ
Casel	298	200-499	2	10	10	9	8

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Deulowitz	146	100-199	1	15	15	6	10
Dissen	637	500-999	3	20	20	9	8
Döbern	3.332	3.000-5.999	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ
Domsdorf	356	200-499	2	4	27	10	8
Drachhausen	831	500-999	3	11	11	16	15
Drebkau	2.506	1.000-2.999	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ
Drehnow	555	500-999	3	7	7	15	15
Drewitz	376	200-499	2	10	10	4	2
Drieschnitz	117	100-199	1	39	39	9	8
Eichow	423	200-499	2	9	9	17	17
Fehrow	347	200-499	2	12	12	8	8
Forst (Lausitz)	17.553	ab 6.000	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ
Frauendorf	234	200-499	2	14	14	9	9
Friedrichshain	544	500-999	3	6	6	15	15
Gablenz	163	100-199	1	16	16	14	14
Gahry	265	200-499	2	13	18	7	2

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Glinzig	626	500-999	3	5	5	22	18
Gosda	399	200-499	2	20	20	3	2
Grano	153	100-199	1	19	19	6	9
Greifenhain	234	200-499	2	20	20	9	8
Grießen	177	100-199	1	46	46	14	14
Groß Bademeusel	136	100-199	1	18	18	8	6
Groß Döbbern	420	200-499	2	26	26	12	9
Groß Drewitz	454	200-499	2	14	14	2	4
Groß Gastrose	341	200-499	2	20	20	14	14
Groß Jamno	203	200-499	2	12	12	11	9
Groß Kölzig	741	500-999	3	7	7	15	15
Groß Luja	207	200-499	2	7	7	10	9
Groß Oßnig	394	200-499	2	18	18	24	22
Groß Schackdorf	833	500-999	3	14	19	10	7
Guben	16.849	ab 6.000	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ
Guhrow	545	500-999	3	10	10	17	17

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Gulben	314	200-499	2	17	18	6	4
Haasow	315	200-499	2	18	18	20	19
Hänchen	745	500-999	3	6	8	16	12
Heinersbrück	527	500-999	3	35	35	8	5
Hornow	434	200-499	2	19	19	9	8
Jämlitz	343	200-499	2	11	11	8	8
Jänschwalde	1.030	1.000-2.999	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ
Jehserig	362	200-499	2	5	5	14	7
Jerischke	158	100-199	1	12	12	3	2
Jethe	188	100-199	1	23	23	9	5
Jocksdorf	140	100-199	1	11	12	2	1
Kahsel	106	100-199	1	37	37	9	8
Kathlow	124	100-199	1	22	22	1	1
Kerkwitz	349	200-499	2	6	6	4	5
Klein Döbbern	916	500-999	3	18	18	12	9
Klein Düben	138	100-199	1	-	-	-	-

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Klein Gaglow	366	200-499	2	12	12	30	29
Klein Jamno	134	100-199	1	20	16	2	1
Klein Kölzig	391	200-499	2	7	8	20	16
Klein Loitz	335	200-499	2	15	16	8	8
Kolkwitz	3.981	3.000-5.999	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ
Komptendorf	319	200-499	2	21	21	7	8
Koppatz	168	100-199	1	24	24	12	8
Krieschow	726	500-999	3	7	7	17	15
Laubsdorf	391	200-499	2	18	28	5	6
Laubst	248	200-499	2	6	6	10	7
Leuthen	782	500-999	3	3	3	10	7
Lieskau	184	100-199	1	15	15	11	12
Limberg	633	500-999	3	5	5	26	20
Lübbinchen	130	100-199	1	26	26	4	5
Mattendorf	203	200-499	2	10	10	15	14
Maust	493	200-499	2	19	19	8	6

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Milkersdorf	173	100-199	1	22	22	2	1
Müschén	217	200-499	2	4	4	6	3
Naundorf	164	100-199	1	13	13	4	2
Neuendorf	444	500-999	3	14	14	19	18
Neuhausen	322	200-499	2	8	8	10	7
Papitz	776	500-999	3	8	8	4	3
Peitz	4.323	3.000-5.999	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ
Pinnow	1.061	1.000-2.999	6	19	19	4	5
Preilack	364	200-499	2	6	6	18	15
Preschen	260	200-499	2	18	18	3	3
Proschim	149	100-199	1	6	6	14	14
Pulsberg	241	200-499	2	20	20	6	6
Reuthen	237	200-499	2	15	15	3	3
Roggosen	194	100-199	1	31	31	1	1
Schenkdőbern	293	200-499	2	22	22	5	5
Schlagsdorf	176	100-199	1	16	16	15	14

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Schmogrow	491	200-499	2	7	7	4	4
Schönhöhe	112	100-199	1	-	-	-	-
Schorbus	624	500-999	3	11	11	12	9
Sellessen	1.291	1.000-2.999	6	8	13	11	8
Sembten	199	100-199	1	12	12	4	4
Sergen	256	200-499	2	26	26	12	12
Siewisch	228	200-499	2	10	10	9	7
Simmersdorf	242	200-499	2	13	13	19	15
Spremberg	16.815	ab 6.000	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ
Striesow	356	200-499	2	23	23	13	11
Tauer	618	500-999	3	9	9	17	15
Terpe	2.005	1.000-2.999	6	20	20	14	14
Trebendorf	362	200-499	2	9	12	15	14
Tschernitz	899	500-999	3	11	14	10	12
Turnow	790	500-999	3	4	4	17	15
Wadelsdorf	176	100-199	1	11	11	10	9

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Welzow	3.542	3.000-5.999	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ	selbst NBZ
Werben	1.672	1.000-2.999	6	5	5	22	18
Wolfshain	359	200-499	2	16	17	25	23
Erreichbarkeit der Mittelzentren							
Atterwasch	153	100-199	1	19	19	10	10
Bagenz	574	500-999	3	7	7	25	24
Bärenbrück	215	200-499	2	45	43	5	3
Bärenklau	205	200-499	2	22	22	18	15
Bloisdorf	152	100-199	1	9	9	9	7
Bohrau	237	200-499	2	13	13	16	15
Bohsdorf	747	500-999	3	21	21	14	13
Briesen	784	500-999	3	19	19	21	18
Briesnig	197	100-199	1	15	15	16	15
Bühlow	310	200-499	2	14	21	11	7
Burg (Spreewald)	3.983	3.000-5.999	4	35	35	20	18
Casel	298	200-499	2	31	31	14	13

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Deulowitz	146	100-199	1	15	15	7	10
Dissen	637	500-999	3	20	20	15	11
Döbern	3.332	3.000-5.999	4	28	28	19	16
Domsdorf	356	200-499	2	50	50	8	7
Drachhausen	831	500-999	3	42	42	13	13
Drebkau	2.506	1.000-2.999	6	10	10	27	27
Drehnow	555	500-999	3	35	35	13	13
Drewitz	376	200-499	2	23	25	4	2
Drieschnitz	117	100-199	1	35	35	9	8
Eichow	423	200-499	2	18	18	20	20
Fehrow	347	200-499	2	27	27	16	13
Forst (Lausitz)	17.553	ab 6.000	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ
Frauendorf	234	200-499	2	14	14	8	7
Friedrichshain	544	500-999	3	22	22	15	15
Gablenz	163	100-199	1	28	28	16	15
Gahry	265	200-499	2	21	21	11	6

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Glinzig	626	500-999	3	13	13	21	19
Gosda	399	200-499	2	24	26	8	7
Grano	153	100-199	1	19	19	10	9
Greifenhain	234	200-499	2	41	41	14	13
Grießen	177	100-199	1	21	21	15	15
Groß Bademeusel	136	100-199	1	18	18	8	6
Groß Döbbern	420	200-499	2	22	22	16	11
Groß Drewitz	454	200-499	2	14	14	4	4
Groß Gastrose	341	200-499	2	20	20	14	14
Groß Jamno	203	200-499	2	12	12	13	13
Groß Kölzig	741	500-999	3	22	22	15	15
Groß Luja	207	200-499	2	11	11	11	10
Groß Oßnig	394	200-499	2	16	16	35	28
Groß Schackdorf	833	500-999	3	10	19	12	7
Guben	16.849	ab 6.000	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ
Guhrow	545	500-999	3	21	21	19	18

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Gulben	314	200-499	2	17	18	8	5
Haasow	315	200-499	2	15	15	21	19
Hänchen	745	500-999	3	19	19	18	16
Heinersbrück	527	500-999	3	42	42	5	3
Hornow	434	200-499	2	23	23	14	13
Jämlitz	343	200-499	2	52	52	10	9
Jänschwalde	1.030	1.000-2.999	6	14	14	19	19
Jehserig	362	200-499	2	21	21	11	6
Jerischke	158	100-199	1	36	36	4	2
Jethe	188	100-199	1	14	14	11	6
Jocksdorf	140	100-199	1	17	18	10	6
Kahsel	106	100-199	1	32	32	9	8
Kathlow	124	100-199	1	17	17	14	13
Kerkwitz	349	200-499	2	6	6	23	24
Klein Döbbern	916	500-999	3	18	18	18	11
Klein Düben	138	100-199	1	40	40	11	12

