Nahverkehrsplan

FÜR DEN LANDKREIS ELBE-ELSTER, FORTSCHREIBUNG 2015 BIS 2025

Landkreis Elbe-Elster

Nahverkehrsplan Landkreis Elbe-Elster, Fortschreibung 2015 bis 2025

Auftraggeber:

Landkreis Elbe-Elster
Ludwig-Jahn-Str. 2
04916 Herzberg (Elster)

Kontakt:
Stabsstelle Kreisentwicklung
SB öfftl. Personennahverkehr
Norbert Mnich
T +49 3535 46-2672
Norbert.Mnich@lkee.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 Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Elbe-Elster für den Zeitraum 2015 bis 2025 berücksichtigt die vorhergehende Fortschreibung für den Zeitraum 2011 bis 2015.

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
Petra Nienaber

Dokumentenversion
Version 3.0
Stand 21.10.2014

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Inhalt

Abbildungsverzeichnig 6
Tabellenverzeichnis 7
Abkürzungsverzeichnis 11

1. Grundlagen 13
1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans 13
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben 14
1.3 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung 15
1.3.1 Landkreis Elbe-Elster als Träger der Schülerbeförderung 15
1.3.2 Schulentwicklungsplan des Landkreises Elbe-Elster 2012 – 2017 16
1.4 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesnahverkehrsplanung 16
1.4.1 Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg 16
1.4.2 Landesnahverkehrsplan 2013 – 2017 18

2. Verkehrspolitische Ziele für den üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster 19
2.1 Grundsätze entsprechend § 2 ÖPNVG BB 19
2.2 Regionalentwicklungsziele des Landkreises Elbe-Elster - Kreisentwicklungskonzeption 2020 19

3. Strukturdatenanalyse und -prognose für den Landkreis Elbe-Elster 22
3.1 Lage und Einordnung des Landkreises 22
3.2 Bevölkerung 22
3.2.1 Bevölkerungszahlen 22
3.2.2 Bevölkerungsentwicklung 24
3.2.3 Altersstruktur 25
3.3 Pendler 26
3.3.1 Binnenpendler innerhalb der Wohngemeinde 26
3.3.2 Pendler zwischen den Gemeinden des Landkreises 26
3.3.3 Pendler zwischen Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster und Zielen außerhalb des Landkreises 27
3.3.4 Einschätzung zu besonders zu berücksichtigenden Pendlerbeziehungen 29
3.4 Motorisierungsgrad 31
3.5 Wirtschaftsstrukturelle Situation 32
3.5.1 Industrie- und Gewerbeentwicklung 32
3.5.2 Tourismus 33
3.5.3 Einzelhandel 34
3.6 Schulstandorte und Schülerzahlen 34
3.6.1 Derzeitige Schulen und Schülerzahlen 2013/2014 bzw. 2014/2015 34
3.6.2 Anpassungen der Schulstandorte 36
3.6.3 Beförderungsanspruch von Schülern 36

4. Bestandsanalyse des derzeitigen ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster 37
4.1 Schienenpersonennahverkehr 37
4.2 Schienenpersonenfernverkehr 38
4.3 Fernlinienbusverkehr 38
4.4 Übriger ÖPNV 39
4.4.1 Angebotsstruktur und Angebotsumfang im üÖPNV 39

4.4.2 Durchgeführte Angebotsoptimierung - Neuorganisation von Linienverkehren unter Einbeziehung von Bedarfsverkehren 40
4.5 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen 41
4.5.1 Verknüpfung des SPNV mit dem üÖPNV 41
4.5.2 Zustandsanalyse der Verknüpfungspunkte und Handlungsbedarfe 42
4.5.3 Verknüpfung des ÖPNV mit dem Individualverkehr 46

5. Fahrgastaufkommen im ÖPNV 48
5.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV 48
5.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im üÖPNV 49
5.3 Bedeutung der Schülerbeförderung für den üÖPNV 52
5.4 Zukünftige Entwicklung des Fahrgastaufkommens im üÖPNV 52

6. Angebotskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster 57
6.1 Grundsätze 57
6.2 Räumliche Erschließungskonzeption 58
6.2.1 Weiterentwicklung der Mindesterschließungsvorgaben 58
6.2.2 Sicherung der Mindesterschließung 59
6.2.3 Auswirkung auf die Ortsteile im Landkreis Elbe-Elster 59
6.3 Netzkonzeption 59
6.3.1 Gliederung des ÖPNV-Netzes 59
6.3.2 Hauptnetz 61
6.3.3 Nebennetz 62
6.3.4 Ergänzungsnetz 63
6.3.5 Netzkategorien und Verbindungsachsen im Überblick 64
6.4 Bedienungskonzeption und Mindestbedienungsqualität 65
6.4.1 Rahmenbedienungszeitraum des üÖPNV 65
6.4.2 Mindestbedienung im Hauptnetz 66
6.4.3 Mindestbedienung im Nebennetz 67
6.4.4 Mindestbedienung im Ergänzungsnetz 67
6.4.5 Bedienungsqualität in der Schülerbeförderung 68
6.5 Angebotsentwicklung im üÖPNV 70
6.5.1 Flexible Bedienformen/Bedarfsverkehre 70
6.5.2 Weiterentwicklung des derzeitigen üÖPNV-Netzes 70
6.6 Angebotsentwicklung im SPNV und Koordinierung zwischen SPNV und üÖPNV 72
6.6.1 Koordinierungsgrundsätze zwischen SPNV und üÖPNV 72
6.6.2 Geplante Angebots- und Infrastrukturanpassungen 72
6.6.3 Dauerhafte Sicherung der Anbindung derzeit bestehender SPNV-Zugangsstellen 74
6.6.4 Auswirkungen der Inbetriebnahme der Neubaustrecke VDE 8 75
6.6.5 Weitere Anforderungen des Landkreises für die Optimierung des SPNV-Angebots 75
6.7 Touristische Erschließung durch den ÖPNV 76

7. Qualitätskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster 77
7.1 Qualität der Verkehrsträgervernetzung (Verknüpfung und Anschlusssicherung) 77

7.2 Qualität der Zugangsstellen (Haltestellen, Verknüpfungspunkte) 79
7.3 Qualität der Fahrzeuge des üÖPNV 80
7.4 Qualitätsanforderungen an das Fahrpersonal 81
7.5 Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement 82
7.6 Barrierefreiheit des üÖPNV 83
7.7 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 89
7.8 Tarife und Vertrieb 89
7.9 Qualität des Marketing und der Fahrgastinformation 90

8. Organisation des üÖPNV und Leistungsvergabe 92
8.1 Organisations-, Planungs- und Controllingstrukturen 92
8.2 Linienbündel 93
8.3 Form der Leistungsvergabe 96
8.4 Zeitplan der Leistungsvergabe 97

9. Finanz- und Investitionsplanung 100
9.1 Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg 100
9.2 Investiver Mitteleinsatz für den üÖPNV 100
9.3 Bedarfsanmeldungen für Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur des üÖPNV 101
9.4 Fahrgelderträge und Kostenentwicklungen 102
9.5 Finanzierungsbedarf im üÖPNV 103
9.6 Maßnahmen zur Senkung des Finanzierungsbedarfs 105

Literaturverzeichnis 106

Anhang 109
A1 Strukturdaten 110
A2 ÖPNV-Angebot 116
A3 Schülerbeförderung 128
A4 Zugangsstellen 162
A5 Investitionsmaßnahmen Infrastruktur üÖPNV 165
A6 1. Änderung Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. –ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster vom 20. September 2005 176
A7 Qualitätskatalog für die Bestellung und Bewertung der Leistungen von Auftragnehmern im Fahrdienst 184
A8 Regelungen zur Qualitätssteuerung und zu Vertragsstrafen bei Leistungsmängeln 202

Abbildungsverzeichnig

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Landkreis Elbe-Elster entsprechend LEP B-B	17
Abbildung 2:	Einwohnerdichte nach Gemeinden im Landkreis Elbe-Elster (in Einwohner je km^2)	23
Abbildung 3:	Prognose der Bevölkerungsabnahme 2013 bis 2030 in % für die Ämter und amtsfreie Gemeinden im Landkreis Elbe-Elster	25
Abbildung 4:	Pendlerbeziehungen 2013 zwischen den Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster	27
Abbildung 5:	Pendlerbeziehungen 2013 aus den Nachbarlandkreisen in die Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster	28
Abbildung 6:	Pendlerbeziehungen 2013 aus den Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster in die Nachbarlandkreise	29
Abbildung 7:	Wichtigste Pendlerbeziehungen 2013 aus den Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster zu Zielen außerhalb des Landkreises	30
Abbildung 8:	Motorisierungsgrad in [Pkw/1000 Einwohner] Landkreis Elbe-Elster und Land Brandenburg	32
Abbildung 9:	Branchenkompetenzfelder im Landkreis Elbe-Elster	33
Abbildung 10:	Schulstandorte im Landkreis Elbe-Elster, Schuljahr 2013/2014	35
Abbildung 11:	Eisenbahnstrecken mit SPNV-Bedienung Landkreis Elbe-Elster	37
Abbildung 12:	Fahrgastaufkommen im SPNV des Landkreises Elbe-Elster (Fahrgäste pro Tag im Querschnitt)	48
Abbildung 13:	Fahrgastbelegung des Busliniennetzes im üÖPNV, Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste an Schultagen	51
Abbildung 14:	Netzkonzeption ÖPNV Landkreis Elbe-Elster	64
Abbildung 15:	Übersicht ÖPNV-Organisation Landkreis Elbe-Elster	92
Abbildung 16:	Vergabeoptionen für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession nach VO (EG) 1370/2007	96
Abbildung 17:	Terminübersicht Vergabeverfahren Linienbündel 1, Landkreis Elbe-Elster	98
Abbildung 18:	Detailliertes Ablaufschema Direktvergabe für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession nach VO (EG) 1370/2007, Landkreis Elbe-Elster	98
Abbildung 19:	Detailliertes Ablaufschema Wettbewerbliche Vergabeverfahren (Art. 5 Abs. 3 VO (EG) 1370/2007) für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession nach VO (EG) 1370/2007, Landkreis Elbe-Elster	99
Abbildung 20:	Checkliste Haltestellen und Verknüpfungspunkte	162

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Elbe-Elster im Zeitraum 1992 bis 2013	24
Tabelle 2:	Bevölkerungsprognose für den Landkreis Elbe-Elster 2013 bis 2020 bzw. 2030	24
Tabelle 3:	Altersstruktur und Altersstrukturprognose der Bevölkerung im Landkreis Elbe-Elster	26
Tabelle 4:	Kfz-Bestand Landkreis Elbe-Elster und Land Brandenburg	31
Tabelle 5:	Schulen im Landkreis Elbe-Elster	35
Tabelle 6:	Anpassungen der Schulstandorte	36
Tabelle 7:	Kennzahlen des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster	40
Tabelle 8:	Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster	41
Tabelle 9:	Ergebnisse Erhebung zum Zustand der Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster - Darstellung ausgewählter Handlungsbedarfe	43
Tabelle 10:	Intermodale Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster (SPNV/üÖPNV/P+R- und B+R)	47
Tabelle 11:	Übersicht der Linienbeförderungsfälle 2013	50
Tabelle 12:	Strukturindikatoren Landkreis Elbe-Elster 2013 bis 2025	53
Tabelle 13:	Linienspezifische Fahrgastprognose 2015 – 2025, Beförderungsfälle und deren prognostizierte Änderung	54
Tabelle 14:	Netzkategorien des ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster	60
Tabelle 15:	Verbindungsachsen Hauptnetz SPNV	61
Tabelle 16:	Verbindungsachsen Hauptnetz üÖPNV	62
Tabelle 17:	Verbindungsachsen Nebennetz üÖPNV	63
Tabelle 18:	Mindestbedienungsqualität im Hauptnetz des SPNV im Landkreis Elbe-Elster	66
Tabelle 19:	Mindestbedienungsqualität im Hauptnetz des üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster	66
Tabelle 20:	Mindestbedienungsqualität im Nebennetz des üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster	67
Tabelle 21:	Mindestbedienungsqualität im Ergänzungsnetz des üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster	67
Tabelle 22:	Zumutbarkeitskriterien gemäß Schülerbeförderungssatzung	68
Tabelle 23:	Mindestbedienungsanforderung für die Schülerbeförderung	69

Tabelle 24:	Beförderungszeiten innerhalb der Schülerbeförderung	69
Tabelle 25:	Zeitliche Vorgabe für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	85
Tabelle 26:	Maßnahmenübersicht zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	85
Tabelle 27:	Nicht für barrierefreien Fahrzeugeinsatz geeignete Straßenabschnitte (Auswahl), Stand Juni 2014	86
Tabelle 28:	Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung	87
Tabelle 29:	Aufgabenzuordnung entsprechend der Organisationsstruktur des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster	93
Tabelle 30:	Linienbündel in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Elbe-Elster	94
Tabelle 31:	Bedarfsanmeldungen von Investitionsmaßnahmen aus Mitteln der RL ÖPNV-Invest (Zusammenfassung)	102
Tabelle 32:	Betriebsleistung (Jahres-Ist-Leistung)	103
Tabelle 33:	Geplante Mittel und Mittelverwendung zur Finanzierung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster, 2015 bis 2019	104
Tabelle 34:	Bevölkerungsprognose Landkreis Elbe-Elster nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden, Bevölkerung gesamt	110
Tabelle 35:	Bevölkerungsprognose für Ämter und Gemeinden 2015-2025, Bevölkerung unter 15 Jahren	111
Tabelle 36:	Bevölkerungsentwicklung Gemeinden und amtsfreie Gemeinden im Landkreis Elbe-Elster von 1992 bis 2013	112
Tabelle 37:	Schienenpersonenverkehr im Landkreis Elbe-Elster (Linienangebot, Zugangsstellen und Angebotsumfang)	116
Tabelle 38:	Angebotsumfang im üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster	118
Tabelle 39:	Schulen Landkreis Elbe Elster 2014 nach Schultyp, Schüleranzahl und Trägerschaft	128
Tabelle 40:	Quelle-Ziel-Beziehungen Heinz-Sielmann-Grundschule Crinitz	134
Tabelle 41:	Quelle-Ziel-Beziehungen Berg-Grundschule Doberlug-Kirchhain	134
Tabelle 42:	Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelisches Gymnasium Doberlug-Kirchhain	135
Tabelle 43:	Quelle-Ziel-Beziehungen Allgemeine Förderschule Finsterwalde	136
Tabelle 44:	Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule Finsterwalde	136
Tabelle 45:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Nord Finsterwalde	138
Tabelle 46:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Süd Finsterwalde	138
Tabelle 47:	Quelle-Ziel-Beziehungen Sängerstadt-Gymnasium Finsterwalde	138
Tabelle 48:	Quelle-Ziel-Beziehungen Oberstufenzentrum Finsterwalde	141
Tabelle 49:	Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelische Grundschule Finsterwalde	141

Tabelle 50:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grund- und Oberschule Massen	142
Tabelle 51:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Rückersdorf	143
Tabelle 52:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Sallgast (Außenstelle der Grund- und Oberschule Massen)	144
Tabelle 53:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Sonnewalde	144
Tabelle 54:	Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelische Grundschule Trebbus	145
Tabelle 55:	Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelische Grundschule Tröbitz	145
Tabelle 56:	Quelle-Ziel-Beziehungen Astrid-Lindgren-Grundschule Falkenberg	146
Tabelle 57:	Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule Falkenberg	146
Tabelle 58:	Quelle-Ziel-Beziehungen Allgemeine Förderschule Herzberg	148
Tabelle 59:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grund- und Oberschule „Johannes Clajus“ Herzberg	149
Tabelle 60:	Quelle-Ziel-Beziehungen Elsterlandgrundschule Herzberg	150
Tabelle 61:	Quelle-Ziel-Beziehungen Oberstufenzentrum Herzberg	150
Tabelle 62:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Hohenbucko	150
Tabelle 63:	Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule mit Grundschule „Ernst Legal“ Schlieben	151
Tabelle 64:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule „Otto Nagel“ Schönewalde	152
Tabelle 65:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Uebigau	152
Tabelle 66:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschulzentrum "Robert Reiss" Bad Liebenwerda	153
Tabelle 67:	Quelle-Ziel-Beziehungen Robert-Reiss-Oberschule Bad Liebenwerda	153
Tabelle 68:	Quelle-Ziel-Beziehungen Allgemeine Förderschule Elsterwerda	154
Tabelle 69:	Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule mit Grundschule Elsterwerda	155
Tabelle 70:	Quelle-Ziel-Beziehungen Elsterschloss-Gymnasium Elsterwerda	156
Tabelle 71:	Quelle-Ziel-Beziehungen Friedrich-Starke-Grundschule Elsterwerda	158
Tabelle 72:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Gröden	158
Tabelle 73:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Hirschfeld	158
Tabelle 74:	Quelle-Ziel-Beziehungen Goethe-Grundschule Hohenleipisch-Plessa	158
Tabelle 75:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Mühlberg	159
Tabelle 76:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Plessa	159
Tabelle 77:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Prösen	159
Tabelle 78:	Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule Prösen	160

Tabelle 79:	Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule „Erich Schindler“ Wahrenbrück	161
Tabelle 80:	Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelische Schraden-Grundschule Großthiemig	161
Tabelle 81:	Haltestellenkategorisierung im üÖPNV	163
Tabelle 82:	Anforderungen an Haltestellen	163
Tabelle 83:	Geplante Investitionsmaßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur zur Förderung aus Mitteln in Verfügung des Landkreises Elbe-Elster als Aufgabenträger des üÖPNV	165

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
Art.	Artikel
Az.	Aktenzeichen
B+R	Bike & Ride
BA	Bundesagentur für Arbeit
BbgBGG	Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz)
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BGBl	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EW	Einwohner
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
Fpl-km	Fahrplankilometer
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke
Kfz	Kraftfahrzeug
KOM	Kraftomnibus
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LISUM	Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg
LK	Landkreis
MBJS	Ministerium für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Nr.	Nummer
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVFV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung)

Abkürzung	Erläuterung
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
OVH	Omnibus-Verkehrsgesellschaft mbH Heideland
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park & Ride
RB	RegionalBahn
RE	RegionalExpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
RL ÖPNV-Invest	Richtlinie des Landkreises Elbe-Elster zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Elbe-Elster
RVS	Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH
Schüler-beförderungs-satzung	Satzung des Landkreises Elbe-Elster zur Übernahme von Beförderungsleistungen bzw. Bezuschussung von Schülerfahrtkosten für Schüler und Auszubildende
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
üÖPNV	Übriger Öffentlicher Personennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VGM	Verkehrsgesellschaft Meißen mbH
VGOSL	Verkehrsgesellschaft Oberspreewald Lausitz mbH
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.
VTF	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH
VVAUFs	Verwaltungsvorschriften über die Wahrnehmung der Fürsorge- und Aufsichtspflicht im schulischen Bereich (VV-Aufsicht)
VVBV	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
VVO	Verkehrsverbund Oberelbe GmbH

1. Grundlagen

Für den Landkreis Elbe-Elster liegt ein Nahverkehrsplan in fortgeschriebener Fassung für den Zeitraum 2011 bis 2015 vor (vgl. LK EE 2010).

Grundlage dafür war der Nahverkehrsplan des Landkreises Elbe-Elster für den Zeitraum 2005 bis 2009. Der darin enthaltene Angebots- und Maßnahmenplan wurde zunächst im Rahmen einer 1. Fortschreibung aktualisiert. Für den Zeitraum 2011 bis 2015 erfolgte dann eine erneute Fortschreibung des Nahverkehrsplans.

Eine Vielzahl weitreichender Veränderungen begründen unter anderem die mit diesem Bericht vorgelegte Fortschreibung des Nahverkehrsplans Elbe-Elster für den Zeitraum 2015 bis 2025:

- Grundsätzliche Veränderungen im gesetzlichen Rahmen für die Gestaltung und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), u.a. Personenbeförderungsgesetz, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs,
- Erforderliche Neuerteilung der Linienverkehrsgenehmigungen des Landkreises Elbe-Elster zum 01. September 2017,
- Aus dem novellierten Personenbeförderungsgesetzes 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 sowie
- Weiterentwicklung wichtiger Rahmenvorgaben des Landes Brandenburg, u.a. Landesnahverkehrsplan 2013 – 2017.

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans

Das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies umfasst sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrige öffentliche Personennahverkehr (üÖPNV).

Das ÖPNVG BB bildet die rechtliche Grundlage der vorliegenden Fortschreibung Nahverkehrsplan Landkreis Elbe-Elster 2015 bis 2025.

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

Der üÖPNV Im Landkreis Elbe-Elster 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

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Landkreis Elbe-Elster umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und in Form des Bedarfsverkehrs.

Der Landkreis Elbe-Elster hat sich mit Kreistagsbeschluss zum Kreisentwicklungskonzept 2020 (vgl. LK EE 2011, S. 81) zur Erstellung und Fortschreibung von Nahverkehrsplänen selbstverpflichtet.

Der Landkreis nutzt somit mit vorliegender Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Elbe-Elster 2015 – 2025 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

Wichtige rechtliche Rahmenbedingungen für die Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster umfassen vor allem folgenden rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben:

- 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. 2 Abs. 147 des Gesetzes vom 7. August 2013 (BGBl. I S. 3154)
- 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. März 2014 (GVBl.I/14, [Nr. 15])
- Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung- ÖPNVFV)) vom 03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 10. Dezember 2012 (GVBl.II/12, [Nr. 108], S.307)
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV), Erlass vom 12. Dezember 2013 (Amtsblatt für Brandenburg – Nr. 1 vom 8. Januar 2014)
- Richtlinie des Landkreises Elbe-Elster zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Elbe-Elster (RL ÖPNV - Invest) vom 1. März 2005, zuletzt geändert durch Kreistagsbeschluss vom 10. Dezember 2007

- Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster vom 20. September 2005
- Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 12 des Gesetzes vom 19. Dezember 2007 (BGBl. I S. 3024)
- 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 dem

- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz -RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 14. Dezember 2012 (BGBl. I S. 2598)
- Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 15. Juli 2013 (BGBl. I S. 2401)
- 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 3 des Gesetzes vom 5. April 2011 (BGBl. I S. 554)

1.3 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung

1.3.1 Landkreis Elbe-Elster als Träger der Schülerbeförderung

Aufgrund der besonderen Bedeutung der Sicherstellung der Schülerbeförderung als integraler Bestandteil des üÖPNV-Angebots im Landkreis Elbe-Elster 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 Artikel 6 des Gesetzes vom 11. Februar 2014 (GVBl.I/14, [Nr. 07]

ebenfalls als wesentliche rechtliche Grundlage bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans zu berücksichtigen.

Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Elbe-Elster Träger der Schülerbeförderung und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Elbe-Elster wird dies durch die

- Satzung des Landkreises Elbe-Elster zur Übernahme von Beförderungsleistungen bzw. Bezuschussung von Schülerfahrtkosten für Schüler und Auszubildende (Schülerbeförderungssatzung), Kreistagsbeschluss vom 19. Mai 2014

umgesetzt.

Als gleichzeitiger Aufgabenträger für den üÖPNV hat sich der Landkreis Elbe-Elster - auch gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV (Land Brandenburg) - darum zu bemühen,

dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in ihrem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen. Die Schülerbeförderung soll in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert werden.

1.3.2 Schulentwicklungsplan des Landkreises Elbe-Elster 2012 – 2017

Entsprechend der Präambel zum Schulentwicklungsplan des Landkreises Elbe-Elster 2012 – 2017 (vgl. LK EE 2012) nimmt der Landkreis Elbe-Elster die Aufgabe der Schulentwicklungsplanung als pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe wahr, die gemäß § 102 BbgSchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot schaffen soll. Es wird der gegenwärtige und künftige Schulbedarf ausgewiesen. Der Schulentwicklungsplan wurde für den Planungshorizont 2012 bis 2017 auf der Basis der jüngsten Schulstatistik aufgestellt und beschlossen.

Der Schulentwicklungsplan beinhaltet Aussagen zur Gestaltung der Schülerbeförderung. In Entsprechung zu den Regelungen des BbgSchulG ist die Schülerbeförderung in den ÖPNV zu integrieren. Es wird gefordert, weiterhin auf optimierte Durchführung der Schülerbeförderung hinzuwirken.

1.4 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesnahverkehrsplanung

Neben den genannten rechtlichen Rahmenbedingungen sind relevante Angaben aus weiteren Rahmenplanungen zu berücksichtigen, die Einfluss auf die Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster haben.

1.4.1 Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg

Das Oberverwaltungsgericht Berlin-Brandenburg hat mit Urteil vom 16. Juni 2014 – Az. 10 A 8.10 – die von der Landesregierung des Landes Brandenburg erlassene Verordnung über den Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) vom 31. März 2009 für unwirksam erklärt.

Damit sind die Inhalte des LEP B-B derzeit nicht verbindlich. Da der LEP B-B als Instrument der Raumordnungsplanung jedoch eine der wesentlichen Grundlagen der Raumordnung im Land Brandenburg darstellt, wird im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Landkreises Elbe-Elster 2015 bis 2025 eine Orientierung an den Inhalten des LEP B-B empfohlen.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Elbe-Elster entsprechend LEP B-B

Karte: IGES 2014.

Der LEP B-B definiert die Grundsätze der übergeordneten, überörtlichen und fachübergreifenden Planung für die räumliche Entwicklung. Es wird ein System Zentraler Orte festgeschrieben und Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen beschrieben.

Im Landkreis Elbe-Elster werden dementsprechend die Mittelzentren Finsterwalde und Herzberg (Elster) sowie das Mittelzentrum in Funktionsteilung Bad Liebenwerda und Elsterwerda ausgewiesen (vgl. Abbildung 1). Das nächstgelegene Oberzentrum innerhalb des Landes Brandenburg ist die kreisfreie Stadt Cottbus.

Der LEP B-B definiert darüber hinaus Mindesterreichbarkeitsstandards in Form von Erreichbarkeitszielen entsprechend Teil III, Festlegung 6.3 (G) LEP B-B, die als anzustrebende Orientierungswerte zu verstehen sind. 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 entsprechend innerhalb von 60 Minuten.

Die Erreichbarkeit des Oberzentrums Cottbus aus allen Mittelzentren im Landkreis Elbe-Elster wird durch das bestehende Angebot im SPNV abgesichert und unterschreitet den geforderten Wert von 90 Minuten.

Die Erreichbarkeit zwischen den Mittelzentren ist ebenfalls durch die bestehenden Angebote des SPNV innerhalb der geforderten Werte von 60 Minuten sichergestellt. Zusätzlich erfüllen auch die bestehenden Verbindungen des üÖPNV zwischen

- Herzberg (Elster) und Bad Liebenwerda,
- Bad Liebenwerda und Elsterwerda sowie
- Elsterwerda und Finsterwalde

diese Anforderung.

1.4.2 Landesnahverkehrsplan 2013 – 2017

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

Das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg hat auf Grundlage von § 7 ÖPNVG BB einen Landesnahverkehrsplan aufgestellt. Der aktuell gültige Landesnahverkehrsplan ist für den Zeitraum 2013 bis 2017 angelegt und enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV.