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Klein Gaglow	366	200-499	2	12	12	35	34
Klein Jamno	134	100-199	1	20	16	3	1
Klein Kölzig	391	200-499	2	22	22	16	15
Klein Loitz	335	200-499	2	18	18	15	14
Kolkwitz	3.981	3.000-5.999	4	6	5	49	54
Komptendorf	319	200-499	2	21	21	13	12
Koppatz	168	100-199	1	20	20	26	20
Krieschow	726	500-999	3	16	16	22	20
Laubsdorf	391	200-499	2	17	17	15	11
Laubst	248	200-499	2	27	31	18	16
Leuthen	782	500-999	3	7	7	30	30
Lieskau	184	100-199	1	15	15	15	15
Limberg	633	500-999	3	14	14	20	18
Lübbinchen	130	100-199	1	26	26	4	5
Mattendorf	203	200-499	2	34	34	14	14
Maust	493	200-499	2	19	19	32	35

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Milkersdorf	173	100-199	1	17	17	7	6
Müschen	217	200-499	2	27	27	8	6
Naundorf	164	100-199	1	25	18	9	2
Neuendorf	444	500-999	3	12	12	26	23
Neuhausen	322	200-499	2	8	8	25	24
Papitz	776	500-999	3	16	34	12	6
Peitz	4.323	3.000-5.999	4	25	25	33	32
Pinnow	465	200-499	2	19	19	4	5
Preilack	364	200-499	2	27	27	18	16
Preschen	260	200-499	2	40	45	5	3
Proschim	149	100-199	1	36	36	15	14
Pulsberg	241	200-499	2	14	14	6	6
Reuthen	237	200-499	2	15	15	12	10
Roggosen	194	100-199	1	28	28	13	8
Schenkdőbern	293	200-499	2	17	17	26	20
Schlagsdorf	176	100-199	1	16	16	15	14

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Schmogrow	491	200-499	2	31	31	18	15
Schönhöhe	112	100-199	1	-	-	-	-
Schorbus	624	500-999	3	20	20	15	15
Sellessen	1.291	500-999	3	12	19	11	8
Sembten	199	100-199	1	12	12	6	4
Sergen	256	200-499	2	26	26	16	15
Siewisch	228	200-499	2	29	29	15	15
Simmersdorf	242	200-499	2	13	13	21	15
Spremberg	16.815	ab 6.000	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ	selbst MZ
Striesow	356	200-499	2	23	23	15	11
Tauer	618	500-999	3	32	32	18	16
Terpe	2.005	1.000-2.999	6	20	20	15	14
Trebendorf	362	200-499	2	19	19	21	19
Tschernitz	899	500-999	3	33	33	12	13
Turnow	790	500-999	3	33	33	14	14
Wadelsdorf	176	100-199	1	11	11	9	10

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Welzow	3.542	3.000-5.999	4	28	28	15	15
Werben	1.672	1.000-2.999	6	26	26	20	18
Wolfshain	359	200-499	2	29	29	11	9
Erreichbarkeit der Oberzentren							
Atterwasch	153	100-199	1	41	41	10	8
Bagenz	574	500-999	3	11	11	23	18
Bärenbrück	215	200-499	2	45	43	8	4
Bärenklau	205	200-499	2	46	46	30	30
Bloisdorf	152	100-199	1	31	36	13	11
Bohrau	237	200-499	2	38	38	15	15
Bohsdorf	747	500-999	3	45	39	14	15
Briesen	784	500-999	3	19	19	21	19
Briesnig	197	100-199	1	40	40	15	15
Bühlow	310	200-499	2	49	49	13	10
Burg (Spreewald)	3.983	3.000-5.999	4	35	35	23	22
Casel	298	200-499	2	31	31	14	13

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Deulowitz	146	100-199	1	44	44	9	8
Dissen	637	500-999	3	20	20	17	16
Döbern	3.332	3.000-5.999	4	42	43	16	16
Domsdorf	356	200-499	2	44	45	9	7
Drachhausen	831	500-999	3	47	47	15	14
Drebkau	2.506	1.000-2.999	6	10	10	26	26
Drehnow	555	500-999	3	38	38	16	14
Drewitz	376	200-499	2	36	38	6	2
Drieschnitz	117	100-199	1	37	37	16	13
Eichow	423	200-499	2	18	18	23	23
Fehrow	347	200-499	2	30	30	20	16
Forst (Lausitz)	17.553	ab 6.000	6	18	18	22	21
Frauendorf	234	200-499	2	14	14	8	7
Friedrichshain	544	500-999	3	50	50	15	15
Gablenz	163	100-199	1	28	28	21	16
Gahry	265	200-499	2	44	44	6	2

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Glinzig	626	500-999	3	13	13	23	20
Gosda	399	200-499	2	30	30	5	3
Grano	153	100-199	1	71	80	9	9
Greifenhain	234	200-499	2	41	41	16	8
Grießen	177	100-199	1	46	46	15	15
Groß Bademeusel	136	100-199	1	41	41	8	6
Groß Döbbern	420	200-499	2	22	22	17	9
Groß Drewitz	454	200-499	2	76	76	3	4
Groß Gastrose	341	200-499	2	51	53	19	18
Groß Jamno	203	200-499	2	28	28	16	15
Groß Kölzig	741	500-999	3	45	41	13	12
Groß Luja	207	200-499	2	29	29	15	17
Groß Oßnig	394	200-499	2	16	16	35	28
Groß Schackdorf	833	500-999	3	47	47	9	7
Guben	16849	1.000-2.999	6	25	24	37	37
Guhrow	545	500-999	3	24	24	19	17

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Gulben	314	200-499	2	20	23	10	8
Haasow	315	200-499	2	18	18	28	20
Hänchen	745	500-999	3	20	19	27	27
Heinersbrück	527	500-999	3	46	42	5	5
Hornow	434	200-499	2	47	48	16	16
Jämlitz	343	200-499	2	68	68	10	9
Jänschwalde	1030	1.000-2.999	6	21	21	19	19
Jehserig	362	200-499	2	21	21	13	7
Jerischke	158	100-199	1	62	59	4	2
Jethe	188	100-199	1	46	46	7	2
Jocksdorf	140	100-199	1	69	62	5	2
Kahsel	106	100-199	1	34	34	16	12
Kathlow	124	100-199	1	22	21	27	17
Kerkwitz	349	200-499	2	29	29	19	19
Klein Döbbern	916	500-999	3	18	18	17	11
Klein Düben	138	100-199	1	60	60	11	12

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Klein Gaglow	366	200-499	2	14	12	37	38
Klein Jamno	134	100-199	1	40	43	2	1
Klein Kölzig	391	200-499	2	40	40	14	12
Klein Loitz	335	200-499	2	41	35	14	17
Kolkwitz	3.981	3.000-5.999	4	6	5	49	54
Komptendorf	319	200-499	2	21	21	20	17
Koppatz	168	100-199	1	20	20	27	17
Krieschow	726	500-999	3	16	16	27	23
Laubsdorf	391	200-499	2	17	17	16	13
Laubst	248	200-499	2	27	31	19	17
Leuthen	782	500-999	3	7	7	30	29
Lieskau	184	100-199	1	50	50	12	9
Limberg	633	500-999	3	14	14	22	21
Lübbinchen	130	100-199	1	84	84	4	5
Mattendorf	203	200-499	2	34	34	26	14
Maust	493	200-499	2	19	19	32	35

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Milkersdorf	173	100-199	1	17	17	14	9
Müschen	217	200-499	2	27	27	12	10
Naundorf	164	100-199	1	52	46	4	1
Neuendorf	444	500-999	3	12	12	25	24
Neuhausen	322	200-499	2	8	8	32	28
Papitz	776	500-999	3	28	34	15	6
Peitz	4323	3.000-5.999	4	25	25	36	36
Pinnow	1061	500-999	3	88	88	4	5
Preilack	364	200-499	2	33	33	18	15
Preschen	260	200-499	2	63	61	5	3
Proschim	149	100-199	1	32	32	15	14
Pulsberg	241	200-499	2	51	51	6	6
Reuthen	237	200-499	2	43	43	6	6
Roggosen	194	100-199	1	28	26	16	8
Schenkdőbern	293	200-499	2	50	50	30	30
Schlagsdorf	176	100-199	1	51	51	18	18