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.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

2. Verkehrspolitische Ziele für den üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster

2.1 Grundsätze entsprechend § 2 ÖPNVG BB

Der Landkreis Elbe-Elster lässt sich als Aufgabenträger des üÖPNV bei der Gestaltung des NVP von folgenden Grundsätzen gemäß § 2 ÖPNVG BB leiten:

- Eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge sicherzustellen.
- Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen.
- Der ÖPNV soll eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen und so zu dessen Begrenzung beitragen.
- Das Leistungsangebot des ÖPNV ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten. Eine angebotsorientierte Gestaltung (taktähnlicher Verkehr) ist für städtische Verdichtungsräume und Hauptachsen vorzusehen. In ländlichen Räumen ist eine angemessene Flächenerschließung zu sichern.
- Flexible Angebote sind verstärkt zur Ergänzung des Linienverkehrs und zur Ablösung in Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage einzusetzen. Sie sollen jedoch nicht zu einer großflächigen Einstellung des konventionellen Linienverkehrsangebotes auf Hauptlinien in der Hauptverkehrszeit führen.
- Neue standortbezogene Fahrgastpotenziale aus ÖPNV-relevanten Wohnungsbau-, Gewerbe- und Einzelhandelsstandorten sowie aus Zielen des Fremdenverkehrs, des Sports oder des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig durch Anbindung der Standorte an das ÖPNV-Netz zu erschließen.
- Die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern und alten Menschen sind zu berücksichtigen (nach § 2 Absatz 11 ÖPNVG BB). Dazu gehören sowohl die zunehmend barrierefreie Gestaltung der Haltestellen als auch geeignete Leistungsangebote für die genannte Nutzergruppe.

2.2 Regionalentwicklungsziele des Landkreises Elbe-Elster - Kreisentwicklungskonzeption 2020

Der Landkreis Elbe-Elster hat mit der Kreisentwicklungskonzeption 2020 des Landkreises Elbe-Elster eine informelle und innovative Entscheidungshilfe und Selbstverpflichtung geschaffen und per Kreistagsbeschluss verabschiedet (vgl. LK EE 2011).

In seiner 2011 aufgestellten Kreisentwicklungskonzeption 2020 setzt sich der Landkreis Elbe-Elster das Ziel, die Mobilität aller Bevölkerungsschichten zu gewährleisten.

Dies soll durch den Ausbau der überregionalen Verkehrsinfrastruktur sowie die Entwicklung und Qualifizierung der regionalen Strukturen erreicht werden. Zukünftig sollen die Zentren eine angemessene Grundversorgung mit Leistungen der Daseinsvorsorge, u.a. Leistungen des öffentlichen Verkehrs, vorhalten.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Für die Gestaltung und Weiterentwicklung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster sind unter anderem folgende konkrete Entwicklungsziele, Handlungsansätze und Strukturziele als Rahmenvorgaben im Sinne der Selbstverpflichtung des Landkreises im Nahverkehrsplan zu berücksichtigen:

Aufwertung der Wohnstandorte und deren Umfeld fördern (vgl. LK EE 2011, S. 23)**:**

- Qualifizierte SPNV-Anbindung der Wohnstandorte an Berlin sowie Leipzig und Dresden durch Erhalt und Qualifizierung der bestehenden Verbindungen
- Wiederherstellung einer umsteigefreien Bahnverbindung zwischen Berlin und den Städten des Regionalen Wachstumskerns „Westlausitz“[1]

Wirtschaftsfaktor Tourismus ausbauen (vgl. LK EE 2011, S. 29 ff. und S. 44 ff.)**:**

- Grundlage für alle touristischen Aktivitäten bildet das Strategische Marketingkonzept für das Elbe-Elster-Land 2009
- **Schwerpunktthemen** der Region mit hohem Potenzial sind
  - Radwandern: z.B. Schwarze-Elster-Radweg, Elberadweg, Fürst-Pückler-Weg, Tour Brandenburg, Kohle-Wind- & Wasser-Tour, Radrouten Historische Stadtkerne
  - Industriekultur: z.B. Besucherbergwerk „F 60“ (Zschippchenbahn); „Brikettfabrik Louise“; „Kraftwerk Plessa“
- **Querschnittsthemen** zur Abrundung sind
  - Natur, Kur und Erholung: z.B. Kurstadt Bad Liebenwerda, Wonnemar
  - Kultur: z.B. Schloss Doberlug (Brandenburgische Landesausstellung inkl. ÖPNV/SPNV-Kooperation)
- **Entwicklungsreserven** bestehen im Wassertourismus: z.B. Lausitzer Seenland: Bergheider See

Förderung nachhaltiger regionaler Produktions- und Absatzstrukturen (vgl. LK EE 2011, S. 34 ff.):

- Ausbau der für die wirtschaftliche Entwicklung des Landkreises Elbe-Elster notwendigen Infrastruktur, insbesondere Verkehrsinfrastruktur

Förderung der Kurstadtentwicklung Bad Liebenwerdas (vgl. LK EE 2011, S. 48):

- Unterstützung der Stadt Bad Liebenwerda bei der verkehrsinfrastrukturellen Entwicklung im Rahmen des Kurstadtentwicklungskonzeptes, insbesondere Erhalt bzw. Ausbau der SPNV-Anbindung, Sicherung des üÖPNV

Einsatz für den Ausbau der überregionalen Verkehrsinfrastruktur sowie die Entwicklung und Qualifizierung der regionalen Strukturen (vgl. LK EE 2011, S. 78 ff.):

- Bedarfsbezogene Entwicklung der Schieneninfrastruktur sowie der Zugangsstellen im Landkreis Elbe-Elster

[1] Der Regionale Wachstumskern „Westlausitz“ umfasst die Städte Finsterwalde, Großräschen, Lauchhammer, Schwarzheide und Senftenberg. Davon befindet sich nur die Stadt Finsterwalde im Landkreis Elbe-Elster.

- Umsetzung der Inhalte des Zielnetzes 2020[2] zum Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012

Gewährleistung der Mobilität aller Bevölkerungsschichten (vgl. LK EE 2011, S. 81):

- Bedarfsgerechte Daseinsvorsorge über die Nahverkehrsplanung als obligatorisches Instrument für den Landkreis Elbe-Elster
- Erstellung eines Kriterienkataloges zur Ausgestaltung des ÖPNV nach quantitativen und qualitativen Merkmalen
- Erstellung einer Linienplanung für eine flächenhafte Versorgung unter Nutzung alternativer Bedienformen
- Nahverkehrsplan und deren Fortschreibung
- Sicherung der Einhaltung der Richtwerte des Staatlichen Schulamtes und des Ministeriums für Bildung, Jugend und Sport des Landes Brandenburg (MBJS) für die Schülerbeförderung
- Festlegung der Beförderungszeiten in der Schülerbeförderung als Leistungsmerkmal im Nahverkehrsplan

[2] Nach Beschluss der Kreisentwicklungskonzeption im Jahre 2011 wurde ein neuer Landesnahverkehrsplan für das Land Brandenburg mit Laufzeit von 2013 bis 2017 aufgestellt (vgl. MIL 2012). Darin werden sowohl ein Zielnetz für 2016 als auch ein mittel- bis langfristiges Perspektivnetz hinterlegt.

3. Strukturdatenanalyse und -prognose für den Landkreis Elbe-Elster

3.1 Lage und Einordnung des Landkreises

Der im Jahre 1993 gebildete Landkreis Elbe-Elster befindet sich im Süden des Landes Brandenburg und erstreckt sich auf einer Fläche von rund 1.890 km^2. Er grenzt an die Bundesländer Sachsen, Sachsen-Anhalt und Brandenburg.

Im Norden grenzen die Brandenburger Landkreise Teltow-Fläming und Dahme- Spreewald sowie im Osten der Landkreis Oberspreewald-Lausitz an den Landkreis Elbe-Elster.

Die Sächsischen Landkreise Meißen und Nordsachsen grenzen im Süden und im Südwesten an den Elbe-Elster Landkreis. Im Bundesland Sachsen-Anhalt gelegen, grenzt im Westen ebenfalls der Landkreis Wittenberg an Elbe-Elster.

Der Landkreis Elbe-Elster gliedert sich nach der Gebietsreform von 2003 in 33 Gemeinden, davon 22 amtsangehörige Gemeinden und 11 amtsfreie Gemeinden.

Der Sitz der Landkreisverwaltung befindet sich in der Kreisstadt Herzberg (Elster) (vgl. LK EE 2014).

3.2 Bevölkerung

3.2.1 Bevölkerungszahlen

Zum Stichtag 31.10.2013 lebten im Landkreis Elbe-Elster 106.391 Einwohner (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2014a).

Die mit 16.560 Einwohnern bevölkerungsreichste Stadt ist Finsterwalde, gefolgt von Bad Liebenwerda, Herzberg (Elster), Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda sowie Falkenberg (Elster) mit jeweils über 5.000 Einwohnern (vgl. Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2014).

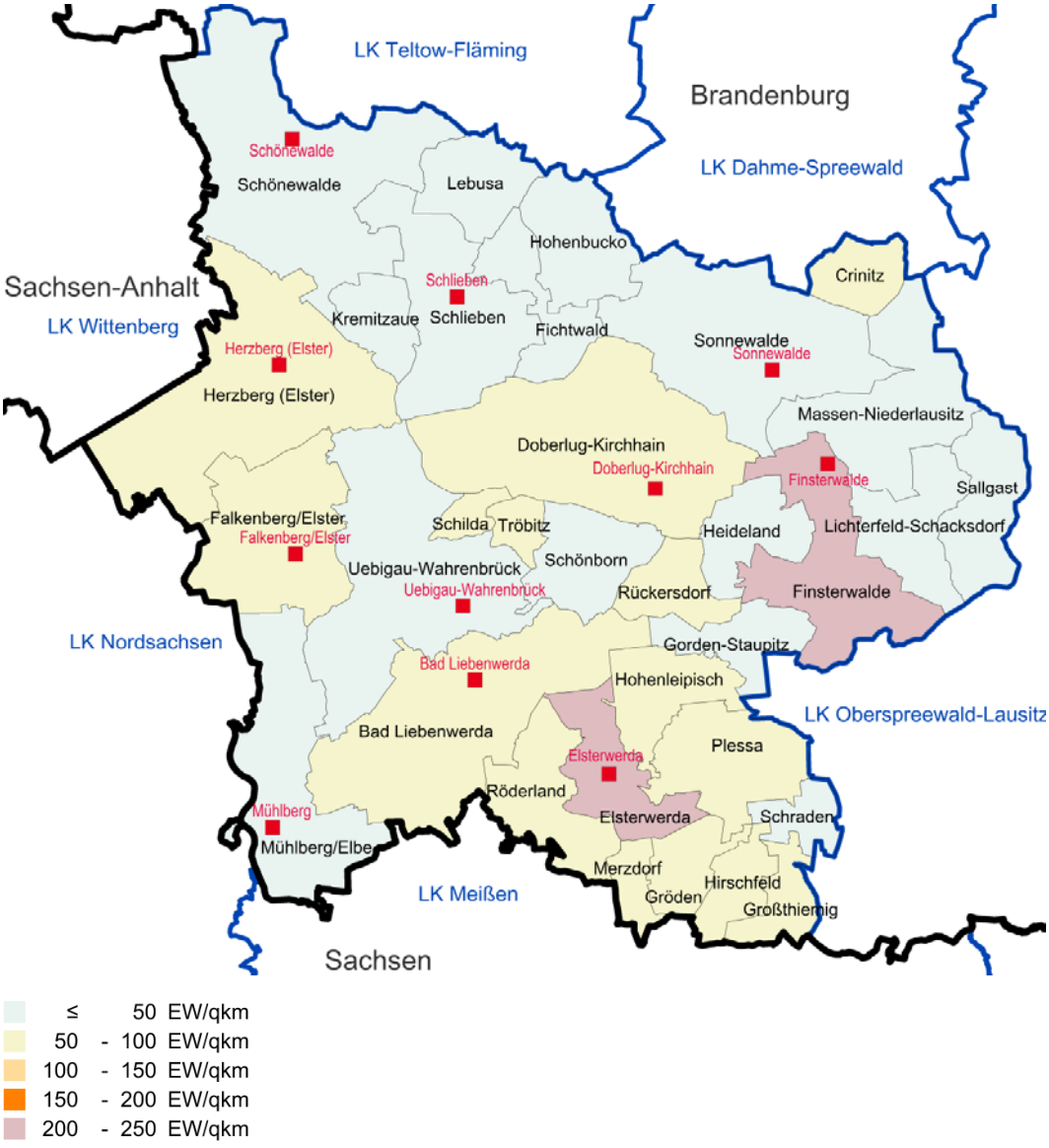
Aufgrund einer relativ kleinteiligen Siedlungs- und Gemeindestruktur konzentrieren sich in den fünf bevölkerungsreichsten Städten mehr als die Hälfte der Einwohner von Elbe-Elster.

Mit einer Bevölkerungsdichte von 56,3 Einwohnern/km^2 gehört der Landkreis Elbe-Elster zu den am dünnsten besiedelten Landkreisen im Land Brandenburg[3] (vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2014).

Die höchste Bevölkerungsdichte im Landkreis weist Finsterwalde mit 217 Einwohnern/km^2, gefolgt von Elsterwerda mit 207 Einwohnern/km^2 auf (vgl. Abbildung 2).

[3] Die Bevölkerungsdichte im Land Brandenburg liegt bei 83 Einwohnern/km^2.

Abbildung 2: Einwohnerdichte nach Gemeinden im Landkreis Elbe-Elster (in Einwohner je km²)



Karte: IGES 2014.
Datengrundlage: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2014.

3.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Im Landkreis Elbe-Elster ist ein stetiger Rückgang der Einwohnerzahlen zu verzeichnen. Der Landkreis verlor im Zeitraum 1992 bis 2013 mit 23,5% nahezu ein Viertel seiner Gesamtbevölkerung (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung im Landkreis Elbe-Elster im Zeitraum 1992 bis 2013

Jahr	Einwohnerzahl	Veränderung zu 1992 in %
1992	139.065	0
1995	136.889	-1,57
2000	131.161	-5,68
2005	122.031	-12,25
2007	117.522	-15,49
2008	115.560	-16,9
2009	113.586	-18,32
2010	111.975	-19,48
2011	109.087	-21,56
2012	107.649	-22,59
2013	106.391	-23,49

Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2014, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2014a, MIL 2014.

Die aktuelle Brandenburger Bevölkerungsprognose weist für den Landkreis Elbe-Elster einen weiteren Bevölkerungsrückgang um 17,6% bis zum Jahr 2030 aus (vgl. Tabelle 2).

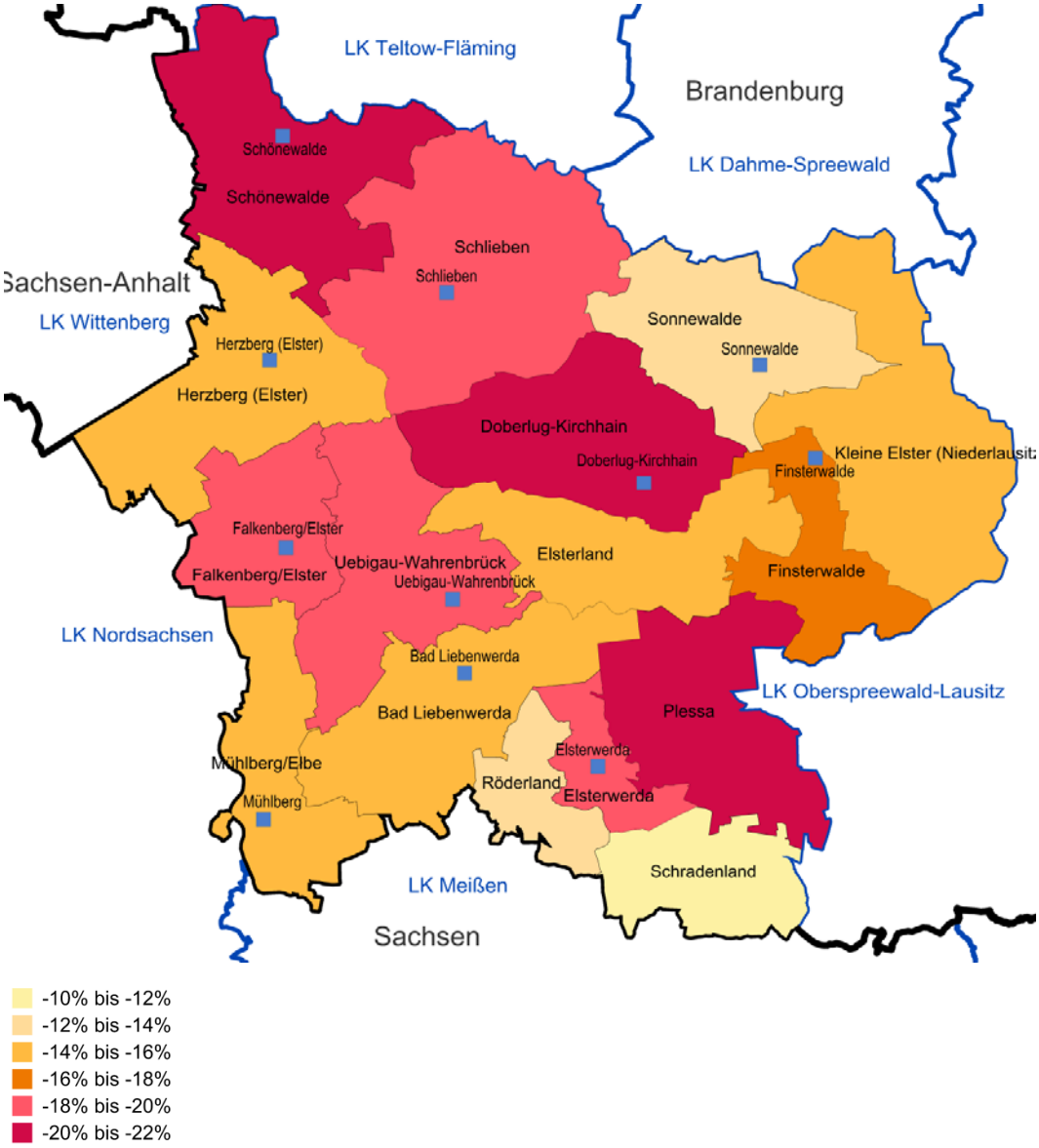
Dieser prognostizierte Bevölkerungsrückgang ist in Abbildung 3 grafisch dargestellt.

Tabelle 2: Bevölkerungsprognose für den Landkreis Elbe-Elster 2013 bis 2020 bzw. 2030

Jahr	Bevölkerungszahl	Veränderung zu 2013 in %
2013	106.391	0
2020	99.366	-6,6
2030	87.624	-17,6

Quelle: LBV 2012.

Abbildung 3: Prognose der Bevölkerungsabnahme 2013 bis 2030 in % für die Ämter und amtsfreie Gemeinden im Landkreis Elbe-Elster



Karte: IGES 2014.
Datengrundlage: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2014, LBV 2012.

3.2.3 Altersstruktur

Aufgrund geringer Geburtenzahlen, einer hohen Zahl von Sterbefällen, Wanderungsverlusten sowie einer höheren Lebenserwartung sind in der Altersstruktur der Bevölkerung auch weiterhin tiefgreifende Veränderungen im Landkreis Elbe-Elster zu erwarten.

So wird der Anteil der Altersgruppe der bis unter 15-Jährigen bis zum Jahr 2030 auf etwa 8,1% und der Anteil der 15-65-Jährigen im Vergleich zum Jahr 2012 um 14,5% auf 49,5% sinken. Dagegen wird der Anteil der über 65-Jährigen an der Bevölkerung im Landkreis Elbe-Elster um rund 17 Prozentpunkte auf über 42% steigen (vgl. Tabelle 3).

Tabelle 3: Altersstruktur und Altersstrukturprognose der Bevölkerung im Landkreis Elbe-Elster

Altersgruppen	Anteile der Altersgruppen, 31.12.2012[4]	Anteile der Altersgruppen Prognose 2020	Anteile der Altersgruppen Prognose 2030	Entwicklung 2012 bis 2030 in %
0 bis unter 15 Jahre	10,7%	10,3%	8,1%	- 2,6%
15 bis unter 65 Jahre	64,1%	58,4%	49,5%	- 14,5%
über 65 Jahre	25,2%	31,2%	42,4%	+ 17,1%

Quellen: LBV 2012, Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2014b.

3.3 Pendler

Die Analyse der Pendlerdaten[5] der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Bewohner des Landkreises Elbe-Elster erfolgte auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit (BA), erhoben am Stichtag 30.06.2013.

3.3.1 Binnenpendler innerhalb der Wohngemeinde

Die meisten Binnenpendler, d.h. Pendler, die in derselben Gemeinde arbeiten und wohnen, weist Finsterwalde mit 2.347 Personen auf. Es folgen Herzberg (Elster) mit 1.571, Bad Liebenwerda mit 1.249 sowie Elsterwerda mit 1.057 Binnenpendlern. Darauf folgen Doberlug-Kirchhain und Elsterwerda.

Die Gesamtzahl der Pendler, die innerhalb der Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster pendeln, beträgt 25.184.

3.3.2 Pendler zwischen den Gemeinden des Landkreises

Innerhalb des Landkreises konzentrieren sich die **stärksten Pendlerrelationen auf die Mittelzentren Finsterwalde und Herzberg (Elster) bzw. auf die Mittelzentren in Funktionsteilung Elsterwerda und Bad Liebenwerda**.

Weitere Schwerpunkte sind Falkenberg (Elster), Massen-Niederlausitz, Uebigau-Wahrenbrück und Doberlug-Kirchhain (vgl. Abbildung 4).

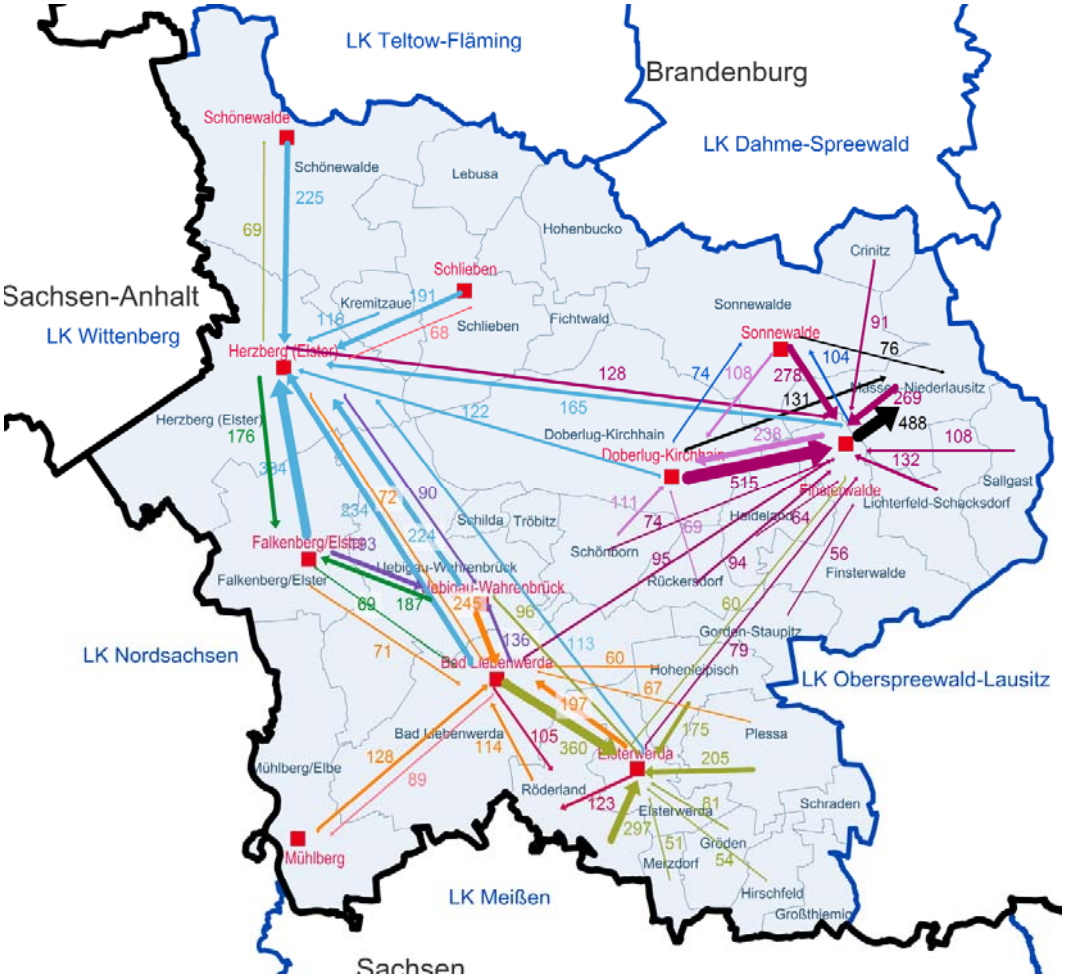
Die dargestellten Pendlerbeziehungen stimmen schematisch weitgehend mit den derzeitig am stärksten von den Fahrgästen des SPNV und des üÖPNV genutzten ÖPNV-Linien überein.

Dies wird im Weiteren bei der Erstellung des Grundkonzepts für die zukünftige Angebotsentwicklung in Kapitel 6 berücksichtigt.

[4] Angaben für den Bevölkerungsstand zum 31.10.2013 waren zum Zeitpunkt der Erarbeitung der Fortschreibung nicht verfügbar.

[5] Im Weiteren wird der Begriff Pendler mit sozialversicherungspflichtig Beschäftigten gleichgesetzt, die ihrer Tätigkeit nicht an ihrem Wohnort nachgehen.

Abbildung 4: Pendlerbeziehungen 2013 zwischen den Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster



Karte: IGES 2014.

Datengrundlage: BA 2014. Stichtag 30.06.2013. Es werden aus Darstellungsgründen nur Pendlerströme ab 50 Pendlern gezeigt. Zur besseren Orientierung wird für die einzelnen Ströme zu einer Gemeinde (siehe Pfeilrichtung) jeweils ein einheitlicher Farbton dargestellt.

3.3.3 Pendler zwischen Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster und Zielen außerhalb des Landkreises

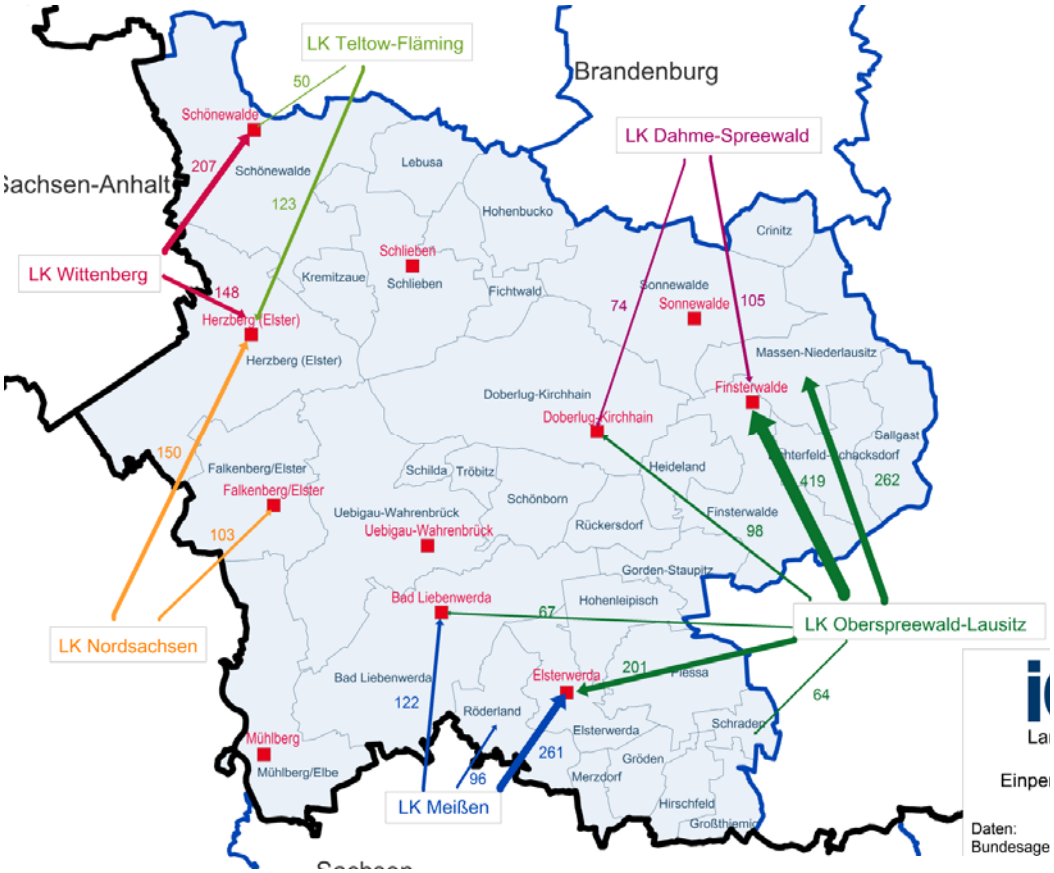
Die Zahl aller Auspendler aus dem Landkreis Elbe-Elster ist mit 5.241 Personen am Stichtag in etwa doppelt so hoch wie die Anzahl der einpendelnden Personen aus dem Land Brandenburg (2.966 Personen).

In Abbildung 5 und Abbildung 6 werden die Ein- und Auspendler aus den direkten Nachbarlandkreisen des Elbe-Elster Landkreises dargestellt.

Die stärkste Pendlerbeziehung wird zwischen dem Landkreis Oberspreewald-Lausitz und dem Bereich Finsterwalde/Massen sichtbar. Weitere starke Pendlerbeziehungen verbinden den Landkreis Meißen in Richtung Elsterwerda mit den dortigen Industrie-, Gewer-

be- und Dienstleistungsunternehmen sowie den Landkreis Wittenberg mit Schönewalde[6].

Abbildung 5: Pendlerbeziehungen 2013 aus den Nachbarlandkreisen in die Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster



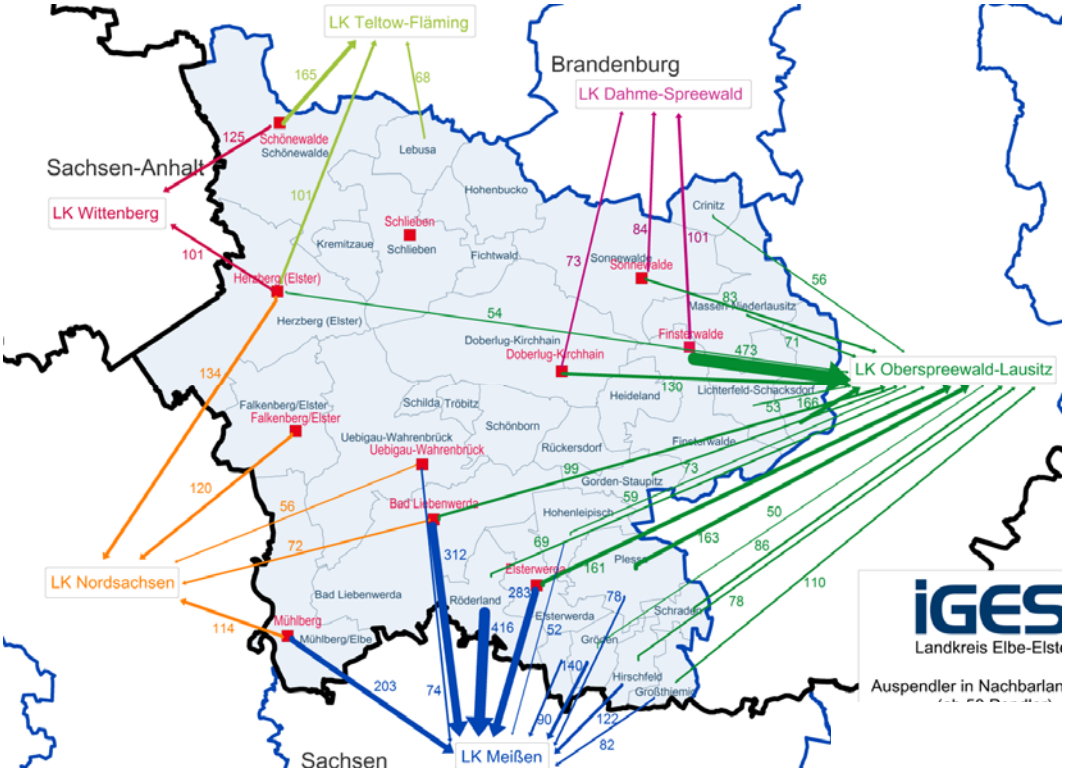
Karte: IGES 2014.
Datengrundlage: BA 2014. Stichtag 30.06.2013. Es werden aus Darstellungsg
lerströme ab 50 Pendlern gezeigt. Zur besseren Orientierun
zelnen Ströme aus einem Nachbarlandkreis jeweils ein ein
dargestellt.

Auch für die Auspendler aus dem Landkreis Elbe-Elster ist die **Relation von Finsterwalde in den Landkreis Oberspreewald-Lausitz von besonders hoher Bedeutung** (vgl. Abbildung 6).

Zudem bestehen besonders stark ausgeprägte Pendlerbeziehungen aus dem südlichen Landkreis Elbe-Elster in Richtung des sächsischen Nachbarlandkreises Meißen und in Richtung des Landkreises Oberspreewald-Lausitz.

[6] Ein Zusammenhang mit dem Standort der Bundeswehr in Schönewalde kann vermutet werden.

Abbildung 6: Pendlerbeziehungen 2013 aus den Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster in die Nachbarlandkreise



Karte: IGES 2014.

Datengrundlage: BA 2014. Stichtag 30.06.2013. Es werden aus Darstellung lerströme ab 50 Pendlern gezeigt. Zur besseren Orientier zelnen Ströme in einen Nachbarlandkreis jeweils ein einh gestellt (siehe Pfeilrichtung).

3.3.4 Einschätzung zu besonders zu berücksichtigenden Pendlerbeziehungen

Innerhalb des Landkreises

Die Darstellungen der Pendler innerhalb des Landkreises Elbe-Elster (vgl. Abbildung 4) zeigen deutlich, dass die **derzeitigen Strukturen der derzeit bestehenden ÖPNV-Angebote des SPNV und des üÖPNV den wesentlichen Verkehrsbedürfnissen der Pendlerbeziehungen (Berufsverkehr) Rechnung tragen**.

Dies wird in der weiteren Grundkonzeption zur Angebotsentwicklung im üÖPNV berücksichtigt.

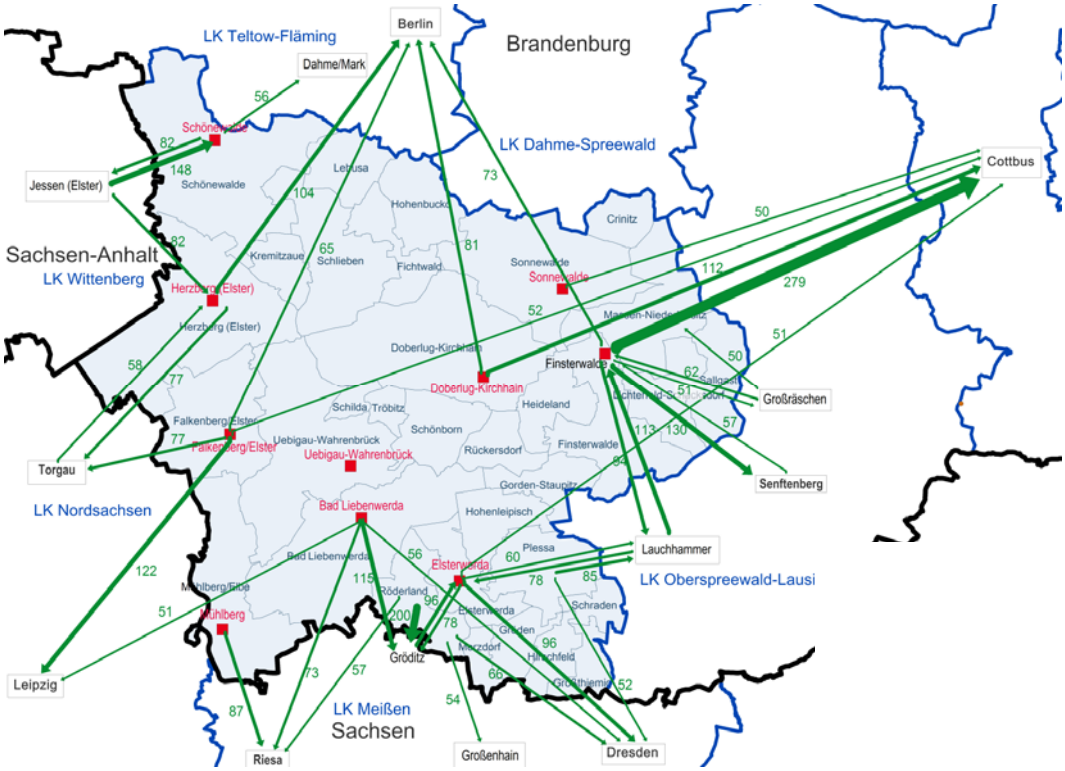
Landkreisgrenzen überschreitend

Im Bereich der Pendlerrelationen über die Landkreisgrenzen hinaus ermöglichen die in Abbildung 5 und Abbildung 6 dargestellten Zusammenhänge keine ausreichend detaillierte Bewertung.

Daher ist eine höhere Detaillierung der Analyse der Pendlerbeziehungen erforderlich, deren Ergebnisse in Abbildung 7 dargestellt werden. Dort werden die wichtigsten einzelnen Ziele von Pendlern aus dem Landkreis Elbe-Elster deutlich hervorgearbeitet.

Da die Ausprägung der Ströme aus dem Landkreis Elbe-Elster heraus deutlich prägnanter sind als die Einpendler in den Landkreis Elbe-Elster, wird auf eine Darstellung der Detaillanalyse der Einpendler verzichtet.

Abbildung 7: Wichtigste Pendlerbeziehungen 2013 aus den Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster zu Zielen außerhalb des Landkreises



Karte: IGES 2014.

Datengrundlage: BA 2014. Stichtag 30.06.2013. Es werden aus Darstellungsgründen nur Pendlerströme ab 50 Pendlern gezeigt.

Es wird deutlich, dass insbesondere die **Verbindung** mehrerer Gemeinden **in Richtung Cottbus sehr stark ausgeprägt** ist, hier insbesondere aus Finsterwalde mit knapp 280 Pendlern.

Ebenfalls ist ein **besonders starkes Pendeln** aus Röderland, Bad Liebenwerda und Elsterwerda über die Landesgrenze **hinaus in Richtung Gröditz** festzustellen.

Weitere **starke Pendelbeziehungen** richten sich **auf** die sächsische Landeshauptstadt **Dresden** sowie **auf Lauchhammer und Senftenberg** im Landkreis Oberspreewald-Lausitz.

Die Ausrichtung von **Pendlerbeziehungen in Richtung der Metropolregion Berlin ist dagegen weniger stark** ausgeprägt. Von Bedeutung ist hier z.B. die Verbindung aus Herzberg (Elster), die aufgrund einer direkten Verbindung mit dem SPNV besonders attraktive Reisezeiten bietet. Weitere relevante Quellorte in Richtung Berlin sind Finsterwalde und

Doberlug-Kirchhain. Im Weiteren ist auf Grundlage dieser Ergebnisse im Rahmen der Angebotskonzeption auch auf eine Sicherung der Verkehrsverbindungen über die Landkreisgrenzen hinaus zu achten.

Bestehende SPNV-Linien decken zwar eine Vielzahl der Relationen ab, aber vor allem die Relationen in Richtung Landkreis Oberspreewald-Lausitz (Großräschen, Senftenberg, Lauchhammer), Landkreis Meißen (Gröditz) und Landkreis Wittenberg (Jessen) sollten zur Sicherung landkreisübergreifender Verkehrsbedürfnisse mittel- bis langfristig gesichert oder entwickelt werden.

Besonderer Prüfbedarf für eine Verbesserung der Verbindungen besteht danach z.B. in **Richtung Jessen** (derzeit kein direktes Angebot aus Richtung Stadt Herzberg (Elster) und Stadt Schönewalde) sowie bei der Verbindung zwischen **Finsterwalde und Großräschen** (erfordert mindestens einmaliges Umsteigen Bus/Bus).

3.4 Motorisierungsgrad

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

Tabelle 4: Kfz-Bestand Landkreis Elbe-Elster und Land Brandenburg

Fahrzeugart	Region	Anzahl angemeldeter Fahrzeuge zum Stichtag 01.01. des genannten Jahres				
		2009	2010	2011	2012	2013
Pkw	Landkreis Elbe-Elster	63.214	63.330	63.424	63.354	63.204
Pkw	Bundesland Brandenburg	1.295.571	1.308.910	1.321.092	1.330.774	1.337.091
Krad	Landkreis Elbe-Elster	4.334	4.475	4.561	4.701	4.776
Krad	Bundesland Brandenburg	93.034	97.476	100.540	103.665	106.826

Quelle: Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2014.

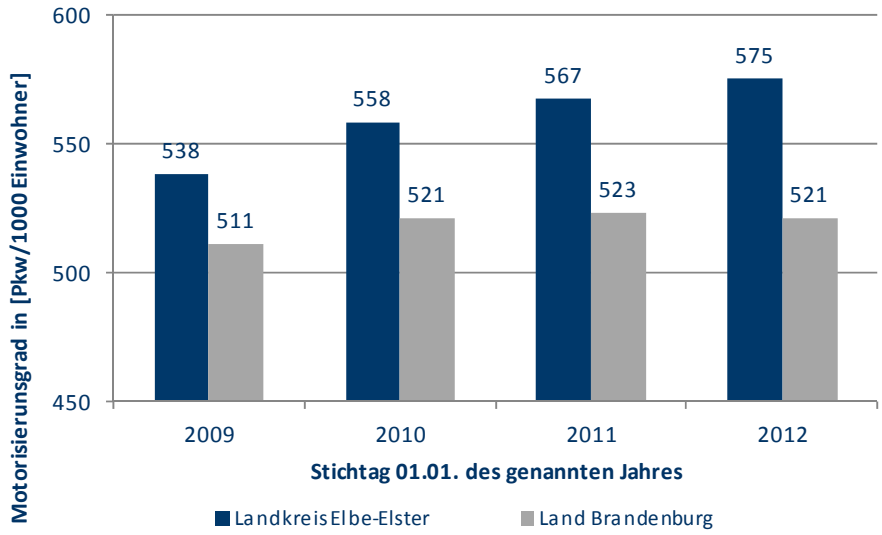
Der Pkw-Bestand im Landkreis Elbe-Elster ist zwischen 2009 und 2013 weitgehend konstant geblieben. Die Bestandszahl angemeldeter Krafträder ist hingegen leicht steigend.

Tabelle 4 veranschaulicht die Entwicklung des Pkw- und Kraftrad-Bestandes im Zeitraum 2009 bis 2013 im Vergleich zum gesamten Land Brandenburg.

Der Motorisierungsgrad im Landkreis Elbe-Elster entwickelt sich gegenüber 2009 leicht ansteigend. Die Steigerung entwickelt sich stärker als die Gesamtwerte des Landes Brandenburg (vgl. Abbildung 8).

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Abbildung 8: Motorisierungsgrad in [Pkw/1000 Einwohner] Landkreis Elbe-Elster und Land Brandenburg



Quelle: MIL 2014a.

Es ist davon auszugehen, dass die gezeigten Trends sich entsprechend der prognostizierten Entwicklung ländlicher Regionen in Deutschland und insbesondere im Land Brandenburg auch zukünftig fortsetzen werden.

Der Motorisierungsgrad wird weiterhin über dem brandenburgweiten Durchschnittswert liegen und es ist von einer weiteren Zunahme des Motorisierungsgrades auszugehen (Bevölkerungsrückgang wirkt schneller als eine Reduzierung angemeldeter Kraftfahrzeuge).

3.5 Wirtschaftsstrukturelle Situation

3.5.1 Industrie- und Gewerbeentwicklung

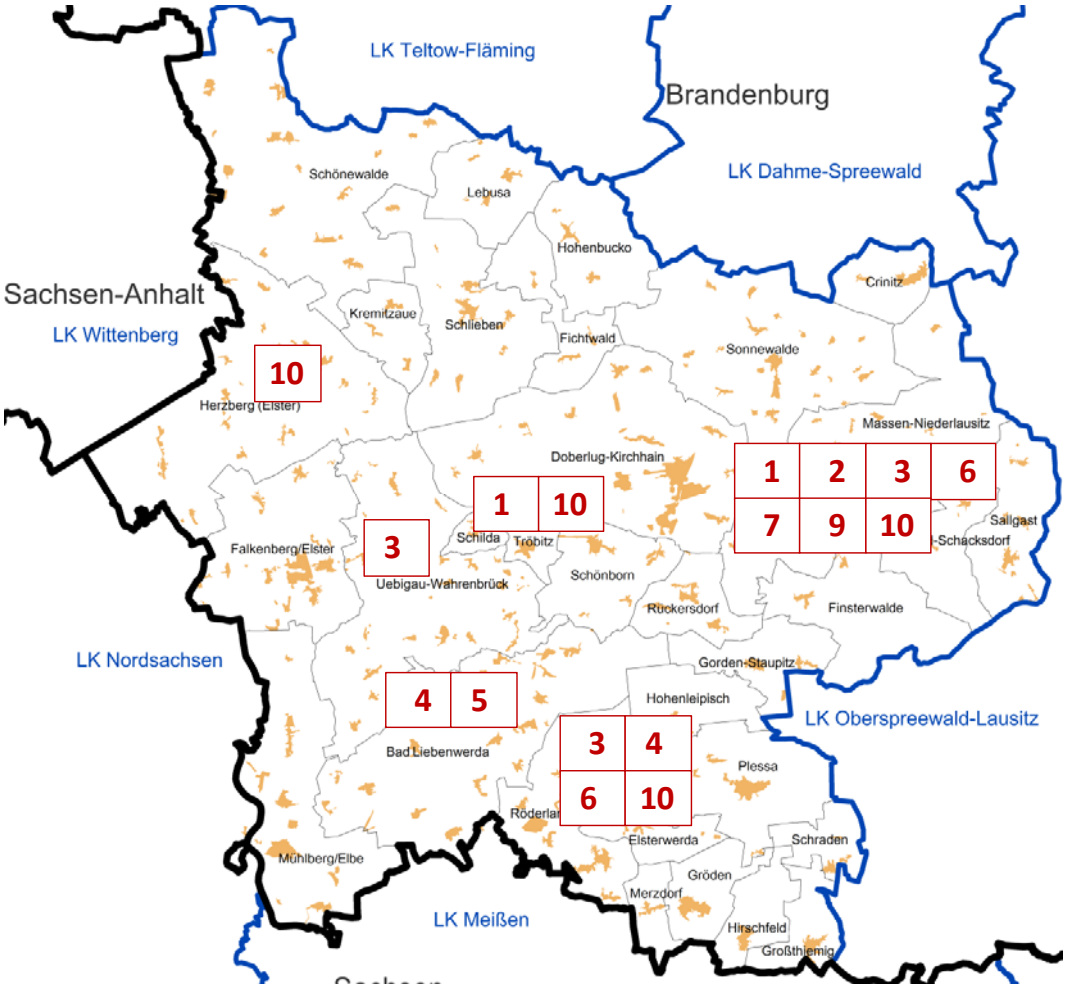
Die Stadt Finsterwalde bildet zusammen mit Großräschen, Lauchhammer, Schwarzheide und Senftenberg die Wirtschaftsregion Westlausitz. Dieser Regionale Wachstumskern wird vom Land Brandenburg nachhaltig gefördert.

Die wirtschaftlichen Branchenschwerpunkte im Landkreis konzentrieren sich vor allem auf den Bereich Finsterwalde und Massen sowie Herzberg (Elster), Uebigau, Tröbitz, Bad Liebenwerda und Elsterwerda.

In Abbildung 9 werden die jeweiligen Branchenkompetenzfelder dargestellt.

Der Landkreis Elbe-Elster ist durch eine kleinteilige mittelständische Unternehmensstruktur geprägt. Die durchschnittliche Betriebsgröße im Landkreis liegt bei ca. 65 Beschäftigten je Betrieb im verarbeitenden Gewerbe. Schwerpunktunternehmen mit mehr als 200 Beschäftigten bestehen z.B. mit der Elster-Werkstätten GmbH und der Uebigauer Elektro- und Schaltanlagenbau GmbH etc. (vgl. LBV 2013).

Abbildung 9: Branchenkompetenzfelder im Landkreis Elbe-Elster



1	Automotive	6	Kunststoffe / Chemie
2	Biotechnologie / Life Sciences	7	Logistik
3	Energiewirtschaft / -technologie	8	Luftfahrttechnik
4	Ernährungswirtschaft	9	Medien / IKT
5	Holzverarbeitende Wirtschaft	10	Metall

Karte: IGES 2014.
Datengrundlage: LBV 2013.

3.5.2 Tourismus

Der Landkreis Elbe-Elster ist geprägt durch große Waldlandschaften und weitläufige Acker- und Wiesenflächen.

Die durch die eiszeitliche Entstehungsgeschichte geprägte Landschaft verfügt neben den namensgebenden Flüssen, wobei die Elbe auf der Landkreisgrenze verläuft, über diverse Naturschutzgebiete und zwei Naturparks. Zusammen mit den historischen Altstädten,

der Bergbaugeschichte und dem weitläufig bekannten Kurort Bad Liebenwerda ergibt sich somit eine touristisch ansprechende Konstellation.

Nachdem der Übernachtungstourismus im Landkreis Elbe-Elster zwischen 2000 und 2003 einen leichten Rückgang verzeichnete, stabilisierte er sich in den letzten Jahren wieder. Vor allem im Bereich des Kurtourismus in Bad Liebenwerda stiegen die Übernachtungszahlen (vgl. LBV 2013).

Auch der naturbezogene Tages- und Kurzzeittourismus im Landkreis Elbe-Elster verzeichnet steigende Besucherzahlen. Hervorzuheben ist hier neben den Großschutzgebieten auch das IBA-Projekt „Besucherbergwerk F 60“ in Lichterfeld (vgl. LBV 2013).

Die Leitlinien für den Wirtschaftsfaktor Tourismus werden in Abschnitt 2.2 anhand der Regionalentwicklungsziele des Kreisentwicklungskonzepts 2020 des Landkreises Elbe-Elster beschrieben.

Die Erreichbarkeit der touristischen Schwerpunkte mit dem ÖPNV ist derzeit an Wochentagen mit dem SPNV und dem üÖPNV sichergestellt.

An Wochenenden ist jedoch ausschließlich die Erreichbarkeit touristischer Ziele im näheren Einzugsbereich von Zugangsstellen des SPNV gewährleistet.

3.5.3 Einzelhandel

Im Jahr 2010 umfassten die Einzelhandelsverkaufsflächen im Landkreis Elbe-Elster rund 220.300 m². Zwei Drittel dieser Flächen konzentrieren sich in den Mittelzentren des Landkreises (vgl. LBV 2013).

Mit einem Kennwert für die Versorgungsdichte von 1,95 m²/Einwohner (Stand 2010) liegt der Landkreis Elbe-Elster über dem Landesdurchschnitt. Elsterwerda weist im Vergleich der Mittelzentren mit 5,3 m²/Einwohner eine auffallend hohe Versorgungsdichte auf (vgl. LBV 2013).

Die Versorgungsdichte der Verkaufsflächen der nahversorgungsrelevanten Sortimente (z. B. Nahrungs- und Genussmittel) liegt bei ca. 0,70 m²/Einwohner (vgl. LBV 2013).

3.6 Schulstandorte und Schülerzahlen

3.6.1 Derzeitige Schulen und Schülerzahlen 2013/2014 bzw. 2014/2015

Das Schulangebot im Landkreis Elbe-Elster umfasst derzeit 43 allgemeinbildende Schulen sowie eine berufsbildende Schule.

Abbildung 10 stellt die räumliche Lage der Schulstandorte im Landkreis Elbe-Elster dar.

In Tabelle 39 im Anhang A3 erfolgt zudem eine detaillierte Darstellung der einzelnen **Schulen nach Schultyp, Schüleranzahlen und Trägerschaft** für das Schuljahr 2014/2015.

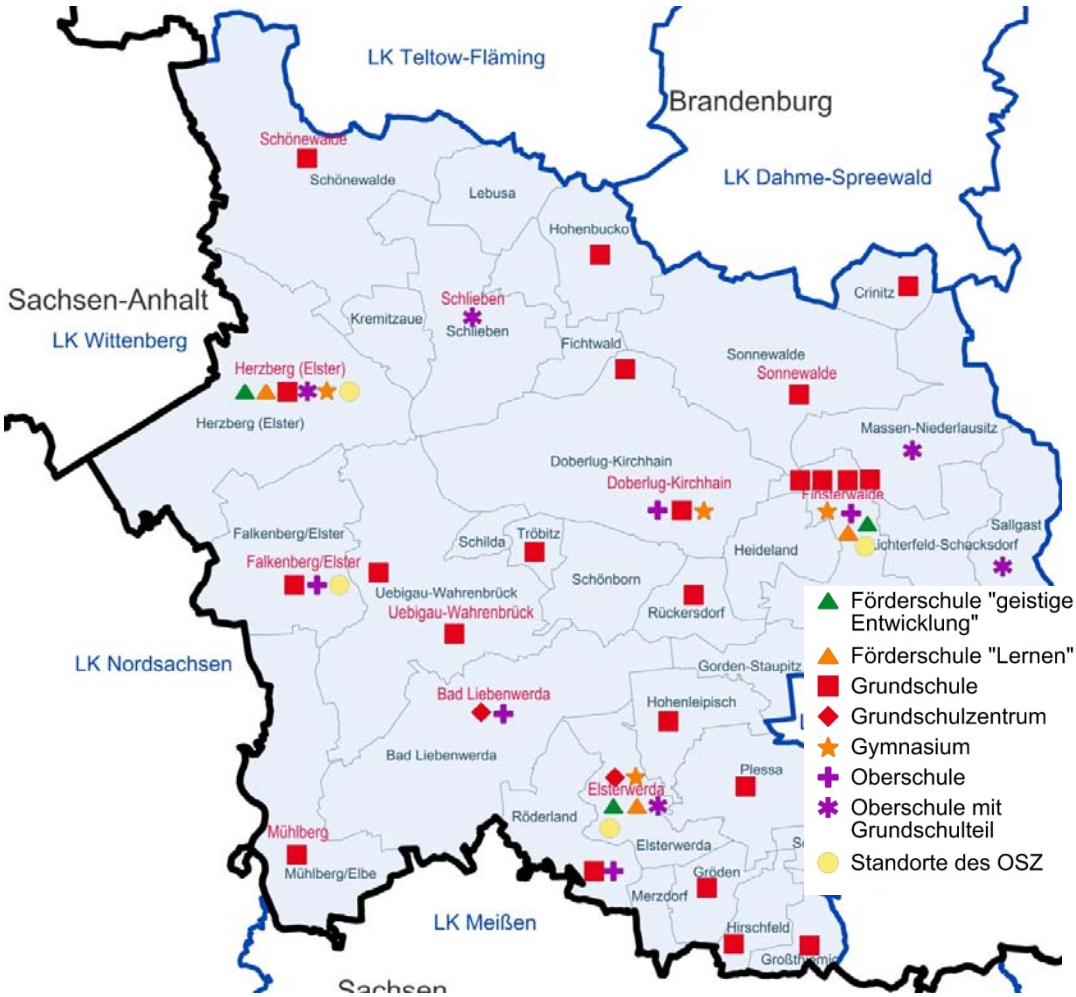
Die Schulstruktur stellt sich für das laufende Schuljahr 2013/14 wie folgt dar:

Tabelle 5: Schulen im Landkreis Elbe-Elster

Schulform	In öffentlicher Trägerschaft	In freier Trägerschaft
Grundschulen	21	4
Grund- und Oberschulen	4	-
Oberschulen	3	2
Gymnasien	3	1
Förderschulen	6	-
Oberstufenzentrum[7]	1	-

Quelle: LK EE 2014b.