Fortschreibung des Nahverkehrsplan Landkreis Spree-Neiße 2018-2022

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Schmogrow	491	200-499	2	35	35	19	16
Schönhöhe	112	100-199	1	-	-	-	-
Schorbus	624	500-999	3	18	18	24	23
Sellessen	1291	500-999	3	42	47	15	13
Sembten	199	100-199	1	69	74	3	4
Sergen	256	200-499	2	26	26	19	16
Siewisch	228	200-499	2	29	29	18	16
Simmersdorf	242	200-499	2	36	36	13	12
Spremberg	16815	ab 6.000	6	17	17	33	33
Striesow	356	200-499	2	26	26	18	16
Tauer	618	500-999	3	36	36	18	15
Terpe	2005	1.000-2.999	6	48	48	29	28
Trebendorf	362	200-499	2	32	32	20	14
Tschernitz	899	500-999	3	60	57	11	13
Turnow	790	500-999	3	33	33	15	14
Wadelsdorf	176	100-199	1	34	33	14	15

Siedlungseinheit auf Basis Gemarkungen	Bevölkerung 2015	Einwohner-Kategorie	Vorgabe Fahrtenpaare	Reisezeit Schultage	Reisezeit Ferientage	Fahrtenpaare Schultage	Fahrtenpaare Ferientage
Welzow	3542	3.000-5.999	4	25	28	17	17
Werben	1672	1.000-2.999	6	29	29	20	18
Wolfshain	359	200-499	2	60	60	11	9

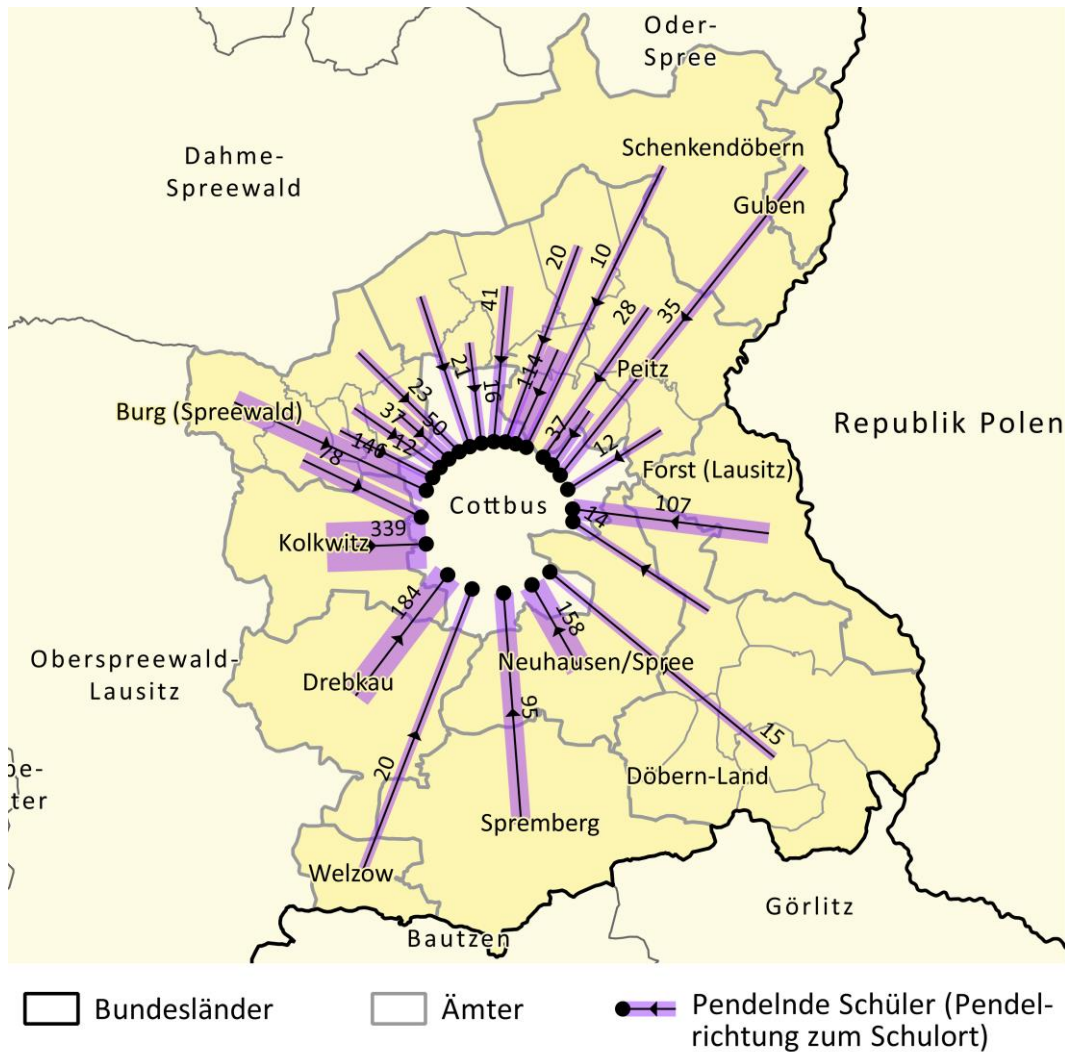
Quellen: Fahrplananalyse, Stand: Februar 2017. Datengrundlage der Bevölkerungsangaben für Ortsteile auf Basis Gemarkungen: Ifs. GmbH (2016).

Hinweise: Die Abgrenzung erfolgt anhand von Gemarkungen, da nicht für alle Städte und Gemeinden Ortsteile flächenmäßig eindeutig definiert sind. NBZ = Nahbereichszentrum, MZ = Mittelzentrum, OZ = Oberzentrum; FP (Fahrtenpaare) = Anzahl der Verbindungen im Bedienstandard, d.h. Anzahl der Hinfahrten zum nächsten zentralen Ort unter 30 (NBZ), 60 (MZ) bzw. 90 (OZ) Minuten Fahrzeit; RZ (Reisezeit) = minimale Reisezeit in Minuten

A5 Schüler mit Anspruch auf Beförderung – Karten

Alle Karten beziehen sich auf Daten zum Schuljahr 2015/2016. Dargestellt sind mehrjährig relevante Verkehrsströme, daher mit mind. zehn pendelnden Schülern.

Abbildung 16: Schüler mit Anspruch auf Beförderung am Schulstandort Cottbus



Karte: IGES 2017.
 Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Datengrundlage: SG Schulverwaltung des Landkreises Spree-Neiße 2017.

Abbildung 17: Schüler mit Anspruch auf Beförderung am Schulstandort Döbern

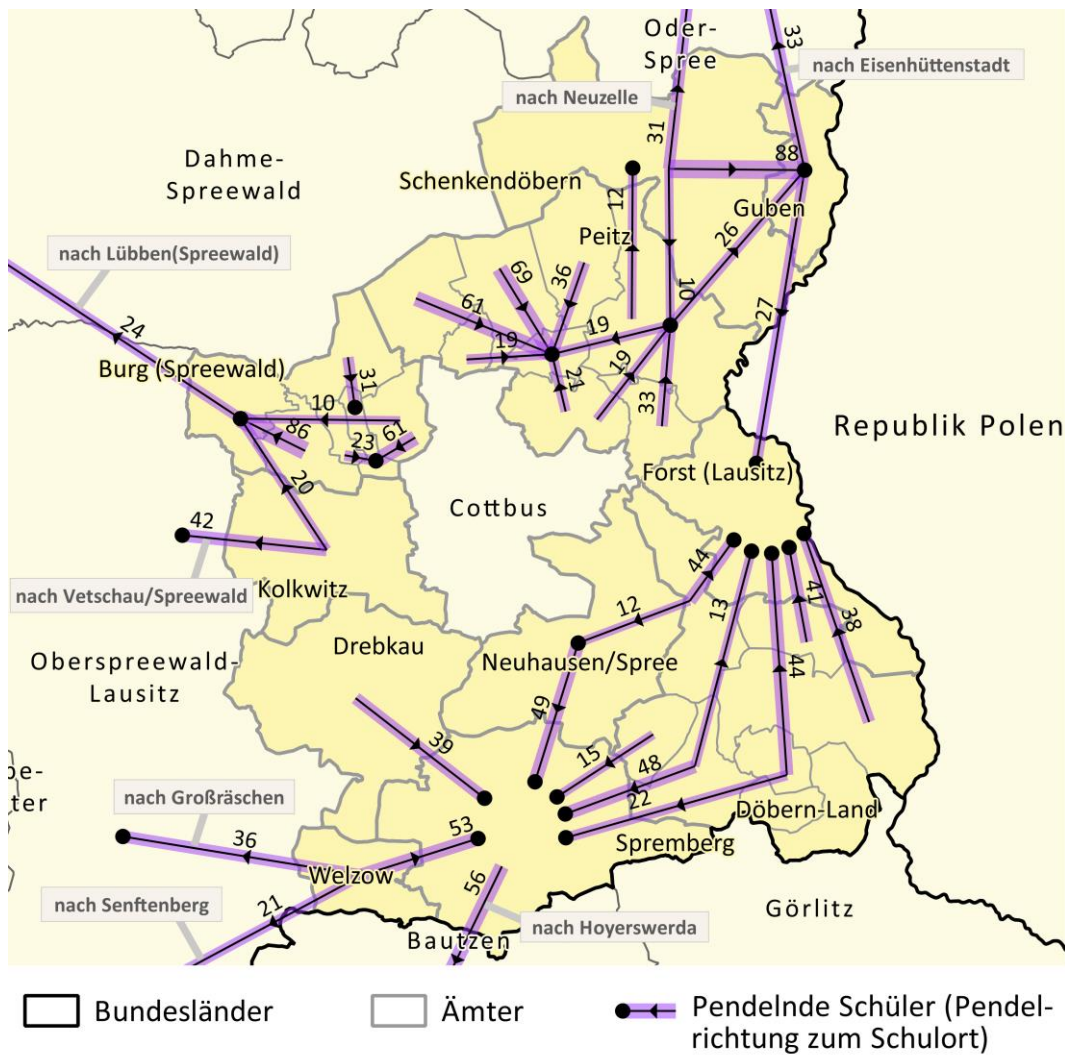


Karte: IGES 2017.

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Datengrundlage: SG Schulverwaltung des Landekreis Spree-Neiße 2017.

Abbildung 18: Schüler mit Anspruch auf Beförderung an allen Schulstandorten außerhalb Cottbus und Döbern



Karte: IGES 2017.
 Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Datengrundlage: SG Schulverwaltung des Landekreis Spree-Neiße 2017.

A6 Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest)

Siehe nachfolgende Seiten.

**A 6 Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr
(RL ÖPNV-Invest)**

Inhaltsverzeichnis

I. Grundlagen	2
1. Rechtsgrundlage und Zweck der Förderung.....	2
2. Förderfähige Maßnahmen, Fördersätze und Zweckbindungsdauer	2
3. Zuwendungsempfänger	3
4. Zuwendungsvoraussetzungen	4
5. Zuwendungsfähige Kosten	4
II. Verfahren	5
6. Anmeldung, Antragsverfahren	5
7. Antragsprüfung und Zuwendungsbescheid.....	5
8. Mitteilungspflichten des Zuwendungsempfängers	6
9. Nachweis der Verwendung und Auszahlung der Mittel/ Abrechnung.....	6
III. In Kraft treten	7
IV. Anlagen	
Anlage 1	Antrag auf Förderung eines Investitionsvorhabens aus Mitteln in Verfügung des Aufgabenträgers
Anlage 2	Zuwendungsbescheid
Anlage 3	Maßnahmeabrechnung und Mittelanforderung
Anlage 4	Allgemeine Nebenbestimmungen für Gemeinden (AN-BestG)

I. Grundlagen

1. Rechtsgrundlage und Zweck der Förderung

- 1.1. Der Landkreis Spree-Neiße fördert auf der Grundlage des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz – ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995 (GVBl I, S. 252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 und der Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung – ÖPNVFV) vom 03. Januar 2005, zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Januar 2018, Investitionen in Anlagen der Infrastruktur, Umsteigeparkplätze zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs zur Personenbeförderung für den üÖPNV.
- 1.2. Ein Rechtsanspruch auf die Förderung besteht nicht. Der Landkreis Spree-Neiße entscheidet auf Grund pflichtgemäßen Ermessens im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel. Es gelten die Allgemeinen Nebenbestimmungen für Gemeinden (AN-BestG Anlage 4).

2. Förderfähige Maßnahmen, Fördersätze und Zweckbindungsdauer

- 2.1. Förderfähig ist der Neu-, Um- oder Ausbau der nachfolgend genannten Einrichtungen, die dazu beitragen, die Barrierefreiheit im Sinne der Mindestanforderungen des Nahverkehrsplanes 2018-2022 herzustellen. Die Förderung erfolgt durch Anteilsfinanzierung; jedoch nicht höher als die festgesetzten Höchstbeträge und maximal bis zu 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gemäß Punkt 5 dieser Richtlinie.
- 2.2. Geförderte Anlagen unterliegen einer Zweckbindungsdauer von 10 Jahren. Bei vorfristiger Nutzungsaufgabe geförderter Anlagen prüft der Fördermittelgeber eine durch den Empfänger vorzulegende Begründung zwecks Feststellung anteiliger Fördermittelrückforderungen.

Position	Bezeichnung des Vorhabens	Zuwendungshöhe Höchstbetrag (EUR)	Zweckbindung (Jahre)
1	Haltestelleneinrichtungen (Kategorisierung nach VBB-Qualitätsstandard)		10
1.1	B) Umstiegshaltestelle mit regionaler Bedeutung	12.000 (max. 75%)	
1.2	C1) Standardhaltestelle mit lokaler Umsteigefunktion	12.000 (max. 75%)	
1.3	C2) Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion mit mäßiger Nachfrage (≥ 15 Ein-/Ausst. pro Tag)	5.000 (max. 75%)	

1.4	C3) Standardhaltestelle ohne Umsteigefunktion mit lokaler Bedeutung	1.000 (max. 75 %)	
2	P+R- und B+R-Anlagen	5.000	10
3	Buswendestellen, sofern für den Linienverkehr erforderlich (nach Kategorisierung nach VBB-Q-Standard)	5.000	10

Nachfolgende Aufstellung gilt als Orientierung für den Antragsteller:

- C1 Standardhaltestellen mit lokaler Umsteigefunktion oder besonderer Angebotsqualität (Haltestellen des Stadt-/Orts-/Nachbarortsverkehrs mit mind. 60-Minuten Taktintervall und mindestens 50 Ein- und Aussteigern pro Tag; Umstiegshaltestellen gemäß Fahrplan zwischen Bus/Bus und Bus/Tram)
- C2 Standardhaltestellen ohne Umsteigefunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung, mäßiger Nachfrage und ohne besondere Angebotsqualität (15 – 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- C3 Aufkommensschwache Standardhaltestellen ohne Umsteigefunktion mit ausschließlich lokaler Bedeutung und ohne besondere Angebotsqualität; Aufkommen bis zu 15 Einsteiger und Aussteiger pro Tag

Folgende Mindestausstattungen sollen die beantragten Haltestellen aufweisen:

Kategorien	C1	C2	C3
Abfallbehälter	X	(X)	
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Wetterschutzeinrichtung	X	(X)	
Sitzgelegenheit	X	(X)	
Beleuchtung	X		

(x) anzustreben bzw. bei Bedarf

Darüber hinausgehende Ausstattungen wie Heizung, WC-Anlagen, Schließfächer, Gepäckfächer, Fahrkartenautomaten usw. sind grundsätzlich nicht förderfähig.

3. Zuwendungsempfänger

Zuwendungsempfänger sind die Ämter sowie die amtsfreien Städte und Gemeinden des Landkreises Spree-Neiße.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Voraussetzung für die Gewährung einer Zuwendung ist, dass die Maßnahme

- (1) zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht begonnen hat,
- (2) nach Art und Umfang zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und erforderlich ist und die Ziele und Grundsätze gemäß § 2 ÖPNVG Berücksichtigung finden,
- (3) bau- und verkehrstechnisch einwandfrei unter Beachtung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit geplant ist und die einschlägigen bau- und entwurfstechnischen Richtlinien berücksichtigt,
- (4) die zum Baubeginn erforderlichen bau- und eigentumsrechtlichen Voraussetzungen erfüllt,
- (5) die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden,
- (6) fristgemäß mit allen erforderlichen Unterlagen entsprechend Punkt 6 angemeldet wurde,
- (7) das Vorhaben mit Fördervorhaben weiterer Zuwendungsgeber im gleichen Gebiet abgestimmt ist,
- (8) der Zuwendungsempfänger unter Vorlage eines Finanzierungsplans erklärt, dass die Finanzierung seines Eigenmittelanteils an der Investition und eventuelle finanzielle Leistungen Dritter (ohne öffentliche Förderung) nachweislich in der erforderlichen Höhe gesichert sind, und bereit ist, auftretende Folgekosten mindestens für den Zeitraum der Zweckbindung zu tragen.

5. Zuwendungsfähige Kosten

Grundlage für die Bemessung der Zuwendungen sind die zuwendungsfähigen Kosten des Vorhabens. Sie umfassen die Kosten für Bau bzw. Ausbau, Zuwegung und Beschaffung.

Nicht zuwendungsfähig sind:

- a) Kosten, die ein anderer als der Zuwendungsempfänger zu tragen verpflichtet ist oder denen zusätzliche Erlöse/Erträge von Dritten (z. B. aus Werbeeinnahmen) gegenüberstehen,
- b) Umsatzsteuerbeträge, die der Träger der Maßnahme als Vorsteuer gemäß § 15 Umsatzsteuergesetz absetzen kann,
- c) Kosten für Planung, Bauaufsicht und sonstige Verwaltungskosten (z.B. Erstellung von Unterlagen, Dokumentationen, etc.),
- d) Bepflanzung und Begrünung sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen,
- e) Finanzierungskosten,

- f) Kosten für den Erwerb bzw. die Nutzung von Grundstücken, die nur vorübergehend für das Vorhaben benötigt werden,
- g) Kosten für Erschließungsanlagen.