Abbildung 10: Schulstandorte im Landkreis Elbe-Elster, Schuljahr 2013/2014



Karte: IGES 2014. Datengrundlage: LK EE 2014b.

[7] Mit Standorten in Finsterwalde, Elsterwerda, Herzberg und Falkenberg.

Weiterhin werden in den in den tabellarischen Übersichten im Anhang A3 die **Quelle-Ziel-Beziehungen der Schüler mit Anspruchsberechtigung auf eine Schülerbeförderung** im Landkreis Elbe-Elster für das Schuljahr 2014/2015 für jeden Schulstandort dargestellt.

3.6.2 Anpassungen der Schulstandorte

Während im Schuljahr 2009/2010 noch 9.100 Schüler an allgemeinbildenden Schulen des der Landkreis Elbe-Elster gemeldet waren, liegt diese Zahl im Schuljahr 2013/2014 bei nur noch 8.857.

Die Struktur der Schulstandorte ist nach den drastischen strukturellen Änderungen der 90er und 00er Jahre im Landkreis Elbe-Elster annähernd stabil. Dennoch ist mit Blick auf leicht sinkende Schülerzahlen von weiteren punktuellen Anpassungsmaßnahmen bei den Schulstandorten auszugehen.

Einzelne Schulträger haben bereits auf die im Schulentwicklungsplan des Landkreises Elbe-Elster 2012-2017 prognostizierten rückläufigen Entwicklungen bei den Schülerzahlen (vgl. LK EE 2012) reagiert, während andere Anpassungen ankündigen. Eine Übersicht der derzeit bekannten Anpassungen gibt Tabelle 6.

Tabelle 6: Anpassungen der Schulstandorte

Anpassungen der Schulstandorte im Landkreis Elbe-Elster	
Aktuell umgesetzte Anpassungen	
Schließung der Grundschulen Massen und Sallgast sowie der Oberschule Massen zum Schuljahresende 2012/13	
Eröffnung Grund- und Oberschule Massen zum Beginn des Schuljahres 2013/14 (Standort Oberschule Massen); Außenstelle am Standort der ehemaligen Grundschule Sallgast	
Geplante Anpassungen	
Grundschulstandorte in Uebigau und Wahrenbrück	Ab dem 01.01.2015 ändert sich die Satzung für die Bildung des Schulbezirkes der Grundschulstandorte. Es gibt dann nur noch einen Schulbezirk für beide Grundschulen. Die Eltern haben freies Wahlrecht.
Grundschulstandorte Hirschfeld und Gröden	Änderungen wegen Schülerzahlenrückgang vorgesehen

Quelle: Auskunft des Schulverwaltungs- und Sportamtes Landkreis Elbe-Elster 2014.

3.6.3 Beförderungsanspruch von Schülern

Nach Angaben des Schulverwaltungs- und Sportamtes des Landkreises Elbe-Elster erhalten im Schuljahr 2013/2014 3.824 Schüler eine Schülerzeitkarte sowie 561 Schüler eine Bezuschussung. Daraus ergibt sich eine Summe von **4.385 zu befördernden Schülern**, die auf Grundlage der Schülerbeförderungssatzung einen Anspruch auf Bezuschussung der Schülerfahrtkosten haben.

4. Bestandsanalyse des derzeitigen ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster

4.1 Schienenpersonennahverkehr

Der Landkreis Elbe-Elster wird in der aktuellen Fahrplanperiode 2013/2014 von drei RegionalExpress-Linien (RE), fünf RegionalBahn-Linien (RB) sowie der Linie S4 der S-Bahn Mitteldeutschland bedient (vgl. Abbildung 11).

Alle genannten SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit der zuständigen Aufgabenträgerorganisation VBB erbracht.

Abbildung 11: Eisenbahnstrecken mit SPNV-Bedienung Landkreis Elbe-Elster

Karte: IGES 2014.

Alle derzeitigen SPNV-Linien sowie Angebote des Schienenpersonenfernverkehrs sowie das entsprechende Angebotsniveau werden im Anhang A2 in Tabelle 37 ausführlich dargestellt.

Das Angebotsniveau im SPNV des Landkreises Elbe-Elster bietet ein ganztätiges Grundangebot eines 120-Minuten-Taktes. In den Hauptverkehrszeiten montags bis freitags sowie durch Linienüberlagerungen wird sogar auf mehreren Strecken ein 60-Minuten-Takt erreicht.

Der SPNV sichert die regelmäßige Erreichbarkeit des Oberzentrums Cottbus sowie der Mittelzentren Finsterwalde, Herzberg und Elsterwerda bzw. Bad Liebenwerda untereinander ab.

Ebenso ist durch den SPNV die Erreichbarkeit der Oberzentren Leipzig und Dresden im Nachbarbundesland Sachsen sichergestellt. Die Metropole Berlin ist durch die Angebote RE3 und RE5 umsteigefrei mit dem Landkreis Elbe-Elster verbunden.

Durch die Betriebsaufnahmen der Linie S4 der Mitteldeutschen S-Bahn sowie des Elbe-Elster-Netzes durch die DB Regio AG werden auch auf diesen Strecken neue Fahrzeuge eingesetzt, die wesentlich zu einer Qualitätsverbesserung beitragen.

Defizite bestehen derzeit mit Verweis auf die verkehrspolitischen Zielstellungen aus dem Kreisentwicklungskonzept u.a. in der fehlenden umsteigefreien SPNV-Verbindung zwischen Finsterwalde und Berlin.

Ebenso wird bei der Angebotsanalyse deutlich, dass punktuelle Anpassungsmaßnahmen der Fahrplanlagen zu einer maßgeblichen Verbesserung der Verknüpfungsmöglichkeiten beitragen würden (vgl. auch Abschnitt 6.6.5).

4.2 Schienenpersonenfernverkehr

Ein Anschluss zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) wird im Landkreis Elbe-Elster derzeit nur am Bahnhof Elsterwerda angeboten. Es besteht dort die Möglichkeit, einzelne IC-/EC-Züge der Deutschen Bahn AG in Richtung Berlin bzw. Dresden (-Tschechische Republik) zu nutzen.

Die bis 2012 bestehende Fernverkehrsverbindung Vogtland-Express wird seit dem 1. Oktober 2012 als Fernlinienbus betrieben und bedient seitdem keine Halte im Landkreis Elbe-Elster mehr.

4.3 Fernlinienbusverkehr

Während viele Städte und Regionen in Deutschland seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernlinienbusverkehren profitieren, wird der Landkreis Elbe-Elster bisher nicht angebunden.

Die Angebotsvielfalt auf der Fernlinienbusverbindung Berlin – Dresden ist wegen fehlender Unterwegshalte weder für den Landkreis Elbe-Elster noch für den Nachbarlandkreis Oberspreewald-Lausitz von Relevanz.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

4.4 Übriger ÖPNV

4.4.1 Angebotsstruktur und Angebotsumfang im üÖPNV

Das Liniennetz des üÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Elbe-Elster umfasst **derzeit 36 Linien des üÖPNV**.

Alle Linienkonzessionen haben eine aktuelle Gültigkeit bis zum 31. August 2017.

Konzessionsinhaber dieser Linien sind die kreisansässigen Unternehmen

- Lehmann-Reisen GmbH,
- Omnibusbetrieb Obst e.K. sowie
- VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH.

Daneben wird das **Angebot um zehn Linien des üÖPNV ergänzt**, die **aus den benachbarten Landkreisen** in das Bedienungsgebiet des Landkreises Elbe-Elster hineinfahren. Landkreis überschreitende Verbindungen werden damit in die Landkreise Dahme-Spreewald, Oberspreewald Lausitz und Teltow-Fläming und die Bundesländer Sachsen und Sachsen-Anhalt angeboten. Konzessionsinhaber dieser Linien sind Unternehmen mit Sitz außerhalb des Landkreises Elbe-Elster.

Die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH ist im Rahmen eines Betrauungsvertrages (vgl. Abschnitt 7.5) für die durch sie betriebenen Linien für die Planung, Organisation und das Controlling des üÖPNV im Landkreis Elbe- Elster verantwortlich (vgl. LK EE 2011).

Der **üÖPNV erschließt alle Gemeinden** im Landkreis Elbe-Elster und ist in seiner Linienführung auf die Mittelzentren Finsterwalde und Herzberg sowie auf Elsterwerda/Bad-Liebenwerda als Mittelzentrum in Funktionsteilung, sowie den Verknüpfungspunkten zum SPNV ausgerichtet.

Das Angebot im üÖPNV **orientiert sich** weiterhin stark **an den komplexen Anforderungen der Schülerbeförderung**.

Mit Ausnahme weniger Fahrten an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen erfolgt die Bedienung im **üÖPNV überwiegend an den Wochentagen Montag bis Freitag**.

Auf den wichtigsten Linien werden fast in der gesamten Bedienungszeit zwischen ca. 6:00 Uhr und ca. 18:00 Uhr mindestens alle 2 Stunden Fahrten angeboten.

In den Hauptverkehrszeiten bzw. in Zeiten der Schülerbeförderung wird dies in vielen Netzbereichen sogar zu einem ca. stündlichen Fahrtangebot verdichtet.

Die Fahrpläne sind dabei auf den **Hauptlinien weitgehend taktähnlich gestaltet** und bieten an den im Weiteren beschriebenen Verknüpfungspunkten meist gute bis sehr gute Anschlussverbindungen zu anderen Linien des üÖPNV oder zum SPNV.

Angebote des Stadtverkehrs werden im Landkreis Elbe-Elster nicht angeboten. Insbesondere in Finsterwalde und Elsterwerda schaffen die bestehenden Linien des üÖPNV durch Überlagerungen jedoch ein verdichtetes Verkehrsangebot.

Die **wesentlichen Angebotskennzahlen des üÖPNV** im Landkreis Elbe-Elster sind in Tabelle 7 zusammengefasst.

Tabelle 7: Kennzahlen des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster

Eingesetzte Fahrzeuge	78 Standardlinienbusse bis 15 m Länge 16 Midibusse 23 Pkw bzw. Großraum-Pkw
Bediente Haltestellen**	Ca. 930
Nachauftragnehmer im Auftrag der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	8 Omnibusunternehmen 2 Taxi- und Kleinbusunternehmen
Leistungsangebot in Fahrplankilometern 2013	Ca. 4,54 Mio. Fahrplan-km*
Tatsächlich erbrachte Fahrplanleistung 2013	Ca. 4 Mio. Fahrplan-km*

Quelle: VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH 2014a.
Anmerkungen: Stand 31.12.2013.
Das Leistungsangebot unterscheidet sich von den tatsächlichen Fahrleistungen, da im Landkreis Elbe-Elster bedarfsorientierte Bedienungsformen verkehren. Werden einzelne Fahrten durch Fahrgäste nicht angefordert, wird dann auch keine Leistung erbracht
* Ohne Angaben zum Unternehmen Lehmann-Reisen GmbH.
** Als Haltestelle wird z.B. jede Zugangsstelle gezählt; eine klassische Bushaltestelle mit zwei Richtungshaltestellen wird damit als zwei Haltestellen gezählt.

Eine ausführliche Darstellung aller im Landkreis operierenden Linien des üÖPNV mit Angaben

- zum Linienverlauf,
- zum Betreiber sowie
- zum Fahrtenangebot im konventionellen Linienverkehr und im Bedarfsverkehr an den unterschiedlichen Betriebstagen

kann Anhang A2 entnommen werden.

4.4.2 Durchgeführte Angebotsoptimierung - Neuorganisation von Linienverkehren unter Einbeziehung von Bedarfsverkehren

Angebote des Bedarfsverkehrs werden im Landkreis Elbe-Elster seit der Einführung erster Anrufsammeltaxi-Fahrten im Jahr 2000 angeboten.

Durch die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH wurde seit dem Jahr 2006 in Form von vier Teilkonzepten konsequent die Strategie der Neuorganisation von Linienverkehren unter Einbeziehung von Bedarfsverkehren verfolgt.

Das gesamte Bedienungsgebiet der Linien der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH wurde dieser strategischen Angebotsoptimierung unterzogen. Es wurden umfangreiche Anpassungen der Fahrpläne umgesetzt, die

- eine weitestgehend taktähnliche Fahrplangestaltung mit Zielrichtung eines integrierten Taktverkehrs,
- eine möglichst optimale Sicherstellung der Schülerbeförderung mit dem Ziel kürzerer Beförderungszeiten von Wohn- zu Schulstandort sowie

- eine Ausweitung von Fahrplanangeboten für Fahrzwecke außerhalb des klassischen Schüler- und Berufsverkehrs

zum Ziel hatten und erreichen konnten.

Voraussetzung zum Erreichen dieser Ziele war und ist weiterhin ein konsequenter Einsatz von Bedarfsverkehren vor allem in Zeiten und Netzbereichen geringerer Nachfrage.

Der üÖPNV profitiert weiterhin stetig von den bisher realisierten Optimierungen. Eine regelmäßige Anpassung der umgesetzten Konzepte an die sich ständig verändernden Rahmenbedingungen sollte auch zukünftig erfolgen.

4.5 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen

4.5.1 Verknüpfung des SPNV mit dem üÖPNV

Im Landkreis Elbe-Elster bestehen derzeit insgesamt 25 Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und üÖPNV sowie zwischen üÖPNV und üÖPNV (vgl. Tabelle 8).

Es erfolgt eine Unterscheidung von

- **Hauptverknüpfungspunkten** für die regionale Erschließung sowie
- **Weiteren Verknüpfungspunkten** für die lokale Erschließung.

Gegenüber der vorangegangenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurden in geringem Umfang verkehrlich erforderliche Anpassungen in Anzahl und Funktionszuordnung realisiert.

Tabelle 8: Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster

SPNV/üÖPNV	üÖPNV/üÖPNV
Hauptverknüpfungspunkte	
Doberlug-Kirchhain, Bahnhof Elsterwerda, Bahnhof Falkenberg, Bahnhof Finsterwalde, Bahnhof	Bad Liebenwerda, Busbahnhof Bad Liebenwerda, Südring Doberlug, Pestalozziplatz Doberlug-Kirchhain, Bahnhof Elsterwerda, Bahnhof Falkenberg, Bahnhof Finsterwalde, Bahnhof Herzberg, Busbahnhof Schlieben, Feuerwehr Sonnewalde, Kirche Trebbus, Kirche Tröbitz, Klubhaus
Weitere Verknüpfungspunkte	
Bad Liebenwerda, Bahnhof Elsterwerda-Biehla, Bahnhof Herzberg, Bahnhof	Gahro, Gasthaus Kirchhain, Markt Mühlberg, Busbahnhof Oelsig, Gasthaus

SPNV/üÖPNV	üÖPNV/üÖPNV
	Plessa, Amstverwaltung Rückersdorf, Schule Sallgast, Gemeindeamt Schönewalde, Markt Schraden, Luisenschule Staupitz, Gasthaus

Quelle: VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH 2014.
Anmerkungen: Fahrplanstand 2013/2014.

4.5.2 Zustandsanalyse der Verknüpfungspunkte und Handlungsbedarfe

Alle in Tabelle 8 dargestellten Verknüpfungspunkte im Landkreis-Elbe-Elster wurden einer Zustandsanalyse unterzogen.

Dazu wurde eine eigene **Checkliste Haltestellen und Verknüpfungspunkte** unter Berücksichtigung der Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg entwickelt (vgl. Haltestellen-Checkliste im Anhang A4, Abbildung 20).

Modernisierung der SPNV-Zugangsstellen

Es wurde deutlich, dass durch umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen von SPNV-Zugangsstellen u.a. die Bahnhöfe Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda-Biehla, Falkenberg/Elster und Rückersdorf mindestens teilweise aufgewertet wurden. Die realisierte Umsetzung erfolgte hier nach einem barrierefreien Standard.

Grundsätzlich bestehen jedoch weitere Handlungsbedarfe bei einer Vielzahl weiterer SPNV-Zugangsstellen insbesondere hinsichtlich des barrierefreien Ausbaus, der barrierefreien Zugänglichkeit und der baulichen Modernisierung.

Ein Beispiel ist, dass am Bahnhof Falkenberg/Elster der Bahnsteig 4 nur über eine Treppe und nicht über einen Personenaufzug zugänglich ist. Damit ist die Zugverbindung nach Lutherstadt-Wittenberg - Dessau nicht barrierefrei erreichbar.

Handlungsbedarf bei üÖPNV-Zugangsstellen

Einzelne Zugangsstellen des üÖPNV, insbesondere zur Verknüpfung mit dem SPNV, sind vorbildlich ausgeführt. Zu nennen sind z.B. die Haltestellen Falkenberg/Elster, Bahnhof oder Elsterwerda-Biehla.

Im Gesamtergebnis der Zustandsanalyse aller Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster wird jedoch leider deutlich, dass bei der überwiegenden Zahl der Zugangsstellen des üÖPNV weiterhin starker Handlungsbedarf besteht.

Die gesetzliche Vorgabe des PBefG zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit unterstreicht dies deutlich.

Handlungsschwerpunkte bilden dabei vor allem

- der barrierefreie Ausbau,
- die Verbesserung des baulichen Zustands der Warteflächen und des Witterungsschutzes,
- die Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit der Zugangsstellen
- die Verbesserung der Beleuchtungssituation sowie
- die Verbesserung des städtebaulichen Gesamtzustandes.

Anhand nachfolgender Beispiele wird der Handlungsbedarf konkret aufgezeigt (Tabelle 9).

Tabelle 9: Ergebnisse Erhebung zum Zustand der Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster - Darstellung ausgewählter Handlungsbedarfe

Herzberg, Busbahnhof	
Kategorisierung Verknüpfungspunkt:	Hauptverknüpfungspunkt
Haltestellenkategorie nach VBB-Qualitätsstandards:	C-1
Mängel und / oder Handlungsbedarf: • Barrierefreie Haltestellengestaltung • Baulicher Zustand Witterungsschutz	• Baulicher Zustand Wartefläche • Baulicher Zustand Bordstein • Verbesserung Beleuchtung
Busbahnhof Herzberg	Witterungsschutz am Busbahnhof Herzberg

Oelsig, Gasthaus	
Kategorisierung Verknüpfungspunkt:	Weiterer Verknüpfungspunkt
Haltestellenkategorie nach VBB-Qualitätsstandards:	C-1

Mängel und / oder Handlungsbedarf:

- Barrierefreie Haltestellengestaltung
- Niedriger Bordstein
- Verbesserung Beleuchtung

Oelsig, Gasthaus, Fahrtrichtung Schlieben

Oelsig, Gasthaus, Fahrtrichtung Falkenberg

Plessa, Amtsverwaltung	
Kategorisierung Verknüpfungspunkt:	Weiterer Verknüpfungspunkt
Haltestellenkategorie nach VBB-Qualitätsstandards:	C-1

Mängel und / oder Handlungsbedarf:

- Barrierefreie Haltestellengestaltung
- Baulicher Zustand Wartefläche
- Verbesserung Beleuchtung

Blick auf Verknüpfungspunkt Plessa, Amtsverwaltung

Verknüpfungspunkt Plessa, Amtsverwaltung, Blick Richtung Süden

Schraden, Luisenschule	
Kategorisierung Verknüpfungspunkt:	Weiterer Verknüpfungspunkt
Haltestellenkategorie nach VBB-Qualitätsstandards:	C-1

Mängel und / oder Handlungsbedarf:

- Barrierefreie Haltestellengestaltung
- Verbesserung Beleuchtung

Verknüpfungspunkt Schraden Luisenschule

Blickrichtung Nordosten

Doberlug-Kirchhain, Bahnhof	
Kategorisierung Verknüpfungspunkt:	Hauptverknüpfungspunkt
Haltestellenkategorie nach VBB-Qualitätsstandards:	B

Mängel und / oder Handlungsbedarf:

- Barrierefreie Haltestellengestaltung / Korrektur Ausrichtung der Leitstreifen

Bodenindikator (Leitstreifen) am Bahnhof Doberlug-Kirchhain

Fehlerhafte Ausrichtung des Bodenindikators

Quelle: Eigene Erhebung. Alle Fotos IGES 2014.

Im Nachgang zur Zustandserhebung der Verknüpfungspunkte sind für den Standort Herzberg (Elster) folgende Hinweise zu beachten:

- Der Erhalt sowie der geplante Ausbau des Busknotens " Busbahnhof R.-Luxemburg- Str." steht in direkter Abhängigkeit zum Schulstandort "Melanchthongymnasium". Der damit verbundene Schülerverkehr ist als Maßgabe für die Art und dem Umfang des Ausbaus des Busbahnhofes zu berücksichtigen. Eine Entscheidung zum Schulstandort "Melanchthongymnasium" durch den Landkreis Elbe-Elster ist daher Voraussetzung zur Erarbeitung eines Bauzeitenplanes und Festlegung des Ausbaugrads.
- Die Stadt Herzberg (Elster) beabsichtigt die Haltestelle "Grochwitzer Straße" zu einem "Busplatz Grochwitzer Straße" um -und auszubauen. Ziel ist es, einen zentralen Busknoten sowohl für den Schulstandort Förderschule als auch der Elsterlandgrundschule und Elsterlandhalle zu planen und zu realisieren.

4.5.3 Verknüpfung des ÖPNV mit dem Individualverkehr

Als Übergangsmöglichkeiten zwischen dem ÖPNV und den Verkehrsmitteln des Individualverkehrs (Pkw, Motorrad/Mofa, Fahrrad) sind intermodale Verknüpfungen ein entscheidender Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Angebotes. Durch die Vernetzung der öffentlichen mit den individuellen Verkehrsmitteln können durchgängige Beförderungsketten zum gegenseitigen Vorteil der Teilsysteme geschaffen werden.

Im Landkreis Elbe-Elster verfügt jeder im Landesnahverkehrsplan 2013 - 2017 genannte Verknüpfungspunkt zwischen SPNV und üÖPNV sowie zusätzlich der Bahnhof Elsterwerda-Biehla über Stellplätze für P+R und B+R.

Die Umgestaltung von vielen Zugangsstellen wie z.B. Falkenberg/Elster oder Elsterwerda-Biela hat maßgeblich zu einer Verbesserung der Qualität der intermodalen Verknüpfungspunkte beigetragen.

Insgesamt stehen damit heute **495 Pkw-Stellplätze, 23 Behindertenstellplätze sowie 923 Fahrrad-Stellplätze** an den Verknüpfungspunkten im Landkreis Elbe-Elster zur Verfügung (vgl. Tabelle 10).

Tabelle 10: Intermodale Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster (SPNV/üÖPNV/P+R- und B+R)

Zugangsstelle	P+R-Plätze	Davon Behinderten-stellplätze	B+R-Plätze
SPNV/üÖPNV-Verknüpfungspunkte entsprechend Landesnahverkehrsplan 2013 - 2017			
Bad Liebenwerda	46	3	22
Doberlug-Kirchhain	122	5	130
Elsterwerda	137	5	56
Falkenberg/Elster	29	4	188
Finsterwalde	79	4	250
Herzberg (Elster)	39	3	40
Sonstige SPNV-Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte			
Beutersitz	0	0	24
Elsterwerda-Biehla	43	2	40
Fermerswalde	0	0	16
Plessa	0	0	122
Prösen	0	0	10
Prösen Ost	0	0	14
Prösen West	0	0	10
Uebigau	0	0	10
Gesamt	**495**	**23**	**932**

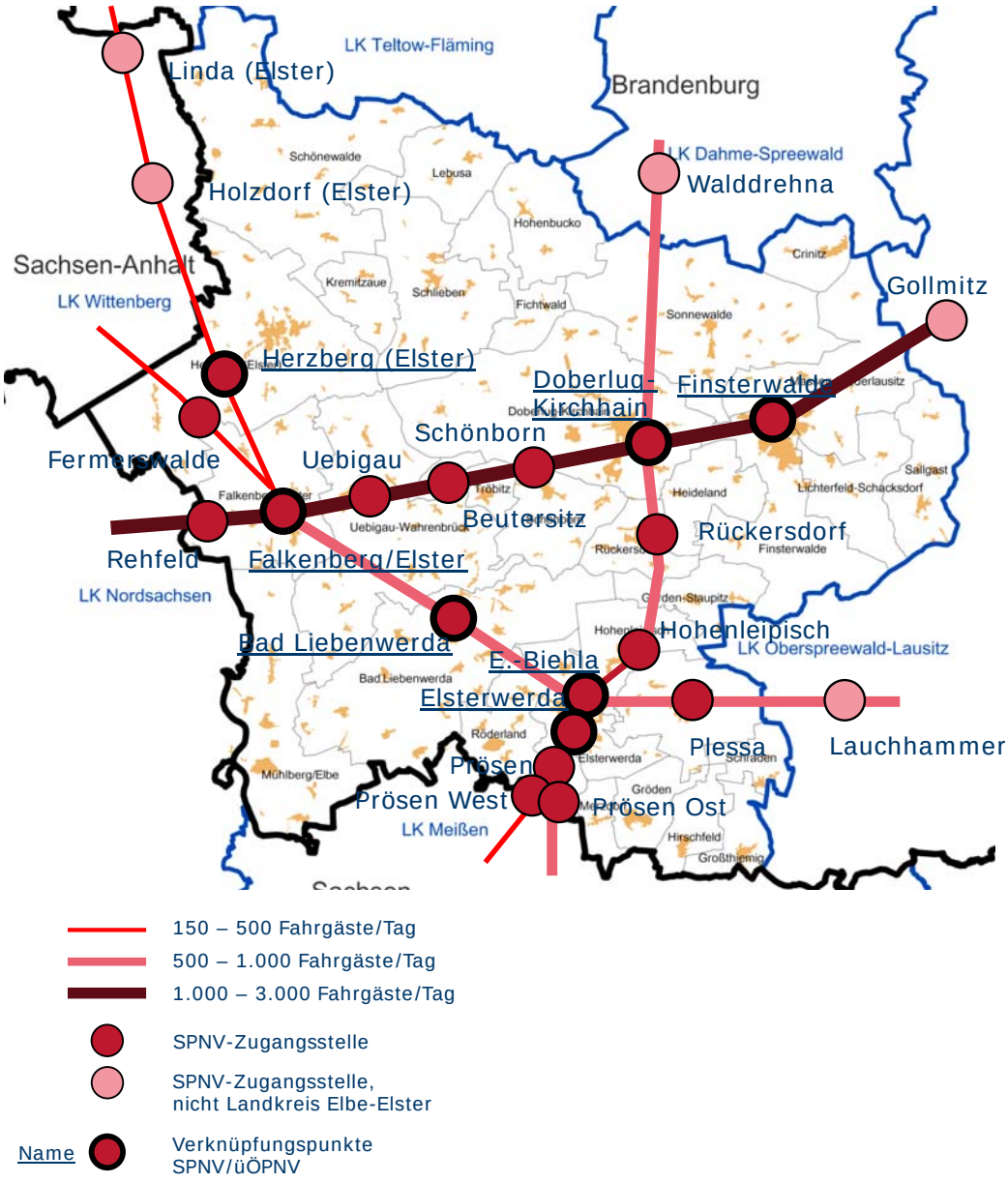
Quellen: MIL 2012, Eigene Erhebungen IGES 2014.

5. Fahrgastaufkommen im ÖPNV

5.1 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im SPNV

Das Fahrgastaufkommen im SPNV des Landkreises Elbe-Elster wird anhand der Querschnittsbelastungen von SPNV-Strecken im Land Brandenburg dargestellt (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Fahrgastaufkommen im SPNV des Landkreises Elbe-Elster (Fahrgäste pro Tag im Querschnitt)



Karte: IGES 2014.
Datengrundlage: MIL 2013. Angaben für den Stand 01.10.2012.

Das **höchste Fahrgastaufkommen im SPNV** des Landkreises Elbe-Elster mit über 1.000 Fahrgästen pro Werktag im Querschnitt wird auf der Relation (Leipzig -) **Falkenberg (Elster) – Doberlug-Kirchhain – Finsterwalde** (- Cottbus) deutlich.

Auf den Streckenabschnitten Falkenberg (Elster) – Bad Liebenwerda – Elsterwerda-Biehla – Plessa sowie Prösen Ost – Elsterwerda – Elsterwerda-Biehla – Hohenleipisch – Rückersdorf – Doberlug-Kirchhain verkehren im Querschnitt zwischen 500 und 1.000 Fahrgäste pro Werktag (vgl. MIL 2012).

Im Vergleich zum Jahr 2007 wird auf dem Streckenabschnitt zwischen Elsterwerda und Doberlug-Kirchhain zudem ein Fahrgastzuwachs deutlich (vgl. MIR 2008).

5.2 Derzeitiges Fahrgastaufkommen im üÖPNV

Auf dem Netz des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster wurden im Jahr 2013 insgesamt 2.156.636[8] Fahrgäste befördert (ohne Fahrgäste der Lehman Reisen GmbH).

Tabelle 11 verdeutlicht auf Basis von Daten der Verkaufsstatistik der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH die Verteilung der beförderten Fahrgäste über die einzelnen Linien des üÖPNV. Es ist zu beachten, dass dies keine exakte Darstellung des Fahrgastaufkommens ermöglicht, da u.a. keine Angaben zu Umsteigern etc. berücksichtigt werden können.

Als wichtige Grundlage für die Angebotskonzeption des üÖPNV sind diese Angaben jedoch eine wertvolle Entscheidungshilfe.

Die stärkste Ausprägung im Geschäftsjahr 2013 weisen nach Auswertung der Informationen mit jeweils über 100.000 jährlichen Beförderungsfällen folgende Linien auf:

- 520 Elsterwerda – Bad Liebenwerda – Falkenberg - Herzberg,
- 550 Finsterwalde – Doberlug-Kirchhain - Herzberg,
- 560 Finsterwalde – Doberlug-Kirchhain – Tröbitz – Bad Liebenwerda,
- 579 Finsterwalde – Hohenleipisch – Elsterwerda sowie
- 585 Elsterwerda – Gröden - Ortrand.

In Abbildung 13 erfolgt auf Basis von Daten der von der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH im September und November 2013 durchgeführten Fahrgastzählung die **Darstellung der durchschnittlichen tägliche Fahrgastbelegung im üÖPNV**.

Auch hier weisen die nachfragstärksten Linien 520, 550, 560, 579 und 585 an Schultagen im Durchschnitt die höchste Anzahl an Fahrgästen auf.

Einzelne Linienabschnitte in Herzberg, Elsterwerda und Falkenberg weisen mit einer durchschnittlichen täglichen Fahrgastbelegung von über 500 Fahrgästen ein besonders hohes Fahrgastaufkommen auf, im Wesentlichen aufgrund von Linienüberlagerungen.

[8] Vgl. VMEE 2014 . Es werden alle Fahrgäste auf den einzelnen Linien des üÖPNV erfasst. Umsteigende Fahrgäste werden mehrfach berücksichtigt. Angaben ohne Linien 526, 527, 528 der Lehmann Reisen GmbH.

Tabelle 11: Übersicht der Linienbeförderungsfälle 2013

Linie	Jährliche Beförderungsfälle	Linie	Jährliche Beförderungsfälle
520	241.106,4	565	81.382,3
521	52.195,5	570	79.514,8
522	86.102,3	571	456,3
524	272,6	575	42.994,4
525	43.170,0	577	46.081,8
534	96.381,6	578	37.841,6
536	51.494,0	579	121.933,0
542	62.961,5	581	59.720,8
544	95.469,7	584	11.189,5
546	75.634,4	585	207.734,6
550	104.310,6	586	51.829,8
551	16.403,0	587	41.768,2
552	15.194,2	592	24.677,5
553	11.233,1	595	70.443,3
558	44.963,4	598	31.987,4
560	178.247,5	599	71.941,0

Quelle: VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH 2014
Anmerkungen: Datengrundlage ist die Verkaufsstatistik der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH. Angaben ohne umsteigende Fahrgäste. Angaben ohne Linien 526, 527, 528 der Lehmann Reisen GmbH.

Abbildung 13: Fahrgastbelegung des Busliniennetzes im üÖPNV, Durchschnittliche Anzahl der Fahrgäste an Schultagen

Quelle: VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH 2014d. Ohne Angaben zu den Linien 526, 527 und 528 der Lehmann Reisen GmbH.

Hinweis: Daten zur Fahrgastbelegung an Ferientagen liegen nicht vor, so dass dafür keine Darstellung erfolgt.

5.3 Bedeutung der Schülerbeförderung für den üÖPNV

Die **Beförderung von Schülern und Auszubildenden umfasst einen Anteil von 79,6 %**[9] **am Gesamtaufkommen** der Beförderungsfälle des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster.

Neben der Einschätzung des Anteils der Schülerbeförderung am Fahrgastaufkommen des üÖPNV erfolgte eine detaillierte Analyse der Quelle-Ziel-Beziehungen der Schüler des Landkreises Elbe-Elster.

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 Datengrundlage wurden die Schüleranmeldungen beim Schulverwaltungsamtes ausgewertet, die zur Vorbereitung der Fahrplanerstellung für das Schuljahr 2014/2015 der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH zur Verfügung gestellt wurden[10].

Im Anhang A3 wird dazu in für jeden Schulstandort die Anzahl der jeweiligen angemeldeten Schüler gezeigt.

5.4 Zukünftige Entwicklung des Fahrgastaufkommens im üÖPNV

Das zukünftig zu erwartenden **Fahrgastaufkommen bildet die wesentliche Einflussgröße für die zukünftige Angebotsentwicklung**.

Es hängt im Wesentlichen von der Entwicklung

- der Einwohnerzahl und der Altersstruktur,
- der raumstrukturellen Entwicklung (Verteilung und Entwicklung der Wohn-, Arbeits-, Einkaufs-, Versorgungsstandorte usw.) sowie
- der relativen Attraktivität des ÖPNV-Angebots, insbesondere im Vergleich zum MIV ab.

Zur Abschätzung der Entwicklung wird im Folgenden eine Status quo-Prognose des Fahrgastaufkommens im üÖPNV durchgeführt. Betrachtet wird der **Zeitraum 2015 bis 2025**.

Ziel dieser Prognose ist es, Ansatzpunkte für die Gestaltung des zukünftigen Leistungsangebots im üÖPNV zu liefern. In diesem Arbeitsschritt wird daher unterstellt, dass das Leistungsangebot und die relative Attraktivität des üÖPNV auf dem gegenwärtig vorhandenen Niveau verbleiben.

[9] Datengrundlage ist die Verkaufsstatistik/Linienbewertung der VMEE zum Geschäftsjahr 2013 (vgl. VMEE 2014). Enthält keine Aussagen zu Umsteigern und Übersteigern sowie keine Angaben zu den Linien 526, 527 und 528 der Lehmann Reisen GmbH.

[10] Die Daten bilden den Anmeldungsstand 11.04.2014 für das Schuljahr 2014/2015 ab. Angaben zu Schülern der zukünftigen 7. Klassen und für den OSZ-Standort Elsterwerda liegen nicht oder nicht vollständig vor.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Die Prognose bildet damit im Wesentlichen die erwarteten demographischen Entwicklungen ab. Raumstrukturelle Entwicklungen sind zudem implizit enthalten, da sie bereits in die Prognose der demographischen Entwicklung eingeflossen sind.

Für den Landkreis Elbe-Elster wird dabei von der in Tabelle 12 dargestellten demographischen Entwicklung ausgegangen. Die Daten für die einzelnen Ämter und amtsfreien Gemeinden werden im Anhang A1 gezeigt (vgl. dort Tabelle 34 und Tabelle 35).

Die Bevölkerung unter 15 Jahren wird im Rahmen der Prognose als **Indikator für die Entwicklung der Schülerzahlen**[11] verwendet. Wie bereits dargestellt, ist die Schülerbeförderung im LK Elbe-Elster von höchster Bedeutung, denn ca. 80% der Beförderungen entfallen auf die Schülerbeförderung[12].

Tabelle 12: Strukturindikatoren Landkreis Elbe-Elster 2013 bis 2025

Jahr	2013	2015	2025	Relative Änderung 2015-2025 in %
Bevölkerung	106.391	104.878	93.310	-11,0%
Bevölkerung unter 15 Jahren	11.384	11.185	8.541	-23,6%

Quelle: LBV 2012, eigene Berechnung[13].

Die Status quo-**Prognose erfolgt linienbezogen**, da sowohl die Entwicklung der Gesamtbevölkerung und der Bevölkerung unter 15 Jahren als auch die Bedeutung der Schülerbeförderung zwischen den Ämtern, Gemeinden und amtsfreien Gemeinden stark unterschiedlich verläuft (vgl. auch Abschnitt 3.2.2 Bevölkerungsentwicklung). Die linienbezogene Betrachtung eröffnet die Möglichkeit, diesen unterschiedlichen Entwicklungen Rechnung zu tragen.

Es werden dazu die Linien mit den größten Anteilen an den Beförderungsfällen identifiziert und den jeweils bedienten Ämtern und amtsfreien Gemeinden zugeordnet (vgl. Tabelle 13). Diese Linien bilden allein rund 70% des Beförderungsaufkommens des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster ab[14].

Anschließend werden linienspezifische Indikatoren für Bevölkerungszahl und Zahl der Einwohner unter 15 Jahren gebildet[15].

[11] Eine engere Abgrenzung, etwa Bevölkerung zwischen 6 und 15 Jahre, liegt für die Ebene der Ämter, Gemeinden und amtsfreien Gemeinden nicht vor.

[12] Vgl. VMEE 2014.

[13] Das Jahr 2025 wird in den öffentlichen Statistiken nicht ausgewiesen, so dass hier eine Interpolation durchgeführt wurde. Dazu wurde unterstellt, dass die durchschnittliche jährliche Änderungsrate im Zeitraum 2020 bis 2030 konstant ist.

[14] Ohne Angaben zu den Linien 526, 527 und 528 der Lehman Reisen GmbH.

[15] Dabei handelt es sich um die Summe der Bevölkerungszahl sowie die Summe der Einwohner unter 15 Jahren aller Ämter und amtsfreien Gemeinden, die durch die betrachtete Linie bedient werden.

Tabelle 13: Linienspezifische Fahrgastprognose 2015 – 2025, Beförderungsfälle und deren prognostizierte Änderung

Linie	2013	2015	2025	Rel. Änderung 2015 - 2025 in %	Durchschnittliches jährliches Mittel 2015 - 2025
520	241.106	237.828	193.351	-18,7%	-2,0%
522	86.102	81.397	64.102	-21,2%	-2,4%
534	96.382	92.692	73.924	-20,2%	-2,2%
544	95.470	100.232	81.922	-18,3%	-2,0%
546	75.634	79.145	62.402	-21,2%	-2,3%
550	104.311	104.192	87.300	-16,2%	-1,8%
560	178.248	180.780	147.639	-18,3%	-2,0%
565	81.382	82.351	67.668	-17,8%	-1,9%
570	79.515	82.759	66.753	-19,3%	-2,1%
579	121.933	123.605	100.751	-18,5%	-2,0%
585	207.735	204.309	154.779	-24,2%	-2,7%
595	70.443	71.144	56.790	-20,2%	-2,2%
599	71.941	73.032	60.574	-17,1%	-1,9%
Gesamt	**1.510.202**	**1.513.467**	**1.217.955**	**-19,5%**	**-2,1%**

Quelle: Eigene Berechnung auf Grundlage von Daten der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH 2014 und LBV 2012.

Die Status quo-Prognose des Fahrgastaufkommens (Tabelle 13) resultiert aus dem Produkt aus linienspezifischen Änderungsraten und den für das Jahr 2013 bekannten Beförderungsfällen. Mit dieser Vorgehensweise wird implizit die Annahme getroffen, dass die Anzahl der Fahrten pro Einwohner sowie die Anzahl der Fahrten pro Schüler im Zeitablauf konstant bleiben.

Verringerung des Fahrgastaufkommens ist zu erwarten

Das Ergebnis der durchgeführten Prognosen weist eine **durchschnittliche jährliche Verringerung des Fahrgastaufkommens im Zeitraum 2015 bis 2025 um ca. etwa 2,1%** aus.

Im Vergleich zur Nachfrageprognose 2009 bis 2015, die im Rahmen der vorangegangenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans durchgeführt wurde, verschlechtern sich die Erwartungen also noch einmal[16].

Auf den üÖPNV wirkt sich dabei insbesondere die dramatische Abnahme der Zahl der Einwohner unter 15 Jahren negativ aus. Ursache ist die Tatsache, dass die Anzahl der Fahrten pro Einwohner im Landkreis Elbe-Elster ausgesprochen gering ist. Bei einer Änderung der Altersstruktur der Bevölkerung sinkt daher die Anzahl der Fahrten deutlich.

Übertragen auf die betrachteten Linienrelationen wirken sich die Bevölkerungs- und Altersstruktureffekte differenziert aus:

- Linien wie die Linie 550 Finsterwalde - Herzberg, Linie 579 Finsterwalde – Elsterwerda oder die Linie 520 Elsterwerda – Herzberg sind von dem Altersstruktureffekt weniger stark betroffen, da sie einen deutlich unterdurchschnittlichen Anteil an Schülerfahrten aufweisen.
- Die Linien 522 Herzberg - Hohenbucko, 534 Herzberg - Trebbus, 544 Finsterwalde – Trebbus oder 546 Finsterwalde – Kleinkrausnick bzw. Trebbus weisen dagegen eine überdurchschnittliche Bedeutung von Schülerverkehren aus, so dass sich erheblicher demografischen Druck auf das Fahrgastaufkommen abzeichnet.
- Einzelne Linien, insbesondere die Linie 585 von Elsterwerda in Richtung Amt Schradenland ist sowohl vom negativen Bevölkerungs- als von den Altersstruktureffekten betroffen.

Chancen und Grenzen der Prognose

Es ist zu betonen, dass die Status quo-Prognose nicht vermag, alle möglichen beeinflussenden Faktoren auf die Entwicklung der Fahrgastnachfrage und die Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahlentscheidung abzubilden. Ein solcher Ansatz scheidet aufgrund der nicht vorhandenen Daten und der strategischen Ausrichtung eines Nahverkehrsplans auch aus.

Die Aussagekraft stellt daher Tendenzen dar, jedoch keine exakte Detailabbildung der Zukunft.

Dennoch sind die Ergebnisse sehr wohl geeignet, auf die drängendsten Herausforderungen des üÖPNV hinzuweisen, die überwiegend aus der demografischen und strukturellen Entwicklung des Landkreises resultieren sowie die Richtung erforderlicher Gegensteuerungsmaßnahmen aufzuzeigen.

Gegensteuerungsmaßnahmen müssen fortgesetzt werden

In der Prognose wurde ein konstanter Angebotsumfang und eine gleichbleibende Angebotsqualität im üÖPNV zugrunde gelegt.

[16] Für den Zeitraum 2009 bis 2015 wurde abhängig von der betrachteten Relation von einer durchschnittlichen jährliche Verringerung des Fahrgasaufkommens von 0,9% bis 1,4% ausgegangen.

Um der aufgezeigten zu erwartenden Verringerung des Fahrgastaufkommens entgegenzuwirken, bieten sich Maßnahmen zur Erhöhung des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität an.

Damit ist das Ziel einer Erhöhung der Nutzungshäufigkeit des üÖPNV durch die Bevölkerung und Gäste des Landkreises Elbe-Elster verbunden.

Dieses Ziel ist angesichts einer stark ausgeprägten Nutzung z.B. des MIV und einer hohen Motorisierung auch im Vergleich zu gesamten Land Brandenburg sehr ambitioniert. Dennoch wird dadurch deutlich unterstrichen, wie wichtig die Fortsetzung des mit dem Projekt „Neuorganisation von Linienverkehren unter Einbeziehung von Bedarfsverkehren“ der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH begonnen Weges der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ist.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

6. Angebotskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster

6.1 Grundsätze

Das Grundkonzept zur Angebotsentwicklung orientiert sich an den verkehrspolitische Zielen für den üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster entsprechend Kapitel 2.

Die Weiterentwicklung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster orientiert sich weiterhin an den folgenden Grundsätzen:

- 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 des Landkreises als Träger der Schülerbeförderung,
- Vorrangige Erbringung und Gestaltung der Schülerbeförderung im Rahmen des ÖPNV in Übereinstimmung mit der Schülerbeförderungssatzung,
- Berücksichtigung von Anforderungen des Berufsverkehrs und der Durchführung privater Erledigungen[17] im Sinne der Wahrnehmung der freiwilligen Selbstverwaltungsaufgabe zur Sicherung der Daseinsvorsorge,
- Umsetzung von Abstimmungen mit den Aufgabenträgern des SPNV und benachbarter Aufgabenträger des üÖPNV zur möglichst lückenlosen Gestaltung des integrierten Gesamtverkehrssystems und zur Optimierung von Verknüpfungen aller Verkehrsträger,
- Die Umsetzung von Angebotsveränderungen (Angebotserweiterungen bzw. maßvolle Einschränkungen im Angebot) sowie von Rationalisierungsmaßnahmen bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers,
- Einsatz von Angeboten des konventionellen Linienverkehrs und Bedarfsverkehrs in Abhängigkeit von Wirtschaftlichkeit und örtlichen Erfordernissen,
- Regelmäßige Überprüfung möglicher Optimierungsmöglichkeiten des Angebots des üÖPNV unter Berücksichtigung von Bedarfsverkehren (entsprechend den bisher umgesetzten Projekten zur „Neuorganisation von Linienverkehren unter Einbeziehung von Bedarfsverkehren“ sowie
- Konsequente Orientierung an den gesetzlichen Vorgaben zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster und Ausrichtung der vorhandenen Förderinstrumente auf diesen Grundsatz.

Das ÖPNV-Angebot im Landkreis Elbe-Elster orientiert sich an den Grundsätzen eines integrierten Gesamtverkehrssystems. Soweit daher Aussagen für den SPNV sowie Linien des üÖPNV in Aufgabenträgerverantwortung anderer Landkreise formuliert werden, sind diese als Orientierungsrahmen für die Abstimmung mit den jeweiligen anderen Aufgabenträgern zu verstehen.

[17] Z.B. Einkaufen, Arztbesuche, Freizeitaktivitäten, etc.

6.2 Räumliche Erschließungskonzeption

6.2.1 Weiterentwicklung der Mindesterschließungsvorgaben

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 erfolgt eine Orientierung an

- den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen des Landkreises,
- den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung,
- den Qualitätsstandards im VBB[18] (vgl. VBB 2011) sowie
- den Vorgaben für die Sicherstellung der Schülerbeförderung.

Die Mindesterschließungsvorgaben der vorangegangenen Fortschreibung werden unter Berücksichtigung der genannten Faktoren weiterentwickelt.

Damit wird u.a. berücksichtigt, dass die Vorgaben der Landesplanung in der aktuellen Form des LEP B-B keine Differenzierung von Orten der Grundversorgung mehr vornehmen, sondern als kleinste Bezugseinheit im System Zentraler Orte Mittelzentren definieren.

Die Vorgabe von Mindestfahrtenzahlen nach der Bevölkerungszahl von Siedlungseinheiten zu Orten der Grundversorgung oder Mittelzentren entfällt zugunsten der **Definition einer Netzkonzeption** (vgl. Abschnitt 6.2) sowie der **Definition von Bedienungshäufigkeiten** auf den entsprechenden Netzkategorien (vgl. Bedienungskonzeption in Abschnitt 6.3).

Siedlungseinheiten gehen auf die von der Statistischen Kommission der Vereinten Nationen eingeführte kleinste (weltweit) vergleichbare geographische Einheit zurück. Auf europäischer Ebene wurde die Definition der Siedlungseinheit in die Verordnung (EG) Nr. 1201/2009 der Kommission vom 30. November 2009 übernommen, um europaweit vergleichbare Abgrenzungen zu ermöglichen. Genannte Verordnung regelt jedoch technische Spezifikationen von Volks- und Wohnungszählungen, so dass keine verbindliche Anwendung bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen erkennbar ist. Es ist daher zu empfehlen, eine an die regionale Struktur angepasste Untergrenze für den Nahverkehrsplan Elbe-Elster zu wählen.

Als Siedlungseinheiten werden im Sinne des vorliegenden Nahverkehrsplans Gebiete mit einer zusammenhängenden Wohn- oder gewerblichen Bebauung unabhängig von administrativen Gliederungen der Ämter, Gemeinden und amtsfreien Gemeinden mit mindestens 300 Einwohnern festgelegt.

[18] Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, der zur Anwendung empfohlen wird.

6.2.2 Sicherung der Mindesterschließung

Es gelten damit folgende Mindestanforderungen für die Erschließung durch den ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster:

1. Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 300 Einwohnern werden mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen. Die Bedienungshäufigkeiten werden durch eine Netz- und Bedienungskonzeption im Nahverkehrsplan bestimmt.
2. Eine Siedlungseinheit gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner im fußläufigen Einzugsbereich der Haltestelle des ÖPNV gemeldet sind. Zumutbar ist in Anlehnung an die Schülerbeförderungssatzung eine fußläufige Entfernung von 1,5 km.
3. Die Erschließung durch den ÖPNV kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des üÖPNV erfolgen. Im üÖPNV können dabei sowohl konventionelle Linien- als auch Bedarfsverkehre mit vorheriger Anmeldungserfordernis eingesetzt werden.
4. Eine Unterschreitung der Mindestanforderungen kann in begründeten Einzelfällen erfolgen.

6.2.3 Auswirkung auf die Ortsteile im Landkreis Elbe-Elster

Durch die festgelegten Mindestanforderungen werden alle derzeitigen 115 Ortsteile der Ämter, Gemeinden und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Elbe-Elster auch weiterhin durch den ÖPNV erschlossen.

Auf Grundlage der vorangegangenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2011 bis 2015 (vgl. dort Anlage 3/3) wurden die Auswirkungen auf Ortsteile zwischen 200 und unter 300 Einwohnern geprüft.

Im Ergebnis liegen alle betroffenen Ortsteile bereits heute ausnahmslos an den in Kapitel 6.2. definierten Netzkategorien (Hauptnetz, Nebennetz sowie Ergänzungsnetz) und profitieren bereits heute von einer über die Definitionen der vorangegangenen Fortschreibung hinausgehenden Erschließung durch den ÖPNV.

Es sind somit durch die Weiterentwicklung der vorgenannten Mindestanforderungen keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

6.3 Netzkonzeption

6.3.1 Gliederung des ÖPNV-Netzes

Die Netzkonzeption des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster versteht sich als ein Teil des integrierten Gesamtverkehrssystems. Es werden daher für den ÖPNV alle im Landkreis Elbe-Elster vorhandenen Verkehrsmittel des SPNV und üÖPNV berücksichtigt.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 14: Netzkategorien des ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster

Netzkategorie	Verbindungsfunktion	Verkehrsträger
Hauptnetz	• Verbindung Zentraler Orte des Landkreises Elbe-Elster untereinander • Verbindung des Landkreises Elbe-Elster mit Zentralen Orte über den Landkreis Elbe-Elster hinaus	SPNV üÖPNV
Nebennetz	• Ergänzung des Hauptnetzes auf Verbindungen mit starkem Fahrgastaufkommen von anderen Siedlungsschwerpunkten mit Zentralen Orten innerhalb des Landkreises Elbe-Elster • Ergänzung des Hauptnetzes auf Verbindungen mit starkem Fahrgastaufkommen von anderen Siedlungsschwerpunkten mit Zentralen Orten über den Landkreis Elbe-Elster hinaus	üÖPNV
Ergänzungsnetz	• Ergänzung des Haupt- und Nebennetzes zur flächendeckenden ausreichenden Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten • Zubringerfunktion zum Haupt- oder Nebennetz • Verbindungen zur Sicherstellung der Schülerbeförderung	üÖPNV

Quelle: IGES 2014.

Es wird auf Grundlage

- der durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung des Landkreises Elbe-Elster,
- der Vorgaben der Raumordnung und der Kreisentwicklungsplanung sowie
- des derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommens

eine Weiterentwicklung der Netzkonzeption aus der vorangegangenen Fortschreibung des Nahverkehrsplans[19] angewendet. Es wird dabei berücksichtigt, konkurrierende Parallelverkehre zwischen Angeboten des SPNV und des üÖPNV zu vermeiden.

Die Netzkonzeption des ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster beinhaltet die Netzkategorien entsprechend Tabelle 14.

[19] Die Kategorie „Hauptverbindungsrelationen“ der vorangegangenen Fortschreibung wird zur Netzkategorie „Hauptnetz“ und die Kategorie „Verbindungsrelation“ zur Netzkategorie „Nebennetz“ weiterentwickelt. Die Kategorien „Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen“ und „Schülerrelationen“ gehen in einer neuen zusammengefassten Netzkategorie „Ergänzungsnetz“ auf.

6.3.2 Hauptnetz

Das Hauptnetz stellt die Verbindung Zentraler Orte des Landkreises Elbe-Elster untereinander mit dominierendem Fahrgastaufkommen sowie über die Landkreisgrenzen hinaus mit anderen Zentralen Orten sicher.

Dies beinhaltet Verbindungen zwischen den Mittelzentren bzw. Mittelzentren in Funktionsteilung (Bad Liebenwerda, Elsterwerda, Herzberg (Elster), Finsterwalde) des Landkreises Elbe-Elster.

Weiterhin wird die großräumige Verbindung zu Mittelzentren bzw. Mittelzentren in Funktionsteilung (Großenhain, Jüterbog, Lutherstadt Wittenberg, Riesa, Senftenberg, Torgau, Oberzentren (Cottbus, Dessau-Roßlau, Dresden, Hoyerswerda, Leipzig) und Metropolen (Berlin) außerhalb des Landkreises sichergestellt.

Das Hauptnetz wird innerhalb des Landkreises von den Verkehrsträgern SPNV und üÖPNV bedient. Verbindungen zu Zentralen Orten außerhalb des Landkreises werden überwiegend im SPNV bedient und durch den üÖPNV ergänzt, wenn keine SPNV-Bedienung existiert.

Das Hauptnetz beinhaltet die in den Tabellen Tabelle 15 und

Tabelle 16 dargestellten Verbindungsachsen.

Die Mindestbedienung der Verbindungsachsen im Hauptnetz wird im Bedienungskonzept im Kapitel 6.3 festgelegt.