II. Verfahren

6. Anmeldung, Antragsverfahren

6.1. Die Anmeldung einer Maßnahme dient der mittelfristigen Vorbereitung förderfähiger Investitionsmaßnahmen des ÖPNV.

6.2. Zuwendungen werden auf Antrag gewährt. Die Anträge sind bis zum 30.09. des der Maßnahme vorausgehenden Jahres bei der beim Landkreis Spree-Neiße zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion für den üÖPNV benannten Stelle zu stellen. Es ist das Antragsformular gemäß Anlage 1 zu verwenden, das gleichfalls bei der benannten Stelle erhältlich ist. Für das Jahr der In-Kraft-Setzung dieser Richtlinie (Jahr 2018) können für Vorhaben für das Jahr 2018 bis zum 31.08.2018 ebenfalls Anträge gestellt werden, insofern sie die Voraussetzungen gem. Punkt 4 (insbesondere Punkt 4, Ziff. 1- Maßnahme hat zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht begonnen) erfüllen.

6.3. Dem Antrag sind mindestens folgende Unterlagen beizufügen:

- (1) Darstellung der Situation und der mit der Maßnahme angestrebten Ziele,
- (2) Übersicht über die Gesamtkosten- und Finanzierung der Maßnahme mit Aufschlüsselung der Kostenarten (Finanzplan),
- (3) Angebotsunterlagen zur Maßnahme,
- (4) Prüffähige Projektunterlagen und für die Beurteilung der Maßnahme notwendige Pläne gemäß HOAI, Leistungsphase 4,
- (5) Übersichts- und Lageplan,
- (6) Fotos zur Dokumentation des IST-Zustandes,
- (7) Informationen zum Stand der Bauvorbereitung, der Erfüllung genehmigungsrechtlicher Voraussetzungen und der Abstimmung mit anderen verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen
- (8) Erklärung, dass die Maßnahme noch nicht begonnen hat.

7. Antragsprüfung und Zuwendungsbescheid

7.1. Die Prüfung des Antrages und die Entscheidung darüber erfolgt durch die vom Landkreis Spree-Neiße zur Wahrnehmung der Aufgabenträgerfunktion für den üÖPNV benannte Stelle. Wird dem Antrag nicht oder nur teilweise entsprochen, ist dies dem Antragsteller unter Angabe der Gründe im Bescheid mitzuteilen.

7.2. Gegen die vollständige oder teilweise Ablehnung des Antrages steht dem Antragsteller das Widerspruchsrecht zu.

7.3. Der Zuwendungsbescheid (Anlage 2) ist Voraussetzung für den Beginn der Fördermaßnahme.

7.4. In dem Zuwendungsbescheid werden insbesondere festgelegt:

- (1) die Höhe der Zuwendung entsprechend der Festbeträge bzw. die Begrenzung auf einen Höchstbetrag,
- (2) der Durchführungszeitraum,
- (3) der Zeitraum der Mittelbereitstellung,
- (4) die Nebenbestimmungen (An-BestG) und Auflagen,
- (5) die nichtzuwendungsfähigen Kosten.

7.5. Die bewilligten Zuwendungen stehen bis zum Ende der Maßnahme, auch über das Haushaltsjahr hinaus zur Verfügung.

8. Mitteilungspflichten des Zuwendungsempfängers

8.1. Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, der Bewilligungsbehörde Änderungen im Vorhaben (insbesondere zur Finanzierung, Verwendungszweck und Laufzeit) unverzüglich anzuzeigen. Näheres bestimmen dazu die AN-BestG (Anlage 4) der Richtlinie.

9. Nachweis der Verwendung und Auszahlung der Mittel/ Abrechnung

9.1. Nach Fertigstellung der Maßnahme können die Zuwendungen abgerufen werden. Der Zuwendungsgeber behält sich eine abschließende Prüfung über die tatsächliche Höhe anhand der eingereichten Ist-Kostenabrechnungen vor. Veränderungen der Zuwendungshöhe werden mit einem Änderungsbescheid mitgeteilt.

9.2. Die Maßnahmeabrechnung und die Mittelanforderung erfolgen auf der Grundlage des Vordrucks der Anlage 3 und der AN-BestG (Anlage 4). Der Nachweis und die Mittelabforderung sind innerhalb von sechs Monaten nach Abschluss der Maßnahme vorzulegen.

9.3. Der Zuwendungsempfänger hat während der Durchführung der Maßnahme dem Zuwendungsgeber die notwendigen Auskünfte zu erteilen und entsprechende örtliche Begehungen zu ermöglichen und nach Abschluss der Maßnahme die erforderlichen Unterlagen für eine Dauer von mindestens 5 Jahren aufzubewahren.

9.4. Die Abwicklung des Zuwendungsverfahrens erfolgt nach den Vorschriften des Haushaltsrechtes für das Land Brandenburg.

III. In-Kraft-Treten

Die Richtlinie tritt in der vorliegenden Fassung mit der Beschlussfassung des Kreistages über die Fortschreibung des Nahverkehrsplans Spree-Neiße 2018 – 2022 rückwirkend zum 01.01.2018 in Kraft. Gleichzeitig tritt die Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) in der Fassung vom 01.07.2012 außer Kraft.

Altekrüger
Landrat

Landkreis Spree-Neiße

Anlage 1 zur RL ÖPNV-Invest- Antragsformular für Projektförderung

Antrag auf Förderung eines Investitionsvorhabens aus Mitteln in Verfügung des Aufgabenträgers

gemäß Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) i.V.m. den Allgemeinen Nebenbestimmungen dieser Richtlinie (AN-BestG)

Antragsteller

Amt/Gemeinde/Stadt:		
Bearbeiter(in):	Telefon:	
Bezeichnung und Standort des Vorhabens:		
Hinweise zur Bedeutung des Standortes und zur Notwendigkeit des Vorhabens:		
Geplante Einzelmaßnahmen:		
Maßnahmenzeitraum:	von:	bis:
Ist die barrierefreie Ausführung gesichert? (Zutreffendes ankreuzen)	<input type="checkbox"/> ja	<input type="checkbox"/> nein/entfällt

Finanzierungsplan

Hinweis an Antragsteller: Grundlage für die Bemessung der Zuwendungskosten ist Punkt 5. der RL ÖPNV-Invest.

Die Finanzierung ist wie folgt vorgesehen:

	In EUR	Anteil v. H.
Gesamtkosten der beantragten Maßnahme		
Beantragte Fördermittel nach RL ÖPNV-Invest		
Sonstige Finanzierungsquellen, Beteiligungen /Förderungen Dritter		
Eigenanteil des Antragstellers		

Erklärung des Antragstellers

- Der Antragsteller beantragt eine anteilige Finanzierung nach Maßgabe der geltenden Richtlinie.
- Für die beantragte Maßnahme wurde/wird von Dritten eine Förderung/Zuwendung beantragt bzw. erhalten.

Nein Ja, Falls ja: bitte Stelle, Art der Förderung / Zuwendung und Betrag angeben:

Name der Institution des Dritten:	Art der Zuwendung/Förderung:	beantragt	genehmigt	Betrag in EUR
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Realisierungszeitraum

Das Vorhaben soll

im Haushaltsjahr 20.....

in den Haushaltsjahren 20..... bis 20.....

nach den beiliegenden Unterlagen durchgeführt werden.

Voraussichtliche Höhe der beantragten Zuwendungen in dem der Antragstellung folgenden Jahr:

Von den voraussichtlich zuwendungsfähigen Ausgaben beantrage(n) ich/wir für das Haushaltsjahr

20..... einen Gesamtbetrag von EUR.

Dem Antrag werden folgende Anlagen gemäß Punkt 6.3. der RL ÖPNV Invest beigelegt:
(zutreffendes bitte ankreuzen)

- Darstellung der mit der Maßnahme angestrebten Ziele (u.a. hinterlegt mit Fotodokumentation),
- Übersicht über die Gesamtkosten der Maßnahme mit Aufschlüsselung der Kostenarten und Finanzierungsquellen (Finanzplan),
- Angebotsunterlagen zur Maßnahme,
- Prüffähige Projektunterlagen und für die Beurteilung der Maßnahme notwendige Pläne gemäß HOAI, Leistungsphase 4,
- Übersichts- und Lageplan,
- Eigentumsnachweis durch Grundbuchauszug, Kaufvertrag oder Nachweis des uneingeschränkten Verfügungsrechts,
- Fotos zur Dokumentation des IST-Zustandes,
- Informationen zum Stand der Bauvorbereitung, der Erfüllung genehmigungsrechtlicher Voraussetzungen und der Abstimmung mit anderen verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen,
- Sonstiges

Hinweis: Wenn Unterlagen nicht vorgelegt werden können, ist dies schriftlich zu begründen.

Der Antragsteller erklärt weiter, dass

- die in diesem Antrag (einschließlich Anlagen) gemachten Angaben vollständig und richtig sind.
- die Zuwendungen ausschließlich zur Finanzierung der beantragten Maßnahme verwendet werden.
- mit der Maßnahme noch nicht begonnen wurde. Als Vorhabensbeginn ist auch der Abschluss eines der Ausführung dienenden Lieferungs- oder Leistungsvertrages zu werten.
- er die für diese RL ÖPNV-Invest geltenden Allgemeinen Nebenbestimmungen zur Kenntnis genommen hat und sich im Förderverlauf an diese Bestimmungen hält.
- die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt wurden.
- er zum Vorsteuerabzug
 - nicht berechtigt ist.
 - berechtigt ist und dies bei der Berechnung der zuwendungsfähigen Kosten berücksichtigt hat.

.....
Ort, Datum

.....
rechtsverbindliche Unterschrift

Der Antrag ist einzureichen bei:

Landkreis Spree-Neiße, Dezernat II, Zentrales Controlling, Heinrich -Heine -Straße 1, 03149 Forst (L.)

Zuwendungsbescheid

über Haushaltsmittel zur Verwendung gemäß Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) i.V.m. den Allgemeinen Nebenbestimmungen dieser Richtlinie (AN-BestG)

Antragsteller:

Name	
Anschrift	

Auf der Grundlage Ihres Antrages vom wird Ihnen ein Zuwendungsbetrag aus Haushaltsmitteln zur anteiligen Finanzierung der nachfolgend genannten Maßnahme gewährt:

Bezeichnung der Maßnahme	
Maßnahmenzeitraum	von: _____ bis: _____

Die Höhe der Anteilsfinanzierung ergibt sich nach Prüfung Ihres Antrages und der zur Verfügung stehenden Mittel entsprechend der folgenden Übersicht:

Ergebnis der Antragsprüfung und Festlegung der Zuwendung	Summe in EUR	Anteil v. H.
Beträge nach Zuwendungsantrag		
Die Gesamtausgaben betragen:		
Beantragte Zuwendung:		
Feststellung der zuwendungsfähigen Kosten und der Zuwendung		
nichtzuwendungsfähige Kosten		
zuwendungsfähige Kosten		
Gewährter Zuwendungsbetrag		

Die Abweichungen der gewährten Zuwendung vom Antrag ergeben sich aus folgenden Gründen:

Die Zuwendung unterliegt folgenden Nebenbestimmungen gemäß § 36 Verwaltungsverfahrensgesetz:

- Die Zweckbindungsdauer der geförderten Anlage ist auf 10 Jahre festgelegt.
- Der Zuwendungsempfänger verpflichtet sich, den dieser Richtlinie anhängenden Allgemeinen Nebenbestimmungen (Anlage 4 - AN-BestG) für Zuwendungen zur Projektförderung an Gemeinden zu entsprechen.

Auszahlung:

Die gewährte Zuwendung wird nach Abschluss der Maßnahme und fristgerechter Verwendungsnachweisführung und Mittelanforderung (Anlage 3) ausgezahlt.

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Landkreis Spree-Neiße, Heinrich -Heine -Straße 1, 03149 Forst (Lausitz) schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

Forst (Lausitz),

Unterschrift

Landkreis Spree-Neiße

Anlage 3 zur RL ÖPNV-Invest - Nachweis und Mittelanforderung

Zuwendungsempfänger:

Name/ Institution		
Anschrift		
Auskunft erteilt:	Name:	Telefon:

Landkreis Spree-Neiße
Dezernat II
Zentrales Controlling
Heinrich - Heine - Straße 1
03149 Forst (Lausitz)

Maßnahmeabrechnung und Mittelanforderung

gemäß Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) i.V.m. den Allgemeinen Nebenbestimmungen (AN-BestG) dieser Richtlinie wurden zur Finanzierung folgender Maßnahme Mittel des Landkreises Spree-Neiße gewährt.

Zuwendungsbescheid:	vom:	Akt-Z.:
Bezeichnung der Maßnahme		
Tatsächlicher Maßnahmenzeitraum	von:	bis:

I. Sachbericht

Darstellung der durchgeführten Maßnahme, u. a. Beginn, Maßnahmedauer, Abschluss, Erfolg und Auswirkungen der Maßnahme, etwaige Abweichungen von den dem Zuwendungsbescheid zu Grunde liegenden Planungen und vom Finanzierungsplan. Fotos vor Fertigstellung und nach Fertigstellung der Maßnahme

(Bei Bedarf kann der Sachbericht auch als gesonderte Anlage beigefügt werden.)

II. Finanzierung der Maßnahme

Zur Finanzierung der Maßnahme sind Zuwendungen des Landkreises Spree-Neiße entsprechend der folgenden Übersicht gewährt worden:

Zuwendungsfähige Kosten und Zuwendung nach Zuwendungsbescheid(en)	Summe in EUR	Anteil v. H.
Zuwendungsfähige Kosten		
Gewährte Zuwendung		
Ausweis der tatsächlichen Ist-Kosten nach Abschluss der beantragten Maßnahme		
Ist-Kosten der Maßnahme*		
davon nichtzuwendungsfähige Kosten		
davon zuwendungsfähige Kosten		

* Nachweis der tatsächlichen Ist-Kosten

Folgende Rechnungen wurden für die beantragte Maßnahme gestellt (Kopien der Rechnungen beifügen):

Rechnungssteller	Datum	Rechnungsnummer	Betrag
Summe:			

III. Mittelanforderung

Entsprechend dem Zuwendungsbescheid vom20..... wird die Auszahlung der gewährten Zuwendung auf folgende Bankverbindung beantragt.

Dem Zuwendungsempfänger ist bewusst, dass sich die Zuwendung durch die Prüfung der Ist-Kostenabrechnung und der tatsächlichen zuwendungsfähigen Kosten durch den Zuwendungsgeber korrigieren kann. Es ergeht in diesen Fällen ein Änderungsbescheid.

Bankverbindung:

IBAN .:
B I C :
K r e d i t i n s t i t u t:

Der Unterzeichner bestätigt gemäß Nr. 4.5 AN-BestG:

1. Die Bestimmungen der AN-BestG (Anlage 4) eingehalten wurden.
2. Die Zuwendung wird ausschließlich zur Erfüllung des im Zuwendungsbescheid bezeichneten Verwendungszwecks verwendet. Die im Zuwendungsbescheid genannten Bedingungen und Auflagen wurden eingehalten.
3. Die Angaben zu den aus der Zuwendung geleisteten Zahlungen stimmen mit den Büchern und Belegen über Lieferungen und Leistungen überein.
4. Die Ausgaben waren notwendig, es wurde wirtschaftlich und sparsam damit umgegangen.
5. Erträge (einschließlich Zinsen) wurden nicht erwirtschaftet bzw. wurden von den zuwendungsfähigen Kosten abgesetzt.

.....
Ort, Datum

.....
rechtsverbindliche Unterschrift

Landkreis Spree-Neiße

Anlage 4 zur RL ÖPNV-Invest - Allgemeine Nebenbestimmungen für Gemeinden (AN-BestG)

Geltungsbereich, Rechtsbehelfsbelehrung und Allgemeine Nebenbestimmung zur Richtlinie ÖPNV Invest (AN-BestG) zum Nahverkehrsplan 2018 - 2022

Inhalt

1. Geltungsbereich
2. Rechtsbehelfsbelehrung
3. Voraussetzungen und Verfahrensgrundsätze zur Förderung
4. Allgemeine Nebenbestimmungen

1 Geltungsbereich

Die nachstehenden Angaben sind Inhalt der Richtlinie Invest zum Nahverkehrsplan 2018 - 2022 vom Landkreis Spree - Neiße.

Sie gelten in vollem Umfang bei der Beantragung einer Fördermaßnahme für Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV).

2 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen einen ausgestellten Bescheid kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch erhoben werden. Der Widerspruch ist beim Landkreis Spree - Neiße, Heinrich - Heine - Straße 1, 03149 Forst (Lausitz) schriftlich oder zur Niederschrift einzulegen.

3 Voraussetzungen und Verfahrensgrundsätze zur Förderung

Die Zuwendungen werden im Rahmen der jeweils zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel gewährt. Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen kann aus dieser Richtlinie nicht hergeleitet werden. Förderungen werden nur auf schriftlichen Antrag gewährt. Für den Antrag sind die Formulare dieser ÖPNV-RL Invest zu verwenden.

4 Allgemeine Nebenbestimmungen

4.1. Antragsverfahren

Die Anträge sind unter Verwendung der zu dieser Richtlinie gehörenden Formblätter an den Landkreis Spree - Neiße, Zentrales Controlling, Heinrich - Heine - Straße 1, 03149 Forst (Lausitz) zu richten. Die Anträge sind bis spätestens zum 30.09. eines Jahres für das Investitionsvorhaben im Folgejahr zu verfassen. Vor Beantragung der Zuwendung darf die Maßnahme noch nicht begonnen haben. Der rechtskräftige Zuwendungsbescheid ist Voraussetzung für den Beginn der Maßnahme. Für das Jahr der In-Kraft-Setzung dieser Richtlinie (Jahr 2018) können für Vorhaben für das Jahr 2018 bis zum 31.08.2018 ebenfalls Anträge gestellt werden, insofern sie die Voraussetzungen (Maßnahme hat zum Zeitpunkt der Antragstellung noch nicht begonnen) erfüllen.