Tabelle 15: Verbindungsachsen Hauptnetz SPNV

Verbindungsachsen Hauptnetz SPNV		Entspricht den Linien
1	(Rostock -) Berlin – Jüterbog – Herzberg (Elster) – Falkenberg/Elster	RE 5
2	Dessau-Roßlau – Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg (Elster)	RB 51
3	(Stralsund -) Berlin – Zossen – Doberlug-Kirchhain – Elsterwerda	RE 3
4	Leipzig – Torgau – Falkenberg/Elster – Doberlug-Kirchhain – Calau – Cottbus	RB 43 RE 10
5	Elsterwerda – Prösen – Riesa	RB 45
6	Leipzig – Torgau – Falkenberg/Elster – Liebenwerda – Elsterwerda-Biehla – Lauchhammer – Hoyerswerda	RB 49 S 4
7	Elsterwerda-Biehla – Elsterwerda – Großenhain – Dresden	RB 31

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 16: Verbindungsachsen Hauptnetz üÖPNV

Verbindungsachsen Hauptnetz üÖPNV		Entspricht annähernd den Linien
1	Herzberg (Elster) – Doberlug-Kirchhain – Finsterwalde	550
2	Finsterwalde – Doberlug-Kirchhain – Tröbitz – Bad Liebenwerda	560
3	Finsterwalde – Sallgast – Senftenberg[1]	599 (teilweise)
4	Finsterwalde – Staupitz - Elsterwerda	579 (teilweise)
5	Herzberg (Elster) – Falkenberg/Elster - Bad Liebenwerda - Elsterwerda	520 (teilweise)

[1] Hauptnetzfunktion als landkreisübergreifende Verbindung des üÖPNV. Nachrichtlich wird mit Bezug auf die Erschließungsachse 3 Senftenberg – Schipkau - Annahütte – Finsterwalde auch auf den Nahverkehrsplan Landkreis Oberspreewald-Lausitz (vgl. LK OSL 2006) verwiesen. Die Realisierung der im Weiteren geforderten Mindestbedienungsqualität ist nur realisierbar, falls kein Widerspruch zum öffentlichen Verkehrsinteresse des Landkreises Oberspreewald-Lausitz besteht. Ein zeitlicher Parallelverkehr zu Fahrten der durch den Landkreis Oberspreewald-Lausitz beauftragten Linien ist zu vermeiden.

6.3.3 Nebennetz

Das Nebennetz dient der Ergänzung des Hauptnetzes auf Verbindungen mit starkem Fahrgastaufkommen von anderen Siedlungsschwerpunkten mit den Mittelzentren bzw. Mittelzentren in Funktionsteilung (Bad Liebenwerda, Elsterwerda, Herzberg (Elster), Finsterwalde) innerhalb des Landkreises Elbe-Elster.

Daneben werden Verbindungen auf Relationen mit starkem Fahrgastaufkommen von anderen Siedlungsschwerpunkten mit ausgewählten Zentralen Orten über den Landkreis Elbe-Elster hinaus abgebildet.

Hierbei wird im Falle der Verbindungen Finsterwalde – Lauchhammer sowie Mühlberg/Elster – Riesa Bezug auf das in den jeweiligen entsprechenden Nahverkehrsplänen der Nachbarlandkreise erklärte Interesse an diesen Verbindungen genommen.

Die Mindestbedienung der Verbindungsachsen im Nebennetz wird im Bedienungskonzept im Kapitel 6.3 festgelegt.

Tabelle 17: Verbindungsachsen Nebennetz üÖPNV

Verbindungsachsen Nebennetz üÖPNV		Entspricht annähernd den Linien
1	Herzberg (Elster) – Jeßnigk - Grassau - Schönewalde	521 (teilweise)
2	Herzberg (Elster) – Schlieben – Trebbus - Doberlug-Kirchhain – Lugau - Finsterwalde	522 (teilweise) 534, 544
3	Finsterwalde – Massen - Sonnewalde - Finsterwalde	546 (teilweise) 595 (teilweise)
4	Finsterwalde – Lichterfeld - Sallgast – Wormlage[1]	558
5	Finsterwalde – Staupitz – Lauchhammer[2]	622
6	Finsterwalde – Rückersdorf – Bad Liebenwerda	570
7	Elsterwerda – Prösen - Gröden	585 (teilweise)
8	Bad Liebenwerda – Neuburxdorf – Mühlberg/Elbe	565 (teilweise)
9	Mühlberg/Elbe – Riesa[3]	437

[1] Landkreisüberschreitende Verbindung des üÖPNV. Anschlüsse in Richtung Großräschen derzeit nur teilweise realisiert. Eine mittelfristige Weiterentwicklung zu einer umsteigefreien Verbindungsachse wird angestrebt. Die Realisierung der im Weiteren geforderten Mindestbedienungsqualität ist nur realisierbar, falls kein Widerspruch zum öffentlichen Verkehrsinteresse des Landkreises Oberspreewald-Lausitz besteht. Ein zeitlicher Parallelverkehr zu Fahrten der durch den Landkreis Oberspreewald-Lausitz beauftragten Linien ist zu vermeiden.

[2] Landkreisüberschreitende Verbindung des üÖPNV. Sicherstellung überwiegend durch Linie 622 der VGOSL. Ergänzung durch Einzelfahrten der Linie 579. Nachrichtlich wird mit Bezug auf die Erschließungsachse 6 Lauchhammer – Grünewalde – Finsterwalde auch auf den Nahverkehrsplan Landkreis Oberspreewald-Lausitz (vgl. LK OSL 2006) verwiesen. Die Realisierung der im Weiteren geforderten Mindestbedienungsqualität ist nur realisierbar, falls kein Widerspruch zum öffentlichen Verkehrsinteresse des Landkreises Oberspreewald-Lausitz besteht. Eine Erweiterung des Taktes der Linie 622 ist dazu vom zuständigen Aufgabenträger nicht vorgesehen.

[3] Landkreisüberschreitende Verbindung des üÖPNV. Sicherstellung durch Linie 437 der VGM. Ergänzung durch Einzelfahrten der Linie 437 der VGM. Nachrichtlich wird mit Bezug auf das Linienbündel Regionalverkehr Riesa auch auf den Nahverkehrsplan Landkreis Meißen (vgl. LK MEI 2008) verwiesen. Der Landkreis Meißen erklärt darin sein vorrangiges Interesse an der Verbindung Riesa – Mühlber/Elbe.

6.3.4 Ergänzungsnetz

Das Ergänzungsnetz bildet die Ergänzung des Haupt- und Nebennetzes zur flächendeckenden ausreichenden Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten entsprechend der räumlichen Erschließungskonzeption (vgl. Kapitel 6.2).

Das Ergänzungsnetz übt überwiegend eine Zubringerfunktion zum Haupt- oder Nebennetz aus. Die Netzkategorie Ergänzungsnetz ergänzt daneben alle erforderlichen Verbindungen zur Sicherstellung der Schülerbeförderung im Landkreis Elbe-Elster.

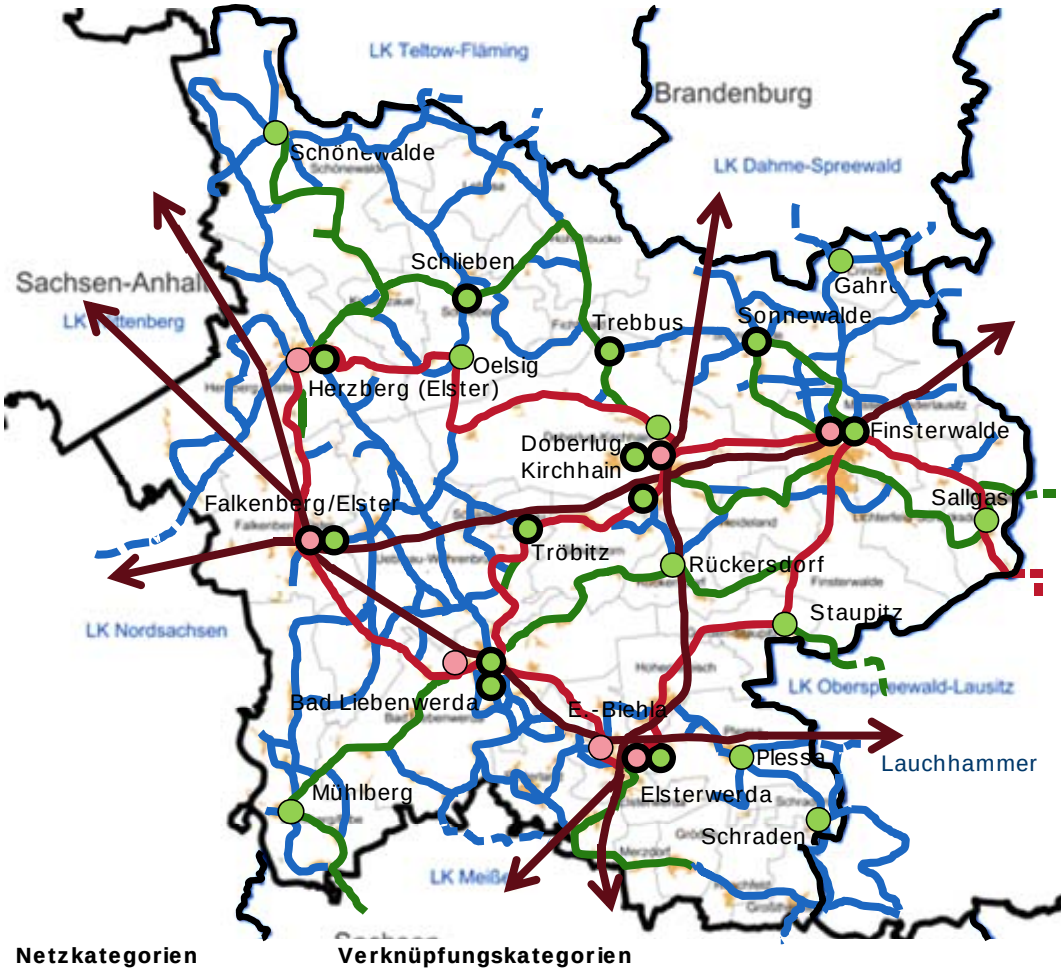
Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzkategorien Haupt- und Nebennetz zugeordnet sind, werden Bestandteil der Netzkategorie Ergänzungsnetz.

Die Mindestbedienung der Verbindungsachsen im Nebennetz wird im Bedienungskonzept im Kapitel 6.3 festgelegt.

6.3.5 Netzkategorien und Verbindungsachsen im Überblick

Die definierten Verbindungsachsen der Netzkategorien Haupt-, Regional- sowie Ergänzungsnetz im SPNV und üÖPNV werden in Abbildung 14 zusammenfassend dargestellt.

Abbildung 14: Netzkonzeption ÖPNV Landkreis Elbe-Elster



Karte: IGES 2014.

6.4 Bedienungskonzeption und Mindestbedienungsqualität

Die Bedienungskonzeption definiert die Mindestbedienungsqualität für den ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster.

Die Bedienungsvorgaben für den SPNV resultieren aus den Vorgaben des Landesnahverkehrsplans (vgl. Tabelle 18). In den Abschnitten 6.4.1 bis 6.4.5 werden die Vorgaben für die Mindestbedienung im üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster für die Netzkategorien entsprechend Kapitel 6.3 definiert.

Die Mindestbedienung definiert einen Mindestbedienungszeitraum für die Verbindungsachsen des Haupt- und Nebennetzes sowie die anzubietenden Mindesttakte bzw. unter Berücksichtigung erforderlicher Taktabweichungen die anzustrebenden ungefähren Fahrzeugfolgezeiten im taktähnlichen Betrieb.

Einzelne **Abweichungen** von den vorgegebenen Mindesttakten bzw. anzustrebenden Fahrzeugfolgezeiten sind in Einzelfällen zu begründen (sogenannte einzelne **Taktlücken oder Taktverschiebungen**, z.B. unter Berücksichtigung des Fahrgastaufkommens).

Für die Streckenabschnitte des Ergänzungsnetzes erfolgt die Festlegung einer Anzahl mindestens anzubietender Fahrten.

Zusätzlich erfolgt im Kapitel 6.4.5 die Definition der Bedienungsqualität im Rahmen der Schülerbeförderung. Diese Vorgaben stehen im Zweifel über den Vorgaben für die Netzkategorien, da die Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe des Landkreises sicherzustellen ist.

Grundlage der Definitionen und Empfehlungen sind

- die durchgeführten Analysen des derzeitigen Angebotsniveaus im SPNV und üÖPNV,
- die durchgeführten Analysen zur Fahrgastaufkommensentwicklung,
- die Empfehlungen der Qualitätsstandards im VBB (vgl. VBB 2011) sowie
- die Vorgaben zur Gestaltung der Schülerbeförderung unter Berücksichtigung der Schülerbeförderungssatzung, der Kreisentwicklungskonzeption u.a.

6.4.1 Rahmenbedienungszeitraum des üÖPNV

Der Rahmenbedienungszeitraum definiert den zeitlichen Rahmen des Betriebs des üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster. Damit ist der Zeitraum zwischen Betriebsbeginn der ersten Fahrt und dem Ende der letzten Fahrt gemeint.

Der **Rahmenbedienungszeitraum des üÖPNV** im Landkreis Elbe-Elster orientiert sich am Zeitraum **zwischen ca. 05:00 und ca. 19:00 Uhr** an den Wochentagen Montag bis Freitag[20].

Für den üÖPNV wird abweichend von den Empfehlungen der Qualitätsstandards im VBB eine an den Bedürfnissen der Schülerbeförderung und des Berufsverkehrs angelehnte **Hauptverkehrszeit (HVZ) zwischen ca. 06:00 bis ca. 08:00 Uhr sowie zwischen ca. 13:00**

[20] Ohne Feiertage.

und ca. 16:00 Uhr definiert[21]. Alle Zeiträume außerhalb der HVZ bilden die Nebenverkehrszeit (NVZ).

6.4.2 Mindestbedienung im Hauptnetz

Tabelle 18: Mindestbedienungsqualität im Hauptnetz des SPNV im Landkreis Elbe-Elster

SPNV	Anzustrebender Mindestbedienungszeitraum[22]	Mindesttakt
Montag bis Sonntag und Feiertag	Ca. 05:00 – ca. 20:00	• 120-Minuten- oder 60-Minuten-Takt • Abhängig vom Fahrgastaufkommen

Datengrundlage: Mindesttakt: MIL 2103. Mindestbedienungszeitraum: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse sowie Analyse Fahrgastaufkommensentwicklung.

Tabelle 19: Mindestbedienungsqualität im Hauptnetz des üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster

üÖPNV	Mindestbedienungszeitraum[23]	Mindesttakt bzw. anzustrebende Fahrzeugfolge im taktähnlichen Betrieb
Montag bis Freitag (Schultage)	Ca. 05:00 – ca. 19:00	• Ca. 60-Minuten-Takt in HVZ • Ca. 120-Minuten-Takt in NVZ • Zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
Montag bis Freitag (Ferientage)	Ca. 05:00 – ca. 19:00	• Ca. 120-Minuten-Takt

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse sowie Analyse Fahrgastaufkommensentwicklung unter Berücksichtigung (VBB 2011).

[21] Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse sowie Analyse Fahrgastaufkommensentwicklung.

[22] Zeitraum zwischen Betriebsbeginn der ersten Fahrt und dem Ende der letzten Fahrt.

[23] Zeitraum zwischen Betriebsbeginn der ersten Fahrt und dem Ende der letzten Fahrt.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

6.4.3 Mindestbedienung im Nebennetz

Tabelle 20: Mindestbedienungsqualität im Nebennetz des üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster

üÖPNV	Mindestbedienungs-zeitraum[24]	Mindesttakt bzw. anzustrebende Fahrzeugfolge im taktähnlichen Betrieb
Montag bis Freitag (Schultage)	Ca. 06:00 – ca. 18:00	• Ca. 120-Minuten-Takt • Einzelfahrten zur Taktverdichtung in der HVZ für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
Montag bis Freitag (Ferientage)	Ca. 06:00 – ca. 18:00	• Ca. 120-Minuten-Takt

Empfehlungsgrundlage: Eigene Erarbeitung auf Basis Fahrplananalyse sowie Analyse Fahrgastaufkommensentwicklung.

6.4.4 Mindestbedienung im Ergänzungsnetz

Tabelle 21: Mindestbedienungsqualität im Ergänzungsnetz des üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster

üÖPNV	Mindestbedienungs-zeitraum[25]	Mindestbedienungs-häufigkeit
Montag bis Freitag (Schultage)	Ca. 06:00 – ca. 17:00	• Mindestens 3 Fahrtenpaare[26] zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen Zentralen Orts mit Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen zulässig • Zusätzliche Einzelfahrten in der HVZ für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen
Montag bis Freitag	Ca. 06:00 – ca. 17:00	• Mindestens 2 Fahrtenpaare[27] zum Erreichen des verkehrlich nächst-

[24] Zeitraum zwischen Betriebsbeginn der ersten Fahrt und dem Ende der letzten Fahrt.

[25] Zeitraum zwischen Betriebsbeginn der ersten Fahrt und dem Ende der letzten Fahrt.

[26] Orientierung an der Bedienungsqualität in der Schülerbeförderung mit geforderter Anzahl von mindestens einer Hin- und zwei Rückfahrten (vgl. LK EE 2012).

[27] Orientierung an der Mindestbedienung entsprechend den Qualitätsstandards im VBB (vgl. VBB 2011).

üÖPNV	Mindestbedienungs-zeitraum[25]	Mindestbedienungs-häufigkeit
(Ferientage)		gelegenen Zentralen Orts mit Aufenthaltszeit von mindestens zwei Stunden, einmaliges Umsteigen zulässig

Empfehlungsgrundlage: Mindesttaktbedienungshäufigkeit: LK EE 2012 sowie VBB 2011.

6.4.5 Bedienungsqualität in der Schülerbeförderung

Die Schülerbeförderungssatzung definiert den Beförderungsanspruch für den Besuch der zuständigen Schule bzw. der nächsterreichbaren Schule der gewählten Schulform in öffentlicher Trägerschaft. Als nächst erreichbare Schule gilt die, die mit dem geringsten Aufwand an Fahrtkosten zu erreichen ist.

Zumutbarkeitskriterien

Die Mindestentfernung vom Wohnort zur Schule sowie die zumutbare fußläufige Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle des ÖPNV werden in Tabelle 22 dargestellt.

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

Tabelle 22: Zumutbarkeitskriterien gemäß Schülerbeförderungssatzung

Altersstufe	Mindestentfernung vom Wohnort zur Schule	Entfernung zur nächsterreichbaren Haltestelle des ÖPNV	Wartezeit vor allgemeinem Schulbeginn und -ende
Primarstufe	2,00 km	1,50 km	45 min
Sekundarstufe I	4,00 km	2,50 km	45 min
Sekundarstufe II	6,00 km	3,00 km	45 min

Quelle: Schülerbeförderungssatzung Landkreis Elbe-Elster.

Wartezeiten

Entsprechend Art. 5 Verwaltungsvorschriften über die Wahrnehmung der Fürsorge- und Aufsichtspflicht im schulischen Bereich (VVAUFs) beträgt die Aufsichtszeit vor Beginn und nach Ende des Unterrichts 30 Minuten und kollidiert damit mit den Zumutbarkeitsgrenzen der Schülerbeförderungssatzung mit zulässigen Wartezeiten von 45 Minuten vor Beginn und nach Ende des Unterrichts.

Die Verkehrsunternehmen berücksichtigen wenn möglich und nach Maßgabe fahrplantechnologischer und wirtschaftlicher Möglichkeiten die für die Schulen geltenden Aufsichtszeiten.

Bedienungshäufigkeit

Im aktuellen Schulentwicklungsplan (vgl. LK EE 2012) werden Mindestvorgaben an die Bedienhäufigkeit in der Schülerbeförderung festgelegt, die auf die Anwendung im Nahverkehrsplan übertragen werden (vgl. Tabelle 23).

Tabelle 23: Mindestbedienungsanforderung für die Schülerbeförderung

Mindestbedienungsanforderung für die Schülerbeförderung	
Eine Schule am Schulstandort	Eine Hin- und zwei Rückfahrten
Bei mindestens zwei Schulen am Standort	Eine Hin- und drei Rückfahrten

Datengrundlage: LK EE 2012.

Unter Berücksichtigung dieser Vorgaben werden die in Tabelle 23 genannten **Mindestbedienungen als verbindliches Bedienungsniveau** der Schülerbeförderung festgelegt. Es wird darauf hingewiesen, dass **kein Anspruch der Schulen auf mehr als die angegebenen Fahrtmöglichkeiten** besteht.

Dabei wird berücksichtigt, dass durch Fahrten anderer Schulen am selben Ort in der Regel weitere Fahrtmöglichkeiten genutzt werden können.

Es wird dazu empfohlen, dass sowohl die zuständige Behörde im Landkreis Elbe-Elster als auch die Schulen selbst in enger Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen alle Möglichkeiten ausschöpfen, um die Fahrplanlagen für die Schülerbeförderung bei der Planung der Schulabläufe und der Stundenpläne zu berücksichtigen.

Tabelle 24: Beförderungszeiten innerhalb der Schülerbeförderung

Beförderungszeiten innerhalb der Schülerbeförderung	
Grundschüler	maximal 45 Minuten
Schüler der Sekundarstufe I	maximal 60 Minuten
Schüler der Sekundarstufe II	maximal 90 Minuten

Quelle: LK EE 2011.

Grenzwerte für Fahrzeiten

Die Fahrplangestaltung orientiert sich weiterhin an den Zielen für Beförderungszeiten innerhalb der Schülerbeförderung entsprechend der Kreisentwicklungskonzeption (vgl. Tabelle 24). Aufgrund der Komplexität der Schülerbeförderungen sind in Einzelfällen Abweichungen von den genannten Beförderungszeiten möglich.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Beförderungszeiten verstehen sich als Zeitspanne zwischen Abfahrt und Ankunft bezogen auf die Haltestellen des Wohnortes und des Schulstandortes.

In begründeten Ausnahmefällen kann von den Vorgaben zu den Beförderungszeiten abgewichen werden.

6.5 Angebotsentwicklung im üÖPNV

6.5.1 Flexible Bedienformen/Bedarfsverkehre

Derzeit werden die Angebote des üÖPNV des Landkreises Elbe-Elster gleichberechtigt sowohl im konventionellen Linienverkehr als auch als Bedarfsverkehr erbracht.

Bedarfsverkehre werden dabei vorrangig im Bereich zeitlich und örtlich geringer Fahrgastpotentiale angewendet.

Die im Landkreis Elbe-Elster derzeit genutzte Betriebsform der Bedarfsverkehre[28] ist die **fahrplangebundene und bedarfsabhängige Bedienung von Haltestellen einer Linie bei vorher erfolgter Anmeldung (Anruf-Linien-Bus)**. Die derzeitigen Angebote gehen auf die vier im Landkreis umgesetzten Teilkonzepte „Neuorganisation von Linienverkehren unter Einbeziehung von Bedarfsverkehren“ zurück (vgl. dazu Abschnitt 4.4.2).

Die Fahrten des **Anruf-Linien-Bus** sind im Fahrplan speziell gekennzeichnet und erfordern eine telefonische Anmeldung bis spätestens 90 Minuten vor Fahrtbeginn. Die Nutzung eines Anruf-Linien-Busses ist ohne zusätzlichen Komfortzuschlag möglich.

Der Fahrzeugeinsatz der bestellten Bedarfsverkehre wird durch die von der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH und der VGOSL seit 2008 betriebene **Mobilitätszentrale** mit Sitz am Standort Finsterwalde der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH gesteuert.

Die Mobilitätszentrale gewährleistet gleichzeitig eine optimale Fahrgastinformation und erfüllt die Funktion eines Kundenzentrums für die Fahrgäste des ÖPNV.

6.5.2 Weiterentwicklung des derzeitigen üÖPNV-Netzes

Der Landkreis Elbe-Elster wird weiterhin nach Maßgabe des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit von der Möglichkeit des Einsatzes von Bedarfsverkehren Gebrauch machen.

Der üÖPNV im Landkreis profitiert dabei bereits jetzt stetig von den durch die realisierten vier Teilkonzepte generierten betrieblichen und wirtschaftlichen Effekten.

Eine **regelmäßige Anpassung** der vorgenommenen „Neuorganisation von Linienverkehren unter Einbeziehung von Bedarfsverkehren“ an die sich ständig verändernden Rahmenbedingungen sollte auch zukünftig erfolgen, um u.a. den der Bevölkerungsentwicklung und den sich verändernden Anforderungen der Schülerbeförderung gerecht werden zu können.

[28] Entsprechend der Definition von Bedarfsverkehren in Art. 1.3 VVBV.

Dies beinhaltet eine Weiterentwicklung des Angebots im üÖPNV auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Weiterentwicklung von administrativen bzw. Verwaltungsstrukturen. Beispielsweise haben die vier Städte der Kurstadtregion die Erreichbarkeit der Städte und ihrer Ortsteile als wichtiges Handlungsfeld definiert, so dass hier ggf. Anpassungsmaßnahmen geprüft werden sollten. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass durch einzelne Kommunen initiierte Angebotsausweitungen nicht ohne einen finanziellen Ressourcenbeitrag dieser Kommunen realisierbar sind.

Für den **Einsatz von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren** sind je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung **folgende Betriebsformen**[29] vorgesehen:

- Fahrplangebundene und bedarfsabhängige Bedienung von Haltestellen einer Linie bei vorher erfolgter Anmeldung (Anruf-Linien-Bus),
- Linientaxi als Linienverkehr mit Personenkraftwagen gemäß § 4 Abs. 4 Nr. 1 PBefG.

Zusätzlich ist als mögliche Betriebsform der Flächenbetrieb entsprechend den bestehendem Genehmigungsumfang der Linienverkehrsgenehmigungen für Rufbusverkehre vorgesehen, wenn dies betrieblich und wirtschaftlich sinnvoll ist. Haustür-zu-Haustür-Beförderungen im üÖPNV werden jedoch ausgeschlossen.

Der **Einsatz von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren** im Landkreis Elbe-Elster mit erforderlicher Anmeldung soll **zukünftig in einheitlicher Form** gestaltet werden. Die **Angebote der flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehre** sind in allen Informationsmedien **in einheitlicher Form** als **Anruf-Linien-Bus** oder/und mit dem entsprechenden VBB-Produktsignet **zu kennzeichnen**.

Die **telefonische Anmeldung soll grundsätzlich** bei allen flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren **bis spätestens 90 Minuten** vor Fahrtbeginn möglich sein.

Die **Disposition** der Fahrtaufträge der Bedarfsverkehre soll **einheitlich durch die Mobilitätszentrale** der landkreiseigenen Gesellschaft VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH sichergestellt werden.

Es wird für die perspektivische Weiterentwicklung kreisgrenzenüberschreitender Verbindungen nachrichtlich darauf hingewiesen, dass nach einem durchgeführten Genehmigungswettbewerb ab 01.01.2015 eine neue Hauptlinie 303[30] im Landkreis Wittenberg die Verbindung zwischen Apollensdorf – Wittenberg - Jessen – Holzdorf bis zur Schnittstelle Holzdorf-Ost, Fliegerhorst übernehmen wird.

Die Linienkonzessionen und der Verkehrsvertrag für die Angebote der Verkehrsgesellschaft Meißen laufen bis zum Sommer 2018. Es ist aus heutiger Sicht nach Angabe des Landratsamtes Meißen keine wesentliche Änderung oder Einstellung des Angebots geplant. Eine abschließende Entscheidung über den Fortbestand über das Jahr 2018 hinaus wird im Jahr 2016 im Zuge der Vorbereitung der Neuvergabe/Ausschreibung der Linienverkehrsgenehmigungen erfolgen.

[29] Entsprechend der Definition von Bedarfsverkehren in Art. 1.3 VVBV.

[30] Die künftige Linie 303 erreicht täglich von 5 – 23 Uhr die Haltestelle Holzdorf-Ost, Fliegerhorst zur Minute 20 und verlässt diese zur Minute 38. Außerhalb der Zeiten (montags – freitags von 5 – 20 Uhr sowie samstags von 8 – 16 Uhr) verkehrt diese Linie als Anrufbus, Abweichungen vom Fahrplan bestehen zu Zeiten des Schülerverkehrs.

Allerdings wird bei der Linie 454 (Großenhain - Großthiemig) zeitnah geprüft, ob die Bedienung von Großthiemig noch weiterhin notwendig ist. Bei eventuell anstehenden erfolgt eine rechtzeitige Information durch das Landratsamt Meißen.

6.6 Angebotsentwicklung im SPNV und Koordinierung zwischen SPNV und üÖPNV

6.6.1 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.

Wille der Landesregierung des Landes Brandenburg ist entsprechend Landesnahverkehrsplan eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV.

Der Landkreis Elbe-Elster richtet seine Angebotskonzeption daher grundsätzlich im Sinne einer integrierten und angestimmten Konzeption aus.

Der mit der Koordinierung der Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern des üÖPNV und des SPNV beauftragte VBB wird daher gebeten, zu Sicherung einer rechtzeitigen Planungsmöglichkeit ggf. erforderlicher Angebots- und Fahrplananpassungen im üÖPNV alle geplante Änderungen des SPNV mit Auswirkungen auf den Landkreis Elbe-Elster jeweils rechtzeitig mitzuteilen. Der VBB übergibt dem Aufgabenträger üÖPNV und den in diesem Gebiet verkehrenden Verkehrsunternehmen im April einen SPNV-Fahrplanentwurf und im September den endgültigen SPNV-Fahrplan für den Fahrplanwechsel im Dezember. Mittelfristige Anpassungen im SPNV werden dem Aufgabenträger üÖPNV zeitnah vorgestellt. Fahrplanänderungen durch Baumaßnahmen sind dem vor Ort tätigen Verkehrsunternehmen durch das den Ort durchfahrende Eisenbahnverkehrsunternehmen zu übermitteln.

Alle genannten Mitteilungen sollen sowohl dem Aufgabenträger als auch den mit der Durchführung der Verkehrsleistung des üÖPNV beauftragten Verkehrsunternehmen zugänglich gemacht werden, sofern mit diesen Kooperationsvereinbarungen abgeschlossen wurden.

Der Aufgabenträger des SPNV soll bei seinen Planungen die regionalen Besonderheiten im Landkreis Elbe-Elster berücksichtigen.

6.6.2 Geplante Angebots- und Infrastrukturanpassungen

Die mittelfristigen Zielstellungen der Angebotsentwicklung im SPNV werden im Landesnahverkehrsplan 2013 – 2017 mit einem Zielnetz 2016, einem Perspektivnetz und weiteren Grundsätzen definiert.

Daneben wirken sich folgende Maßnahmen auf die Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster aus und sind daher bei der Weiterentwicklung des Angebots im üÖPNV zu berücksichtigen.

Betriebsaufnahmen[31]

Im Bereich des Landkreises Elbe-Elster werden ab **Dezember 2014 Betriebsaufnahmen** neuer verkehrsvertraglicher Leistungen zwischen dem VBB und der DB Regio AG auf den Linien RE 3 und RE 5 (**Netz Nord-Süd**) wirksam.

In Abhängigkeit von der Infrastrukturentwicklung z.B. auf der Dresdner Bahn und das VDE 8 ist ein Tausch der Linienäste angedacht. Die bisherige Bedienung des RE 5 auf dem Abschnitt Berlin – Falkenberg/Elster würde dann vom RE 3 übernommen, während die Bedienung des Abschnitts Berlin – Zossen - Elsterwerda auf den RE 5 übergeht.

Für **Dezember 2015** ist die **Betriebsaufnahme** von Leistungen im **Netz Mitteldeutsche S-Bahn II** vorgesehen. Dies führt zu Verbesserungen auf den Relationen Falkenberg/Elster – Jüterbog sowie Falkenberg/Elster – Dessau-Roßlau:

- Einzelzug als RE auf der Relation Falkenberg/Elster – Jüterbog
- Angebot Magdeburg – Zerbst – Lutherstadt Wittenberg (– Falkenberg/Elster) mit ca. 4 bis 5 Fahrten je Richtung morgens und nachmittags
- Angebot Lutherstadt Wittenberg – Falkenberg/Elster: heutiges Fahrtenangebot zum Teil wie bisher nach Dessau-Roßlau und zum Teil als Direktverbindung zu anderen Zielbahnhöfen

Das Zugangebot von/nach Falkenberg/Elster wird dadurch weitgehend fortgeführt (die Züge nach Magdeburg fahren nicht zusätzlich zu den Zügen Falkenberg-Lutherstadt Wittenberg, der Zug nach Jüterbog ersetzt einen RE).

Der Betreiber der Linien wird die DB Regio AG mit modernen Elektrotriebwagen (Talent2) sein. In Bezug auf das VDE 8 sind ggf. indirekte Auswirkungen möglich.

Für **Juni 2016** ist die Betriebsaufnahme des **Elektronetzes Mittelsachsen** geplant. Diese beinhaltet die RB45 Elsterwerda-Riesa-Chemnitz. Das bestehende Zugangebot soll fortgeschrieben werden. Der Betreiber steht noch nicht fest. Zum Einsatz kommen moderne Elektrotriebwagen (Coradia Continental) aus einem Fahrzeugpool.

Infrastrukturausbau[32]

Ab **Dezember 2014** wird wegen der **Fortsetzung des Ausbaus der Dresdner Bahn** der Abschnitt Rückersdorf – Elsterwerda ganzjährig nur eingleisig nutzbar. Daher wird ein Baufahrplan zu Einschränkungen führen. Unter anderem wird die **Bedienung** der **Zugangsstelle Hohenleipisch im 1. Halbjahr 2015 baubedingt** nicht möglich sein.

Zwischen **August 2016 und Dezember 2017** ist dann eine **Totalsperrung** zwischen Wünsdorf und Elsterwerda vorgesehen.

Nach Abschluss der Arbeiten soll eine Fahrzeitverkürzung zwischen Berlin und Elsterwerda auf 1:37 h (beschleunigter RE) bzw. 1:55 h (RE mit allen Unterwegshalten) erreicht werden.

[31] Vgl. VBB 2014a.

[32] Ebenda.

Modernisierung und barrierefreier Ausbau der Zugangsstellen[33]

Im Zeitraum 2014 bis 2015 ist die Ausführung neuer Bahnsteige am Bahnhof Elsterwerda geplant. In 2015 folgt die Modernisierung des noch nicht verbesserten Bahnsteigs am Bahnhof Elsterwerda-Biehla. Zwischen 2015 und 2016 sind der Ausbau des Bahnhofs Finsterwalde sowie die Dachsanierung am Bahnhof Doberlug-Kirchhain vorgesehen.

6.6.3 Dauerhafte Sicherung der Anbindung derzeit bestehender SPNV-Zugangsstellen

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 offen.

Der Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013 – 2017 weist ohne Benennung der Abbestellungsoption 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 SPNV-Halte 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 Zugangsstellen **Beutersitz, Fermerswalde, Rehfeld, Rückersdorf und Uebigau sowie**
- **Entscheidungsbedarf** für die Zugangsstellen **Hohenleipisch, Prösen, Prösen West und Schönborn**

benannt, jedoch nicht näher definiert (vgl. MIL 2012).

Die genannten Zugangsstellen erfüllen im jeweiligen Einzugsbereich trotz der im Vergleich zu anderen Zugangsstellen geringen Ein- und Aussteigerzahlen wichtige erschließende und mobilitätssichernde Funktionen.

Eine etwaig erforderliche Übernahme der Bedienung des betroffenen Verkehrsraums der SPNV-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.

[33] Ebenda.

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

6.6.4 Auswirkungen der Inbetriebnahme der Neubaustrecke VDE 8

Für Dezember 2015 ist die Inbetriebnahme der Neubaustrecke VDE 8 auf dem Abschnitt Erfurt – Halle/S. bzw. Leipzig vorgesehen. Im Dezember 2017 folgt der Abschnitt Bamberg – Erfurt.

Für folgende Streckenabschnitte des SPNV im Landkreis Elbe-Elster sind nach Angaben des VBB indirekte Auswirkungen im Sinne von Veränderung der Fahrplanlagen vorgesehen (vgl. VBB 2014a):

- (Leipzig -) Falkenberg/Elster – Finsterwalde (- Cottbus),
- (Berlin -) Jüterbog – Falkenberg/Elster sowie
- (Berlin -) Zossen – Elsterwerda

Eine rechtzeitige Information zu den konkreten vorgesehenen Änderungen des SPNV-Angebots im Landkreis Elbe-Elster lag bis zum Zeitpunkt der Erarbeitung der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht vor.

Es wird darauf hingewiesen, dass die durch das Land Brandenburg geforderte Abstimmung zwischen SPNV und üÖPNV eine rechtzeitige und hinreichend detaillierte Änderungsinformation erfordert. Wird dies nicht gewährleistet, ist insbesondere bei den angekündigten weitreichenden Änderungen eine rechtzeitige Anpassung des Angebots im üÖPNV nicht realisierbar.

Eine wegen fehlenden oder zu späten Informationen des Aufgabenträgers nicht mögliche Anpassung des üÖPNV an veränderte Fahrpläne des SPNV wirkt sich deutlich auf die Schülerbeförderung aus und hier besonders auf die Schüler des OSZ Elbe-Elster.

Der Aufgabenträger des SPNV sowie der mit der Koordinierung der Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern des üÖPNV und des SPNV beauftragte VBB werden daher dringend aufgefordert, die rechtzeitige und hinreichend detaillierte Änderungsinformation sicherzustellen.

6.6.5 Weitere Anforderungen des Landkreises für die Optimierung des SPNV-Angebots

Folgende weitere Anforderungen aus Sicht des Landkreises Elbe-Elster werden im Sinne der Koordinierung der Angebote des SPNV mit dem üÖPNV an den Aufgabenträger des SPNV im Land Brandenburg sowie den mit der Koordinierung der Abstimmung zwischen den Aufgabenträgern des üÖPNV und des SPNV beauftragte VBB adressiert:

- Realisierung einer **umsteigefreien SPNV-Verbindung zwischen Finsterwalde und Berlin** entsprechend der Kreisentwicklungskonzeption Elbe-Elster 2020
- **Verbesserung der Fahrplanlagen auf dem Korridor Falkenberg/Elster - Finsterwalde – Cottbus in der morgendlichen HVZ**: Die stark ausgeprägten Pendlerbeziehungen aus Finsterwalde in Richtung Cottbus werden zwar durch ein gutes Fahrplanangebot unterstützt, jedoch besteht in der morgendlichen Bedienungs-

zeit zwischen 4:45 und 7:45 ein um ca. 30 Minuten gegenüber den normalen Fahrzeitenlagen im Taktverkehr versetztes Angebot. Dies erschwert u.a. die Sicherung attraktiver Anschlüsse vom üÖPNV am Bahnhof Finsterwalde. Eine entsprechende Vereinheitlichung der Fahrtenlagen ist daher aus Sicht des Landkreises wünschenswert.

6.7 Touristische Erschließung durch den ÖPNV

Eine Weiterentwicklung der Anbindung touristischer Ziele insbesondere an Wochenenden über die bestehenden Angebote des SPNV hinaus wird vom Landkreis Elbe-Elster in Entsprechung zum Kreisentwicklungskonzept grundsätzlich begrüßt.

Der Landkreis prüft dazu wenn erforderlich im Einzelfall die Möglichkeit der Unterstützung touristischer Aktivitäten.

Im Jahr 2014 umfasste dies u.a.

- die **Aktionen 48-Stunden** des VBB sowie
- die Anbindung der **Ersten Brandenburgischen Landesausstellung** in Doberlug-Kirchhain.

Anbieter touristischer Dienstleistungen werden daneben ausdrücklich eingeladen, bei erkennbaren Beförderungsbedarfen auf bilateraler Basis Beförderungsleistungen gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen vertraglich zu vereinbaren.

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.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

7. Qualitätskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster

7.1 Qualität der Verkehrsträgervernetzung (Verknüpfung und Anschlusssicherung)

Festlegung der Verknüpfungspunkte

Die Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster

- zwischen SPNV und üÖPNV,
- zwischen üÖPNV und ÖPNV sowie
- mit dem Individualverkehr (P+R, B+R)

werden in der Bestandsanalyse im Abschnitt 4.5 definiert.

Anschlussqualität

Die Zuverlässigkeit des ÖPNV kann sich durch die Sicherung von Anschlüssen maßgeblich verbessern. Die Anschlussqualität im Landkreis Elbe-Elster soll sich an den Empfehlungen der Qualitätsstandards im VBB (vgl. VBB 2011) für Anschlusskategorien orientieren:

- Garantierter Anschluss: Der Anschluss wird unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten. Er wird für Fahrten in Tagesrandlagen oder bei großen Fahrzeugfolgen empfohlen.
- Limitierter Anschluss: Der Anschluss wird nur bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten. Die genaue Anschlusssicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- 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.

Bei allen fahrplanmäßigen Umsteigevorgängen mit überwiegender Bedeutung im Rahmen der Schülerbeförderung an den Verknüpfungspunkten entsprechend Tabelle 8 ist eine Anschlusssicherung mindestens als limitierter Anschluss vorzusehen. Ebenso sollen alle fahrplanmäßigen Verknüpfungen mit Fahrten im Bedarfsverkehr mindestens als limitierte Anschlüsse gestaltet werden.

Haltestellen mit Anschlusssicherung sollen in den Liniennetzplänen besonders gekennzeichnet werden.

Im Landkreis Elbe-Elster ist an den Verknüpfungspunkten entsprechend Tabelle 8 auf den Abschnitten des Haupt- und Nebennetzes eine Anschlusssicherung zwischen SPNV/üÖPNV und üÖPNV/üÖPNV mindestens als limitierter Anschluss oder vorgesehener Anschluss sicherzustellen.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Im Falle der Verknüpfung mit dem SPNV ist der Anschluss vom SPNV zur letzten möglichen Fahrt des üÖPNV als limitierter Anschluss zu sichern.

Alle anderen fahrplanmäßigen Anschlüsse im Landkreis Elbe-Elster sind vorgesehene Anschlüsse.

Technische Sicherstellung der Anschlüsse

Die Sicherung der Anschlüsse zwischen den Linien des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster sowie zu und von den Angeboten des SPNV soll unter Anwendung des rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH erfolgen, mit dem die Soll- und Ist-Daten der Fahrpläne zusammengeführt und verglichen werden können. Zur Sicherung einer betreiberübergreifenden Anschlusssicherung wird dazu die Nutzung einer vom Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV) veröffentlichten Standardschnittstelle (VDV-Schrift) empfohlen.

Bei Verspätungen eines Zubringerfahrzeuges wird geprüft, ob planmäßige Anschlüsse am Verknüpfungspunkt gefährdet sind. Der Disponent in der Betriebsleitzentrale gibt dann entsprechende Anweisungen zur Anschlusssicherung an den Abbringer.

Es wird erwartet, dass bei der Verknüpfung mit dem SPNV eine kooperative Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen des SPNV erfolgt und im Zweifelsfall durch Moderation durch den VBB sichergestellt wird.

Fahrplangestaltung bei Anschlüssen - Umsteigezeiten

In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollen Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen sollen 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollen Umsteigevorgänge maximal 15 Minuten betragen.

In den Fahrplänen sind ausreichende Pufferzeiten zu dimensionieren.

Anpassungen von Fahrplanlagen entsprechend Landesnahverkehrsplan

In Zielkonzept 2016 des Landesnahverkehrsplans wird der Bahnhof Falkenberg/Elster als Taktknoten zur vollen Stunde sowie der Bahnhof Elsterwerda-Biehla als Taktknoten zur Minute 30 ausgewiesen. Für den Bahnhof Elsterwerda sind weiterhin richtungsbezogene Anschlüsse geplant.

Die Fahrplanlagen der vorgesehenen Verknüpfungen mit Anschlüssen an diesen Bahnhöfen sind entsprechend auszurichten.

Maßnahmen des Landkreises zur Unterstützung des reibungslosen Verkehrsablaufs im üÖPNV

Der Landkreis Elbe-Elster hat grundsätzlich keinen direkten Einfluss auf die zuverlässige und pünktliche Durchführung des Fahrbetriebs des üÖPNV.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Zur mittelbaren Unterstützung eines störungsfreien Betriebs bemüht sich der Landkreis Elbe-Elster jedoch, wenn erforderlich, verkehrsorganisatorische Maßnahmen im öffentlichen Straßennetz umzusetzen. Dazu gehören u.a. Parkverbotszonen vor und hinter Bushaltestellen entsprechend § 12 Abs. 3 Punkt 4 StVO.

7.2 Qualität der Zugangsstellen (Haltestellen, Verknüpfungspunkte)

Kategorien

Die Fahrgäste beurteilen die Qualität von Haltestellen des üÖPNV maßgeblich nach Erreichbarkeit, Gestaltung und Ausstattung sowie nach ihrem Zustand.

Als Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und der Kommunen kommt den Haltestellen und Verknüpfungspunkten des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster eine wichtige Funktion zu.

Der VBB empfiehlt in den „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ die folgende Klassifikation (vgl. Anhang A4, Tabelle 81) und Ausstattungsrichtlinien für Haltestellen (vgl. Anhang A4, Tabelle 82)

Im Landkreis Elbe-Elster erfolgt die Anwendung dieser Richtlinien für die Verknüpfungspunkte entsprechend Tabelle 8 und alle sonstigen Haltestellen des üÖPNV.

Gestaltung

Im Landkreis Elbe-Elster liegt der Bau und Unterhalt von Haltestellen in der Verantwortung der jeweiligen Ämter, Gemeinden oder amtsfreien Gemeinden.

Gemäß RL ÖPNV-Invest gewährt der Landkreis auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg Zuwendungen für Investitionen in Infrastrukturmaßnahmen des ÖPNV in Gemeinden des Landkreises Elbe-Elster.

Darunter fallen Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen von Haltestellenanlagen, Umsteigeanlagen, Haltestelleneinrichtungen und ortsfesten Fahrgastinformationssystemen des Öffentlichen Verkehrs.

Der Landkreis wird darauf hinwirken, dass bei allen Bau, Ausbau und Ersatzinvestitionen eine **barrierefreie** Umsetzungen entsprechend dem jeweiligen Stand der Technik erfolgt und strebt eine entsprechende Anpassung der Zuwendungsvoraussetzungen der RL ÖPNV-Invest an (vgl. Abschnitt 0).

Die Haltestellen im Landkreis Elbe-Elster sollen verkehrssicher im Hinblick zum übrigen Verkehr geordnet werden. Sicherheitsrelevante Aspekte wie Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen, Lichtsignalanlagen etc. sind schon bei der Planung von Haltestellen zu berücksichtigen.

Die Verknüpfungspunkte im Landkreis Elbe-Elster sind so weiterzuentwickeln, dass für die Fahrgäste sowohl minimale Wartezeiten als auch kurze Wege bestehen und so insgesamt die Attraktivität des üÖPNV gesteigert wird.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Die fußläufig zurückzulegenden Wege zwischen Haltestellen des üÖPNV und Bahnhöfen des SPNV sind barrierefrei und ansprechend zu gestalten (vgl. Abschnitt 0).

Die Erreichbarkeit der Haltestellen der Kategorie A und B sollte durch eine klare Wegweisung unterstützt werden. Für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sollte die Haltestelle stufenfrei zugänglich sein. Die funktionale und übersichtliche Gestaltung der Haltestelle sollte dem Sicherheitsempfinden der Fahrgäste („Sehen und Gesehen werden“) Rechnung tragen.

Das im Landkreis Elbe-Elster anzuwendende Corporate Design für VBB-Haltestellen ist den VBB-Richtlinien Fahrgastinformation zu entnehmen (vgl. VBB 2014b).

Es wird empfohlen, bei der Gestaltung der Zugangsstellen die Vorgaben der Broschüre „Bahnhof und Stadt“ als Leitfaden für die Gestaltung von Bahnhofsumfeldern zu beachten, die gemeinsam vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg und dem VBB veröffentlicht wurde. Daneben wird zur Ermittlung neuer Stellplätze für B+R und P+R auf den Leitfaden „Parken am Bahnhof“ vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg hingewiesen.

7.3 Qualität der Fahrzeuge des üÖPNV

Grundanforderungen

Der Landkreis Elbe-Elster wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im üÖPNV hin.

Es werden folgende **grundsätzliche Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz** gestellt:

- Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge soll 8 Jahre nicht überschreiten.
- Die Fahrzeuge sollen nicht älter als 14 Jahre sein.
- Die im Beschaffungsjahr gültigen Euro-Abgasnormen sind einzuhalten.
- Die Fahrzeugausstattung entspricht den in Anlage 1b der „Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. –ersatzbeschaffung“ festgelegten Kriterien in der jeweils gültigen Fassung.
- Die Fahrzeuge müssen sich den Witterungsbedingungen entsprechend in einem sauberen Zustand befinden:
  Die Fahrzeugreinigung findet im Innenraum täglich durch Fegen statt. Mindestens einmal wöchentlich sind der Innenraum und das Fahrzeug von außen nass zu reinigen. Grundreinigungen des gesamten Innenraums werden mindestens einmal jährlich durchgeführt. Vandalismusschäden werden zeitnah beseitigt.

Investitionszuschüsse

Der Landkreis Elbe-Elster gewährt nach § 10 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes auf Antrag Zuwendungen an die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH zur Durchführung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster. In diesen Mitteln ist ein Betrag in Höhe von 150.000,00 €/Jahr für Investitionszuschüsse für die Fahrzeugneu- bzw. Ersatzbeschaffung für den üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster enthalten.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Der Landkreis Elbe-Elster unterstützt durch die von ihm erarbeiteten „Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatz-beschaffung“[34] die Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen im üÖPNV und hat dadurch die Möglichkeit, Einfluss auf die Eigenschaften der eingesetzten Fahrzeuge auszuüben.

In Anlage 1b der „Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung“ werden Anforderungen an die Ausstattung der Fahrzeuge als Voraussetzungen für Investitionszuschüsse festgelegt. Folgende Kriterien werden definiert:

- Fahrgastinformation,
- Fahrgastkomfort,
- Türen,
- Ausstattung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste,
- Umweltanforderungen,
- Sicherheit,
- Erscheinungsbild sowie
- Sonstige Ausstattung.

Weiterentwicklung der Verfahrensgrundsätze unter Berücksichtigung der Zielstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV

Die bestehenden Grundsätze entsprechend Anlage 1b der „Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung“ sollen unter Berücksichtigung der Anforderungen aus § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG an die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit weiterentwickelt werden.

Hierbei ist neben dem Anspruch, den „ÖPNV grundsätzlich ohne fremde Hilfe“ nutzen zu können auch auf Möglichkeiten der sicheren Beförderung von Rollatoren in den Fahrzeugen des üÖPNV einzugehen.

Diese Kriterien sind hinsichtlich der mit einer barrierefreien Beförderung verbundenen Thematik der Rollatorenmitnahme anzupassen, sodass die Mindestanforderung der Stellfläche auf mindestens 2 Rollstuhl-/Rollatorenplätze und 1 Kinderwagenplatz erhöht wird.

7.4 Qualitätsanforderungen an das Fahrpersonal

Im Landkreis Elbe-Elster werden folgende Mindestanforderungen an das zur Leistungserbringung im üÖPNV eingesetzte Fahrpersonal gestellt:

- Fachliche Kompetenz,
- Verantwortungsbewusstsein, Kundenorientierung sowie Kommunikationsfähigkeit,
- Sichere Kenntnis der deutschen Sprache,

[34] Darstellung der „1. Änderung Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. –ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster vom 20. September 2005“ inklusive Anlagen 1a, 1b, 2, 3, 4. 5a. 5b im Anhang A6 des vorliegenden Nahverkehrsplans

- Geschult in den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung,
- Einheitliches ordentliches Erscheinungsbild,
- Kenntnis zu VBB-Tarifbestimmungen, VBB-Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan sowie
- Kenntnis der Fundordnung.

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Genehmigungsinhaber der Liniengenehmigungen sichergestellt werden und bezieht sich sowohl auf eigenes Fahrpersonal als auch auf das Fahrpersonal etwaiger Nachauftragnehmer.

7.5 Qualität des Leistungsangebots und Qualitätsmanagement

Der VBB hat gemeinsam mit Vertretern aus Unternehmen einen Qualitätskatalog für die Bestellung und Bewertung von Leistungen von Auftragnehmern im Fahrdienst aufgestellt, der im Landkreis Elbe-Elster Anwendung findet.

Der Katalog ist Bestandteil des gemeinsamen Qualitätsmanagementsystems der Unternehmen im VBB.

Der Qualitätskatalog ist im Anhang A7 diesem Nahverkehrsplan beigefügt und beschreibt Anforderungen an:

- das Unternehmen,
- die Leistungen im Fahrdienst,
- die Erfassung von Informationen,
- die Bewertung von Leistungen im Fahrdienst sowie
- die Durchführung von Audits.

Die Gewährleistung dieser Anforderungen ist wesentlicher Bestandteil des Betrauungsbeschlusses zwischen Aufgabenträger und der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH sowie soll bei der zukünftigen Leistungsvergabe als Grundlage der zukünftigen vertraglichen Regelung des angestrebten öffentlichen Dienstleistungsauftrags berücksichtigt werden.

Wesentliche, vertraglich zu vereinbarende Informationen sind dem Aufgabenträger für dessen Controlling der qualitätsgerechten Vertragsdurchführung bereitzustellen.

Darüber hinaus werden für den Landkreis Elbe-Elster zur Sicherstellung der Erbringung der vertragsgemäßen Qualität Regelungen zur Qualitätssteuerung und zu Vertragsstrafen bei Leistungsmängeln getroffen. Diese Festlegungen sind als Anhang A8 diesem Nahverkehrsplan beigefügt.

Es wird empfohlen, in Vorbereitung der zukünftigen Leistungsvergabe der Linienverkehre des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster die Regelungen zur Qualitätssteuerung und zu Vertragsstrafen bei Leistungsmängeln unter Berücksichtigung der Anforderungen der für die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags maßgebenden Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zu überarbeiten.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

7.6 Barrierefreiheit des üÖPNV

Barrierefreiheit nutzt Allen

Die vollständig barrierefreie Gestaltung des ÖPNV ist erklärtes langfristiges Ziel für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten 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.

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.

Rechtsgrundlagen

Nachfolgende Rechtsgrundlagen unterstützen dabei, das gesamtgesellschaftliche Ziel verbesserter Mobilitätschancen aller Menschen zu realisieren.

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 berücksichtigen[35], für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im Nahverkehrsplan Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

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.

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. Deutscher Landkreistag 2014).

[35] 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.

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“ entsprechend § 3 Abs. 3 BbgBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 7 Abs. 5 ÖPNVG BB sollen im Landesnahverkehrsplan 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 im derzeitigen Landesnahverkehrsplan 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.

Stufenweise Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Der Landkreis Elbe-Elster beabsichtigt die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit in einem Stufenprozess mit zeitlich aufeinander folgenden Phasen (vgl. Tabelle 25). 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).

Der Landkreis Elbe-Elster wird dazu wenn erforderlich die RL ÖPNV-Invest sowie die Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster vom 20. September 2005 so anpassen, dass die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01. Januar 2022 noch verbindlicher unterstützt wird.