4.2. Anforderung und Verwendung der Zuwendung

4.2.1. Die Zuwendung darf nur zur Erfüllung des im Zuwendungsbescheid bestimmten Zwecks verwendet werden. Sie ist wirtschaftlich und sparsam zu verwenden.

4.2.2. Die Bewilligungsbehörde behält sich vor, den Zuwendungsbescheid zu widerrufen, wenn sich herausstellt, dass der Zuwendungszweck mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist.

4.3. Nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung

Ermäßigen sich nach der Bewilligung die nach dem Finanzierungsplan zuwendungsfähigen Ausgaben für den Zuwendungszweck, erhöhen sich die Deckungsmittel oder treten neue Deckungsmittel hinzu, so ermäßigt sich die Zuwendung, wenn sich die zuwendungsfähigen Ausgaben auf einen Betrag unterhalb der Zuwendungshöchstgrenzen ermäßigen, auf die Höhe der tatsächlichen zuwendungsfähigen Ausgaben. In diesen Fällen ergeht vom Zuwendungsgeber ein Änderungsbescheid.

4.4. Mitteilungspflichten des Zuwendungsempfängers

Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, unverzüglich der Bewilligungsbehörde anzuzeigen, wenn

4.4.1. der Verwendungszweck oder sonstige für die Bewilligung der Zuwendung maßgebliche Umstände sich ändern oder wegfallen

4.4.2. sich Anhaltspunkte ergeben, dass der Verwendungszweck nicht oder mit der bewilligten Zuwendung nicht zu erreichen ist.

4.5. Nachweis der Verwendung

4.5.1. Die Maßnahmeabrechnung und die Mittelabforderung über eine Zuwendung sind bei Investitionsmaßnahmen innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Verwendungszwecks, spätestens jedoch nach Ablauf des sechsten Monats im Zuweisungsbescheid genannten Maßnahmezeitraumes, bei der Bewilligungsbehörde einzureichen (Anlage 3).

4.5.2. Die Rechnungen zu den Ist-Kosten sind in Kopie beizufügen. Es ist zu bestätigen, dass die Ausgaben notwendig waren, dass wirtschaftlich und sparsam verfahren worden ist und die Angaben mit den Büchern und Belegen übereinstimmen.

4.5.3. Der Zuwendungsempfänger hat die Belege und Verträge sowie alle sonst mit der Förderung zusammenhängenden Unterlagen fünf Jahre nach Vorlage des Verwendungsnachweises aufzubewahren, sofern nicht nach steuerrechtlichen oder anderen Vorschriften eine längere Aufbewahrungsfrist bestimmt ist. Zur Aufbewahrung können auch Bild- oder Datenträger verwendet werden. Das Aufnahme- und Wiedergabeverfahren muss den Grundsätzen einer in der öffentlichen Verwaltung allgemein zugelassenen Regelung entsprechen.

4.6. Prüfung der Verwendung

4.6.1. Die Bewilligungsbehörde ist berechtigt, Bücher, Belege und sonstige Geschäftsunterlagen anzufordern sowie die Verwendung der Zuwendung durch örtliche Erhebungen zu prüfen oder durch Beauftragte prüfen zu lassen. Der Zuwendungsempfänger hat die erforderlichen Unterlagen bereitzuhalten und die notwendigen Auskünfte zu erteilen.

4.6.2. Eine überörtliche Prüfung nach dem Gemeindehaushaltsrecht bleibt unberührt.

4.7. Erstattung der Zuwendung, Verzinsung

4.7.1. Die Zuwendung ist zu erstatten, soweit ein Zuwendungsbescheid nach Verwaltungsverfahrenrecht (insbesondere §§ 48, 49 VwVfGBbg) oder anderen Rechtsvorschriften mit Wirkung für die Vergangenheit zurückgenommen oder widerrufen oder sonst unwirksam wird.

Dies gilt insbesondere, wenn

4.7.1.1. die Zuwendung durch unrichtige oder unvollständige Angaben erwirkt worden ist,

4.7.1.2. die Zuwendung nicht oder nicht mehr für den vorgesehenen Zweck verwendet wird,

4.7.1.3. eine auflösende Bedingung eingetreten ist (z. B. nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung nach Nummer 4.3).

4.7.2. Ein Widerruf mit Wirkung für die Vergangenheit kann auch in Betracht kommen, soweit der Zuwendungsempfänger

4.7.2.1. Auflagen nicht oder nicht innerhalb einer gesetzten Frist erfüllt, insbesondere den vorgeschriebenen Verwendungsnachweis nicht rechtzeitig vorlegt sowie Mitteilungspflichten (Nummer 4.4) nicht rechtzeitig nachkommt.

4.7.3. Der Erstattungsanspruch ist nach Maßgabe des § 49a Abs. 3 VwVfGBbg mit fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz nach § 247 BGB jährlich zu verzinsen.

A7 Investitionsmaßnahmen Infrastruktur üÖPNV

Tabelle 34: Geplante Investitionsmaßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur in Verantwortung der Gemeinden

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
Gemeinde Neuhausen/Spree												
Klein Döbbern, B97 Schäferberg	Erneuerung Haltestelle	8.000	0	8.000		X						Nur Buswartehaus
Groß Oßnig, B97 Abzweig Eichenweg	Erneuerung Haltestelle	17.000	0	17.000			X					2 x Buswartehaus
Koppatz Frauendorfer Straße	Erneuerung Haltestelle	16.000	0	16.000			X					Pflasterung und Buswartehaus
Sergen, Am Schloßteich	Erneuerung Haltestelle	8.000	0	8.000		X						Nur Buswartehaus
Stadt/Amt Peitz												
Stadt Peitz	Verlagerung Busplatz Peitz	450.000	90.000	360.000				X				Im SUW-Antrag enthalten
Gemeinde Schenkendöbern												

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Groß Gastrose	Erneuerung Haltestelle Kinderhaus	25.000	12.000	13.000		X						
OT Bärenklau	Erneuerung Haltestelle Siedlung	20.000	10.000	10.000				X				
Stadt Forst (Lausitz)												
OT Bohrau, B112	Erneuerung Haltestelle/Barrierefreier Ausbau, 2 Stück	25.000	0	25.000				X				
Euloer Str/ B112	Erneuerung Haltestelle/Barrierefreier Ausbau, 2 Stück	25.000	0	25.000			X					
Wendeschl. Kenne L 49	Erneuerung Haltestelle/Barrierefreier Ausbau, 1 Stück	35.000	0	35.000		X						
Cottbuser Str./ B112	Erneuerung Haltestelle/Barrierefreier Ausbau, 2 Stück	12.500	0	12.500					X			
Cottbuser Str./ B112	Erneuerung Haltestelle/Barrierefreier Ausbau, 2 Stück	12.500	0	12.500						X		
Groß Bademeusel L 49	Erneuerung Haltestelle/Barrierefreier Ausbau, 2 Stück	25.000	0	25.000					X			
Naundorf	Erneuerung Haltestelle/Barrierefreier Ausbau, 2 Stück	25.000	0	25.000						X		
N.N.	N.N.	50.000	0	50.000							X	
Stadt Guben												

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitionssumme	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
Haltepunkte im Stadtgebiet, 34 Stück (3 pro Jahr)	barrierefreier Ausbau der Haltepunkte	4.500	2.250	2.250		X						
N.N.	N.N.	4.500	2.250	2.250			X					
N.N.	N.N.	4.500	2.250	2.250				X				
N.N.	N.N.	4.500	2.250	2.250					X			
N.N.	N.N.	31.500	15.750	15.750							X	
Ausbau der Wendestelle Kaltenborn	Ausbau/ Fahrbahnerneuerung	50.000	25.000	25.000			X					
Amt Burg (Spreewald)												
Gemeinde Burg (Spreewald) Bahnhofstraße 10	Erneuerung Haltestelle, Schule (Dreifeld-Buswarte mit Wartefläche), barrierefreier Ausbau	20.000	15.000	5.000				X				75% Eigenmittel
Amt Döbern-Land / Stadt Döbern												
Döbern Aufbaustraße	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	1.500	0	1.500							X	Bodenindikatoren fehlen
Döbern Dorfstraße (4 HS)	4x barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	6.000	0	6.000							X	Bodenindikatoren fehlen

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
Döbern Dubraucker Str. (2HS)	2x Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000			X					
Döbern Eichweiger Straße	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	5.000	0	5.000				X				
Döbern Forster Straße (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	12.000	0	12.000						X		
Döbern Friedhofsweg (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000				X				
Döbern Friedhofsweg (2 HS)	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	3.000	0	3.000						X		Bodenindikatoren fehlen
Döbern Friedhofsweg	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	14.000	0	14.000		X						Bestand: unbefestigt
Döbern Friedhofsweg	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	6.000	0	6.000		X						
Döbern Groß Kölziger Weg (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	12.000	0	12.000			X					
Döbern Groß Kölziger Weg (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000				X				
Döbern Ringstraße (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000		X						
Döbern Ringstraße	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	6.000	0	6.000		X						

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
Döbern Spremberger Str. (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	12.000	0	12.000			X					
Amt Döbern-Land / Gemeinde Felixsee												
OT Tschernitz, Cottbuser Straße (linke + rechte Straßenseite)	4x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	16.000	0	16.000		X						
OT Bloischdorf, Gasse	Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	8.000	0	8.000		X						Bestand: Grünfläche
OT Bloischdorf, Klein Loitzer Weg	Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	8.000	0	8.000		X						Bestand: Grünfläche
OT Bloischdorf, Lindenstraße (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000				X				
OT Bohsdorf, Klein Loitzer Straße (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000			X					
OT Bohsdorf, Muskauer Str. (2x	4x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	16.000	0	16.000			X					

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitionssumme	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
linke + 2x rechte Straßenseite)												
OT Friedrichshain, Bahnhofstraße (2x linke + 2x rechte Straßenseite)	4x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	16.000	0	16.000				X				
OT Klein Loitz, Loitzer Dorfstraße (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000					X			
OT Klein Loitz, Reuthener Straße (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000					X			
OT Reuthen, An den Grubenteichen (linke + rechte Straßenseite)	2x Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	16.000	0	16.000						X		Bestand: Grünfläche

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Reuthen, Bergstraße Horlitz	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	4.000	0	4.000						X		
OT Reuthen, Reuthener Waldstraße	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	4.000	0	4.000						X		
OT Reuthen, Reuthener Waldstraße	Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	8.000	0	8.000					X			Bestand: Grünfläche
Amt Döbern-Land / Gemeinde Jämlitz-Klein Düben												
OT Jämlitz, Lug (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000			X					
OT Jämlitz, Mühlenweg (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000		X						

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Jämlitz, Zschorno Nr.	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	4.000	0	4.000				X				
OT Jämlitz, Zur Hütte Nr.	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	4.000	0	4.000					X			
Amt Döbern-Land / Gemeinde Tschernitz												
OT Tschernitz, Cottbuser Straße (linke + rechte Straßenseite)	4x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000		X						
OT Tschernitz, Cottbuser Straße (linke + rechte Straßenseite)	4x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000			X					
OT Tschernitz, Muskauer Straße	Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	8.000	0	8.000						X		Bestand: Grünfläche
OT Tschernitz, Muskauer Straße	Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	8.000	0	8.000						X		Bestand: Grünfläche
OT Tschernitz, Spremberger	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000				X				

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
Straße (linke + rechte Straßenseite)												
OT Wolfshain, Dorfstraße (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000					X			
OT Wolfshain, Mühlbergstraße	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	4.000	0	4.000			X					
Amt Döbern-Land / Gemeinde Wiesengrund												
OT Gahry, Gahryer Hauptstraße (linke + rechte Straßenseite)	3x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	12.000	0	12.000			X					
OT Gahry, Gahryer Hauptstraße (rechte Straßenseite)	Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	8.000	0	8.000			X					
OT Gosda (GT Klinge), Bahnhofsiedlung (linke	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000		X						

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
+ rechte Straßenseite)												
OT Gosda (GT Dubrau), Dubrauer Dorfstraße (linke + rechte Straßenseite)	4x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000			X					
OT Gosda (GT Dubrau), Dubrauer Dorfstraße (linke + rechte Straßenseite)	4x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000				X				
OT Gosda (GT Dubrau), Forster Straße (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000		X						
OT Gosda, Gosdaer Bahnhofstraße (linke Straßenseite)	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	4.000	0	4.000		X						

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Gosda, Gosdaer Bahnhofstraße (rechte Straßenseite)	Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	8.000	0	8.000				X				Bestand: Grünfläche
OT Gosda, Gosdaer Dorfstraße (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000					X			
OT Jethe, Jether Dorfstraße (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000					X			
OT Jethe (GT Smarso), K7109 (linke + rechte Straßenseite)	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	8.000	0	8.000					X			
OT Mattendorf, Mattendorfer Straße	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	4.000	0	4.000				X				
OT Trebendorf, Am Waldgürtel	Errichtung Pflasterflächen (barrierefrei)	16.000	0	16.000						X		

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitionssumme	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Trebendorf, Genossenschaftsstraße	Errichtung Pflasterfläche (barrierefrei)	8.000	0	8.000							X	Bestand: Betonfläche
OT Trebendorf, Hauptstraße	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	4.000	0	4.000						X		
OT Trebendorf, Hauptstraße	2x barrierefreier Ausbau der Pflasterflächen	4.000	0	4.000							X	
Gemeinde Kolkwitz												
N.N.	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, 2 Stück	30.000	0	30.000		X						
N.N.	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, 2 Stück	30.000	0	30.000			X					
N.N.	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, 2 Stück	30.000	0	30.000				X				
N.N.	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, 2 Stück	30.000	0	30.000					X			
N.N.	Barrierefreier Ausbau von Haltestellen, 2 Stück	30.000	0	30.000						X		
Amt Döbern-Land / Gemeinde Neiße-Malxetal												

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Groß Kölzig Bahnhofstraße	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	6.000	0	6.000				X				
OT Groß Kölzig Bahnhofstraße	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	8.000	0	8.000				X				
OT Groß Kölzig Forster Straße/B115	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000						X		
OT Groß Kölzig Forster Straße/B115	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	6.000	0	6.000						X		
OT Groß Kölzig Döberner Straße (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000						X		
OT Groß Kölzig Dorfstraße (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	12.000	0	12.000					X			
OT Klein Kölzig Forster Str./B115 (2 HS)	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	5.000	0	5.000						X		Bodenindikatoren fehlen
OT Klein Kölzig Groß Kölziger Straße	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	8.000	0	8.000			X					

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Jerischke Bahren Nr.	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	14.000	0	14.000					X			
OT Jerischke Zelz Nr.	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	6.000	0	6.000			X					
OT Jerischke Jerischke Nr.	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	1.000	0	1.000				X				Bodenindikatoren fehlen
OT Jerischke Jerischke Nr.	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	5.000	0	5.000				X				
OT Jerischke Teichhäuser (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	20.000	0	20.000					X			Bestand: unbefestigt
OT Preschen Hauptstraße	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000				X				Bestand: unbefestigt
OT Preschen Hauptstraße	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	8.000	0	8.000				X				
OT Preschen Hauptstraße (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	14.000	0	14.000						X		
OT Preschen Preschener Dorfstr. (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	12.000	0	12.000					X			

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Preschen An der Försterei (2 HS)	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	16.000	0	16.000					X			Bestand: unbefestigt
OT Preschen Raden Nr.	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000			X					
OT Jocksdorf Kreuzung/B115 (3 HS)	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	7.500	0	7.500			X					Bodenindikatoren fehlen
OT Jocksdorf Kreuzung/B115	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	8.000	0	8.000						X		Bestand: unbefestigt
OT Jocksdorf Jocksdorf Nr.	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	8.000	0	8.000				X				
Amt Döbern-Land / Gemeinde Groß Schacksdorf-Simmersdorf												
GT Waldsiedlung Forster Straße	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	2.500	0	2.500						X		Bodenindikatoren fehlen
OT Simmersdorf An der Malxe (2 HS)	2x Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000					X			
OT Simmersdorf Chaussee (2HS)	2x Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	16.000	0	16.000			X					

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
OT Simmersdorf Siedlung	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	12.000	0	12.000			X					
OT Gr. Schacksdorf Schulstraße	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000				X				
OT Gr. Schacksdorf Forster Straße Abs. 10	Errichtung Haltestelle barrierefreier Ausbau	10.000	0	10.000		X						Bestand: unbefestigt
OT Gr. Schacksdorf Forster Str. Abs. 30 (2HS)	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	3.000	0	3.000						X		Bodenindikatoren fehlen
OT Gr. Schacksdorf Forster Str. Abs. 40 (2HS)	barrierefreier Ausbau der Pflasterfläche	3.000	0	3.000						X		Bodenindikatoren fehlen
GESAMT	112 Maßnahmen	1.744.500	179.000	1.565.500								
2018	19 Maßnahmen	224.500	14.250	210.250								
2019	23 Maßnahmen	308.000	27.250	280.750								
2020	24 Maßnahmen	686.500	117.250	569.250								
2021	18 Maßnahmen	216.000	2.250	213.750								
2022	22 Maßnahmen	208.500	2.250	206.250								

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung						Bemerkungen
		Gesamt-investitions-summe	Eigenmittel	Offener Finanzierungsbedarf	Leistungen Dritter	2018	2019	2020	2021	2022	Nach 2022	
Nach 2022	6 Maßnahmen	101.000	15.750	85.250								

Quelle: IGES Erhebung Investitionsplanungen 2016.