Tabelle 25: Zeitliche Vorgabe für die Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Phase	Umsetzungszeitraum
Phase 1	Bis 2018 umsetzbare Maßnahmen
Phase 2	Bis 2022 umsetzbare Maßnahmen
Phase 3	Nach 2022 umsetzbare Maßnahmen

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung der Barrierefreiheit erfolgt zeitlich priorisiert in den Phasen 1 bis 3 (vgl. Tabelle 26) und bestimmt sich nach Maßgabe der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten im Landkreis Elbe-Elster.

Dabei erfolgt eine enge Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen im Landkreis Elbe-Elster, mit den Behindertenbeauftragten des Landkreises Elbe-Elster und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste.

Tabelle 26: Maßnahmenübersicht zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Phase	Maßnahmen
Phase 1	• Anpassung der Voraussetzungen für Investitionszuschüsse bei Fahrzeugneu- und -ersatzbeschaffungen (Qualitätsvorgaben an die Ausstattung der Fahrzeuge im üÖPNV) an die Erfordernisse der Barrierefreiheit • Anpassung der Fördervoraussetzungen für Investitionen in die Infrastruktur des üÖPNV (v.a. Haltestellenneu- und umbau bzw. Ersatzinvestitionen) an die Erfordernisse der Barrierefreiheit • Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Fahrzeugneu- und -ersatzinvestitonen • Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzkategorien Haupt- und Nebennetz • Barrierefreie Gestaltung der Haltestellen der Kategorien A, B und C-1[36] sowie der Zu- und Abgänge zu diesen Haltestellen
Phase 2	• Verstärkung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzkategorien Haupt- und Nebennetz • Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf wichtigen Verbindungsrelationen der Netzkategorie Ergänzungsnetz • Barrierefreie Gestaltung wichtiger Haltestellen der Kategorie C-2 sowie der Zu- und Abgänge zu diesen Haltestellen
Phase 3	• Verstärkung des Einsatzes von barrierefreien Fahrzeugen auf wichtigen Verbindungsrelationen der Netzkategorie Ergänzungsnetz • Einsatz barrierefreier Fahrzeuge in den Bereichen, in denen der Einsatz von Niederflurfahrzeugen nicht uneingeschränkt möglich ist (z.B. entsprechend Tabelle 27) • Barrierefreie Gestaltung wichtiger Haltestellen der Kategorie C-3 sowie der Zu- und Abgänge zu diesen Haltestellen

[36] Vgl. VBB 2011 bzw. Anhang A4 des Nahverkehrsplans.

Eine Umsetzung der vollständig barrierefreie Gestaltung der Infrastruktur des üÖPNV bis zum 01. Januar 2022 wird damit – soweit dies im Einflussbereich des Landkreises Elbe-Elster möglich ist – klar unterstützt. Es wird jedoch darauf hingewiesen, dass betriebliche oder wirtschaftliche Gründe Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen können.

Dies trifft beispielsweise zu für

- Haltestellen, in deren Umfeld langfristig keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (vgl. auch Tabelle 27) bzw. Haltstellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z. B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen) betroffen sind,
- Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität von unter 15 Fahrgästen oder aber
- Haltestellen, die sich in geringer fußläufiger Entfernung zu einer barrierefrei ausgebaute Haltestelle befinden.

Tabelle 27: Nicht für barrierefreien Fahrzeugeinsatz geeignete Straßenabschnitte (Auswahl), Stand Juni 2014

Bereich	Grund
Wendestelle Altbelgern	Straßenzustand
Wendestelle Poley Henriette	Straßenzustand
Wendestelle Lindthal	Straßenzustand
Schönborn, Lindenstraße	Straßenzustand
Langennaundorf B 101	Bereich Hst. Bord zu hoch
Herzberg Busbahnhof	Bereich Bussteige Bord zu Hoch
Ortsverbindung K 6256, Hohenbucko bis Schöna	Straßenzustand
Ortsverbindung Kommunal, Malitschkendorf bis Jagsal	Straßenzustand

Quelle: VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH 2014b.

Die Umsetzung der Barrierefreiheit soll unter Berücksichtigung der Vorgaben zur Haltestellen- und Fahrzeugqualität in den Abschnitten 7.2 und 7.3 sowie der **Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zu Anforderungsprofilen** (vgl. Tabelle 28) erfolgen.

Zusätzlich werden die derzeitigen Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zu **Anforderungsprofilen** an Haltestellen, Fahrzeugen, Informationssystemen und die Angebotsplanung **weiterentwickelt**, um die Umsetzung der Barrierefreiheit des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster zu unterstützen.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 28: Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung

Handlungsfeld	Maßnahmen und Zuständigkeiten
Allgemeine Fahrplaninformation und Informationen zum Leistungsangebot im ÖPNV	• Ausreichende Berücksichtigung der für mobilitätseingeschränkte Personen typischen Fahrtziele (Krankenhäuser, Ärztehäuser usw.) • *Realisierungshinweis, Verantwortlichkeit: Fahrplanaufstellung, Einbeziehung in bedarfsgesteuerte Angebote: VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH*
Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	• Schaffung barrierefreier Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechender Fahrgastinformationen • Einbindung von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit des ÖPNV in elektronische und gedruckte Fahrplanmedien • *Realisierungshinweis, Verantwortlichkeit: VBB und Inhaber der Liniengenehmigungen im Landkreise Elbe-Elster*
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 • *Realisierungshinweis, Verantwortlichkeit:* • *Zugangsstellen des SPNV: DB Station&Service AG* • *Haltestellen des üÖPNV: zuständige Gemeinde (bzw. Amt, amtsfreie Gemeinde), Straßenbaulastträger*
Überquerung von Straßen	• Querungshilfen (Fußgängerampel, Fußgängerüberweg) an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung • Ausführung von Bodenindikatoren • *Realisierungshinweis, Verantwortlichkeit: Straßenbaulastträger*
Warteflächengestaltung, Ein- und Ausstieg	• Ausreichender Bewegungsraum vor und in den Wetterschutzeinrichtungen (Warteflächenbreite mindestens 2,50 m) • Minimierung der Einstiegshöhe (**Richtwert für Bordsteinhöhe = 16 cm**) und Spaltenbreite Wartefläche – Fahrzeug, Zielgröße 5 cm • *Realisierungshinweis, Verantwortlichkeit:* • *Barrierefreie Haltestellengestaltung ist bei Investitionsvorhaben Voraussetzung für die Förderung durch den Landkreis Elbe-Elster* • *Bauseitig: Abstimmung zwischen zuständiger Gemeinde (bzw. Amt, amtsfreie Gemeinde) und VerkehrsManagement Elbe-*

Handlungsfeld	Maßnahmen und Zuständigkeiten
	Elster GmbH z.B. zur Haltestellenanordnung, zu Ausführung Bord (Optimale Bordhöhe, Anfahrhilfen „Kasseler Bord“ etc.), zum vorgesehenen Fahrzeugeinsatz • *Fahrzeugseitig: Koordinierung durch VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH entsprechend Verfahrensgrundsätzen über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- /ersatzbeschaffung im Linienverkehr*
Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	• Fahrplaninformationen an Haltestellen in einer für Sehbehinderte geeigneten Schriftgröße, Farb-/Kontrastdarstellung (Sicherstellung der Lesbarkeit und Blendfreiheit) und Beleuchtung, Verwendung von Piktogrammen • Anbringung der Informationstafeln in einer für Rollstuhlfahrer günstigen Höhe (maximal 130 cm) • *Realisierungshinweis, Verantwortlichkeit:* • *Bestandteil der Haltestellenpflege der Inhaber der Liniengenehmigungen im Landkreise Elbe-Elster*
Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen im Fahrzeug	• Stellfläche im Bus für mindestens 2 Rollstühle- oder Kinderwagen (Kleinbus mindestens 1 Platz); Durchgangsbreite zur nächsten Fahrzeugtür mindestens 850 mm • Rückhaltesysteme für Rollstühle, Haltestange, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer • *Realisierungshinweis, Verantwortlichkeit:* • *Bestandteil der Fördergrundsätze des Landkreises für die Fahrzeugbeschaffung Koordinierung durch VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH*
Barrierefreie Information im Fahrzeug	• Visuelle und akustische Informationen (z. B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle) • *Realisierungshinweis, Verantwortlichkeit:* • *Inhaber der Liniengenehmigungen im Landkreise Elbe-Elster*
Auswahl 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) • 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)	

7.7 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Der Landkreis Elbe-Elster ist seit dem 01.08.2002 Gesellschafter der Verkehrs-verbund Berlin-Brandenburg GmbH.

Alle im Linienverkehr des Landkreises Elbe-Elster tätigen Verkehrsunternehmen werden bzw. sind Partner im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) und unterzeichnen dazu den „Kooperationsvertrag der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“.

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 seiner Ergänzungen,
- die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten, sowie die Gewährleistung eines aktiven RBL-gestützten Anschluss-managements mit anderen Verkehrsunternehmen,
- die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformations-handbuchs 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, Ar-beitsgruppen),
- den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträ-ger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Er-füllung der Aufgaben des Verkehrsverbundes und des Aufgabenträgers,
- die ggf. spätere Beteiligung an einem Qualitätsmanagementsystem des Verkehrs-verbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Unternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätsscouts des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg,
- die Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträ-gers überschreitenden Linien mit der VBB GmbH und
- die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

7.8 Tarife und Vertrieb

Anwendung des VBB-Tarifs

Bei allen Angeboten des üÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises wird der VBB-Tarif angewendet. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Koopera-tionsvertrag geregelt (vgl. Abschnitt 0).

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Vertriebswege

Der Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifs erfolgt **in allen Fahrzeugen** des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster.

Daneben können die Fahrgäste **personalbediente** Vorverkaufsstellen nutzen.

Als weitere Vertriebsweg werden die **mobilen elektronischen Vertriebssysteme**

- „Handyticket Deutschland“ sowie
- „Touch&Travel“ der DB Mobility Logistics AG

unterstützt. Die Verkehrsunternehmen des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster sind Verkehrspartner des Systems „Touch&Travel“.

Im mobilen elektronischen Vertrieb wird nur ein eingeschränktes Fahrausweissortiment angeboten.

Weiterentwicklung des VBB-Tarifs

Aus Sicht des Landkreises ist eine Weiterentwicklung der Tarifangebote des VBB unter Berücksichtigung der stark ausgeprägten verkehrlichen Verknüpfungen des Südbrandenburger Raums und auch des Landkreises Elbe-Elster in Richtung Sachsen wünschenswert (vgl. u.a. Pendlerdatenanalyse im Abschnitt 3.3).

Verbundgrenzen überschreitende Angebote im VBB-Tarif existieren heute unter anderem bereits in Richtung Polen entlang der grenzüberschreitenden SPNV-Achsen.

Eine Übertragung dieses Prinzips zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV-Gesamtsystems z.B. in Richtung der sächsischen Mittel- und Oberzentren wie Riesa oder Dresden wird durch den Landkreis ausdrücklich unterstützt.

7.9 Qualität des Marketing und der Fahrgastinformation

Die Marketingaktivitäten des Landkreises Elbe-Elster sind in das Marketingkonzept des VBB eingeordnet. Die verwendeten Medien sind einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben der VBB-Richtlinien Fahrgastinformation zu gestalten (vgl. VBB 2014b).

Die regionale Identität des ÖPNV-Systems im Landkreis Elbe-Elster soll gleichzeitig als Qualitätsmerkmal und Maßnahme zur Kundenbindung und -gewinnung aufrechterhalten werden. Dazu soll unter anderem eine einheitliche farbliche Gestaltung der im üÖPNV eingesetzten Fahrzeuge erfolgen.

Die lokalen Marketingaktivitäten im Landkreis Elbe-Elster werden von der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH durchgeführt. Dies umfasst insbesondere

- die Koordinierung und Kontrolle der einheitlichen Gestaltung des üÖPNV im Landkreis (u.a. einheitliche Farbgebung der eingesetzten Fahrzeuge sowie weitere Elemente einer Corporate Identity) ,
- die rechtzeitige Veröffentlichung des jeweiligen Jahresfahrplans rechtzeitig zum Fahrplanwechsel und danach über die gesamte Fahrplanperiode für den Kunden,

- die Weiterentwicklung der elektronischen Fahrplan- und Tarifinformationen,
- die Gewährleistung einer ausreichenden, linienübergreifenden Fahrplan- und Tarifinformation an allen Verknüpfungspunkten,
- die persönliche und telefonischen Beratung der ÖPNV-Kunden u.a. in der Mobilitätszentrale am Standort Finsterwalde,
- die stetige Aktualisierung der Informationen über die barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele in den Fahrplanmedien sowie
- die barrierefreie Gestaltung des Zugangs zu Informationen (die entsprechenden den Festlegungen in Abschnitt 7.6 sind zu beachten).

Bei Ausweitung von Angeboten des Bedarfsverkehrs sollen eine rechtzeitige Information und eine Begleitung der Einführungsphase vor Ort erfolgen. Dadurch soll über Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrtmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) informiert werden.

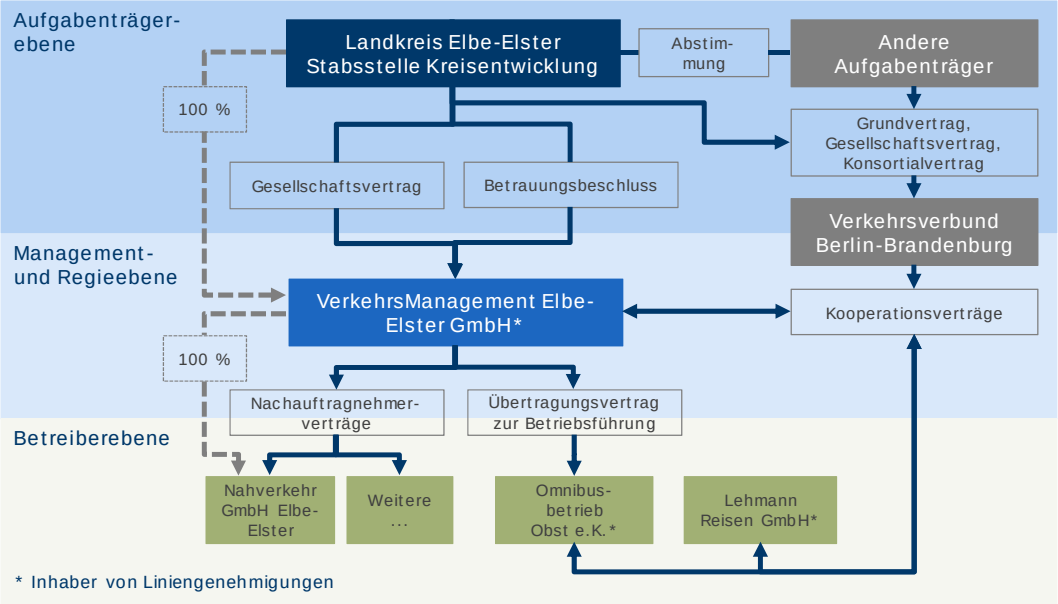
© IGES Mobilitätsberatung 2014

8. Organisation des üÖPNV und Leistungsvergabe

8.1 Organisations-, Planungs- und Controllingstrukturen

Die Organisation des üÖPNV wird über die Ebenen Aufgabenträger, Management sowie die Leistungserbringung strukturiert (vgl. Abbildung 15).

Abbildung 15: Übersicht ÖPNV-Organisation Landkreis Elbe-Elster



Quelle: Eigene Darstellung. Weiterbearbeitung auf Grundlage LK EE 2010.

Aufgabenträger

Der Landkreis Elbe-Elster ist nach Maßgabe des ÖPNVG BB Aufgabenträger für den üÖPNV.

Management- und Regieaufgaben

Die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH besteht seit dem 01.01.2003 als Managementebene des Landkreises Elbe-Elster für Planung, Organisation, Beauftragung, Abrechnung und Controlling der durch sie betriebenen Linien des üÖPNV im Landkreis Elbe- Elster.

Alleiniger Gesellschafter der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH ist der Landkreis Elbe-Elster.

Betrieb der Verkehrsleistungen

Derzeit ist die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH durch den Landkreis Elbe-Elster auf Basis des Kreistagsbeschluss 194/2009 vom 30.11.2009 sowie darauf aufbauend auf die Auslegung der Geltungsdauer der Betrauung per Kreistagsbeschluss 659/2013 mit der Durchführung von Verkehrsleistungen im Linienverkehr betraut und betreibt derzeit 31 Linien. Dazu erfolgt die Vergabe von Leistungen an Nachunternehmer. Darunter be-

findet sich die Nahverkehr GmbH Elbe-Elster, deren alleiniger Gesellschafter die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH ist. Für weitere Linien erfolgte die Übertragung der Betriebsführerschaft durch Genehmigungsinhaber auf die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH.

Betreiber des üÖPNV sind im Sinne eines Genehmigungsinhabers neben der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH die Omnibusbetrieb Obst e.K. sowie die Lehmann Reisen GmbH. Die derzeitige Aufgabenverteilung der einzelnen organisatorischen Ebenen ergibt sich aus Tabelle 29.

Tabelle 29: Aufgabenzuordnung entsprechend der Organisationsstruktur des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster

Ebene	Aufgabenzuordnung
Aufgabenträger (Landkreis Elbe-Elster)	• Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit • Gesellschafterfunktionen im VBB • Angebotsabstimmung mit anderen Aufgabenträgern bei grenzüberschreitenden Verkehren • Leistungsvereinbarung zur Übernahme der Betriebsführerschaft nach PBefG • Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur
Verkehrs-Management Elbe-Elster GmbH	• Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems in Abstimmung mit dem Aufgabenträger • Unternehmensübergreifendes Qualitätsmanagement • Operatives ÖPNV-Management • Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern • Kontrolle und Abrechnung der Leistungsdurchführung • Erstellung der Fahrpläne für das Kreisgebiet • Regionales Marketing in Abstimmung mit dem VBB • Lokales Marketing im Landkreis Elbe-Elster • Abwicklung der Investitionsförderung für Fahrzeuge • Haltestellenpflege
Betreiber (Verkehrsunternehmen)	• Erbringung der ÖPNV-Leistungen • Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH • Betriebliche Planung

8.2 Linienbündel

Voraussetzung für die zukünftige Vergabe von Verkehrsleistungen ist die Bildung von Linienbündeln. Rechtsgrundlage für die Bündelung von Buslinien ist § 9 Abs. 2 PBefG, demzufolge die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden kann, soweit es die Zielsetzung des § 8 PBefG erfordert.

Im § 8 Abs. 3 PBefG ist wiederum geregelt, dass die Genehmigungsbehörde im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und mit den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Verkehrsbedienung sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der Nahverkehrsbedienung zu sorgen hat.

Ohne die Linienbündelung bestünde u.a. die Gefahr, dass durch Genehmigungserfordernis jeder einzelnen Linie nur erlösstarke Linien beantragt werden, so dass das Erreichen der räumlichen Erschließung auch schwächer strukturierter Bereiche erschwert oder gar verhindert wird.

In Aufgabenträgerschaft des Landkreises Elbe-Elster werden unter Berücksichtigung

- der räumlich-funktionalen und verkehrlichen Zusammenhänge der Linien,
- der Bildung betrieblich und wirtschaftlich sinnvoller Einheiten
- der Berücksichtigung der Interessen der Verkehrsunternehmen sowie
- der Vermeidung von „Rosinenpickerei“ durch Schaffung von wirtschaftlichem Querausgleich innerhalb der Linienbündel

drei Linienbündel definiert

Die Zuordnung der einzelnen Linien zu diesen Linienbündeln wird in Tabelle 30 dargestellt.

Tabelle 30: Linienbündel in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Elbe-Elster

Linie	Linienbeschreibung
Linienbündel 1	
520	Herzberg/Elster - Elsterwerda
521	Herzberg/Elster - Knippelsdorf
522	Herzberg/Elster - Trebbus
523	Plessa - Elsterwerda - Bad Liebenwerda - Mühlberg
524	Tröbitz - Bad Liebenwerda
525	Herzberg/Elster - Bad Liebenwerda
534	Herzberg/Elster - Schlieben
536	Fichtenberg - Falkenberg/Elster
542	Herzberg/Elster - Schönewalde
544	Finsterwalde - Lindena/Trebbus
546	Finsterwalde - Kleinkrausnik
550	Finsterwalde - Herzberg/Elster
551	Finsterwalde
552	Finsterwalde - Massen - Ponnsdorf - Rehain - Finsterwalde

Linie	Linienbeschreibung
553	Kirchhain - Lugau - Rückersdorf - Lindena - Doberlug - Kirchhain
558	Finsterwalde - Wormlage - Poley, OT Henriette
560	Finsterwalde - Bad Liebenwerda
565	Bad Liebenwerda - Mühlberg
570	Finsterwalde - Oppelhain - Gruhno - Knissen - Bad Liebenwerda
571	Doberlug-Kirchhain
575	Bad Liebenwerda - Gröditz
579	Elsterwerda - Finsterwalde
581	Elsterwerda/Gröden - Lauchhammer
584	Bad Liebenwerda/Gröditz - Großthiemig
585	Elsterwerda Biehla - Ortrand
586	Elsterwerda - Gröditz
587	Elsterwerda - Plessa
592	Doberlug - Sonnewalde
595	Finsterwalde - Fürstlich Drehna/Luckau
598	Finsterwalde/Sonnewalde - Crinitz
599	Finsterwalde - Massen - Senftenberg
Linienbündel 2	
526	Falkenberg/Elster - Finsterwalde
527	Herzberg - Falkenberg/Torgau
528	Herzberg/Elster - Herzberg/Elster
Linienbündel 3	
577	Bad Liebenwerda - Falkenberg/Elster
578	Bad Liebenwerda - Tröbitz

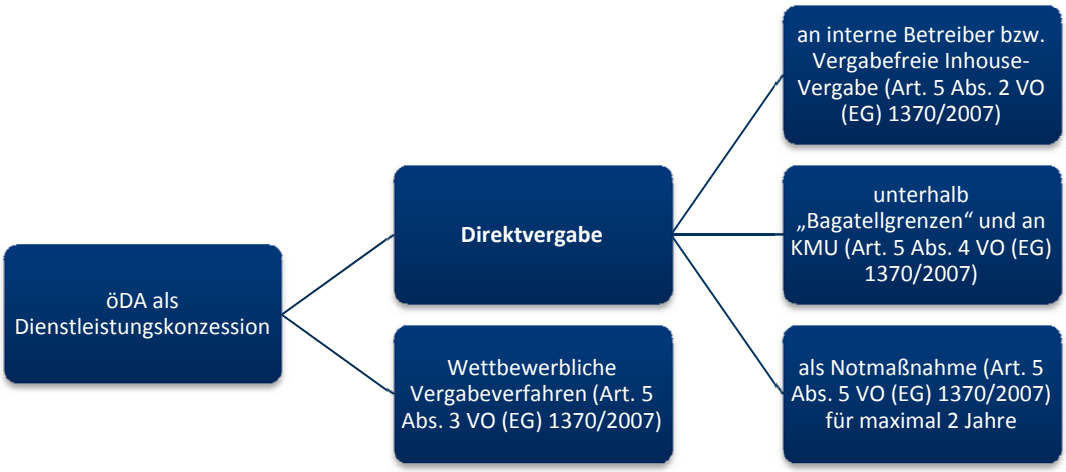
Datengrundlage: Übersicht zu auslaufenden Linien Genehmigungen, Landesamt für Bauen und Verkehr des Landes Brandenburg (LBV). Die Linienbeschreibung wurde weitgehend vom LBV übernommen.

8.3 Form der Leistungsvergabe

Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des üÖPNV-Angebots in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Elbe Elster.

Der Landkreis Elbe-Elster beabsichtigt die Linienverkehrsleistungen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises nach Auslaufen der derzeitigen Linienverkehrsgenehmigungen entsprechend VO (EG) 1370/2007 in Form eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (DA) als Dienstleistungskonzession[37] zu vergeben. Dazu wurden drei Linienbündeln nach Maßgabe von § 9 Abs. 2 PBefG definiert.

Abbildung 16: Vergabeoptionen für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession nach VO (EG) 1370/2007



VO (EG) 1370/2007 sieht dabei grundsätzlich die in Abbildung 16 dargestellten Vergabeoptionen vor.

Linienbündel 1

Der Landkreis Elbe-Elster zielt dabei auf die Durchführung einer **Direktvergabe an den internen Betreiber** VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH für das Linienbündel 1.

Art. 5 Abs. 2 VO (EG) 1370/2007 sieht u.a. die Möglichkeit vor, dass der zuständige Aufgabenträger Verkehrsleistungen im ÖPNV direkt an sein eigenes Unternehmen vergeben kann, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

[37] Wird ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag auf Basis eines Bruttovertrages geschlossen, handelt es sich um einen öffentlichen Auftrag entsprechend dem Auftragsbegriff nach § 99 GWB. In diesem Fall wäre die Anwendung des allgemeinen Vergaberechts erforderlich. Die Durchführung eines wettbewerblichen Vergabeverfahrens wäre die Folge.

Daher ist der öffentliche Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession anzustreben. Voraussetzung dafür ist, dass das unternehmerische Risiko zumindest teilweise beim Verkehrsunternehmen liegt. Diese Voraussetzung kann durch einen Nettovertrag erfüllt werden

- Aufgabenträger kontrollieren Verkehrsunternehmen
- Verkehre auf örtlichen Zuständigkeitsbereich beschränkt
- Keine Beteiligung an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb Zuständigkeitsbereich
- Erbringung des überwiegenden Teils der Verkehrsleistungen durch das Verkehrsunternehmen selbst (Selbsterbringungsquote)[38].

Das **Vorliegen dieser Voraussetzungen** ist durch den Landkreis Elbe-Elster **rechtzeitig zu überprüfen**.

Linienbündel 2 sowie 3

Die verbleibenden Linienbündel 2 und 3 sollen durch wettbewerbliche Vergabeverfahren entsprechend Art. 5 Abs. 3 VO (EG) 1370/2007 vergeben werden. Ziel ist hier ebenfalls der öffentliche Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession.

8.4 Zeitplan der Leistungsvergabe

Der Ablauf der Leistungsvergabe für die beabsichtigten Vergabeverfahren berücksichtigt als wesentliche Fristen

- den vorgesehenen Zeitpunkt der Betriebsaufnahme,
- den spätestens Beantragungszeitraum der Liniengenehmigungen bei der Genehmigungsbehörde sowie
- die mindestens 12-monatige Wartefrist zwischen der erforderlichen Vorabbekanntmachung.
- Die Vorabbekanntmachung kann wiederum frühestens 27 Monate vor geplantem Betriebsbeginn veröffentlicht werden.

Nachfolgend werden die Terminketten einmal in einer Terminübersicht für die beabsichtigte **Direktvergabe des Linienbündels 1** (vgl. Abbildung 17) sowie mit den entsprechenden vollständigen Ablaufschemata für die Vergabeverfahren Direktvergabe und wettbewerbliches Vergabeverfahren dargestellt (vgl. Abbildung 18 sowie Abbildung 19).

[38] Um die Selbsterfüllungsquote entsprechend Art. 5 Abs. 2 lit. e) VO (EG) 1370/2007 zu erfüllen, muss das Verkehrsunternehmen den überwiegenden Teil der Dienstleistung selbst erbringen. Nach dem OLG München (Beschluss vom 22.06.2011- Verg 6/11) muss sich der Auftragnehmer vor Aufnahme des Auftrages hierzu vertraglich verpflichten.

Abbildung 17: Terminübersicht Vergabeverfahren Linienbündel 1, Landkreis Elbe-Elster

Abbildung 18: Detailliertes Ablaufschema Direktvergabe für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession nach VO (EG) 1370/2007, Landkreis Elbe-Elster

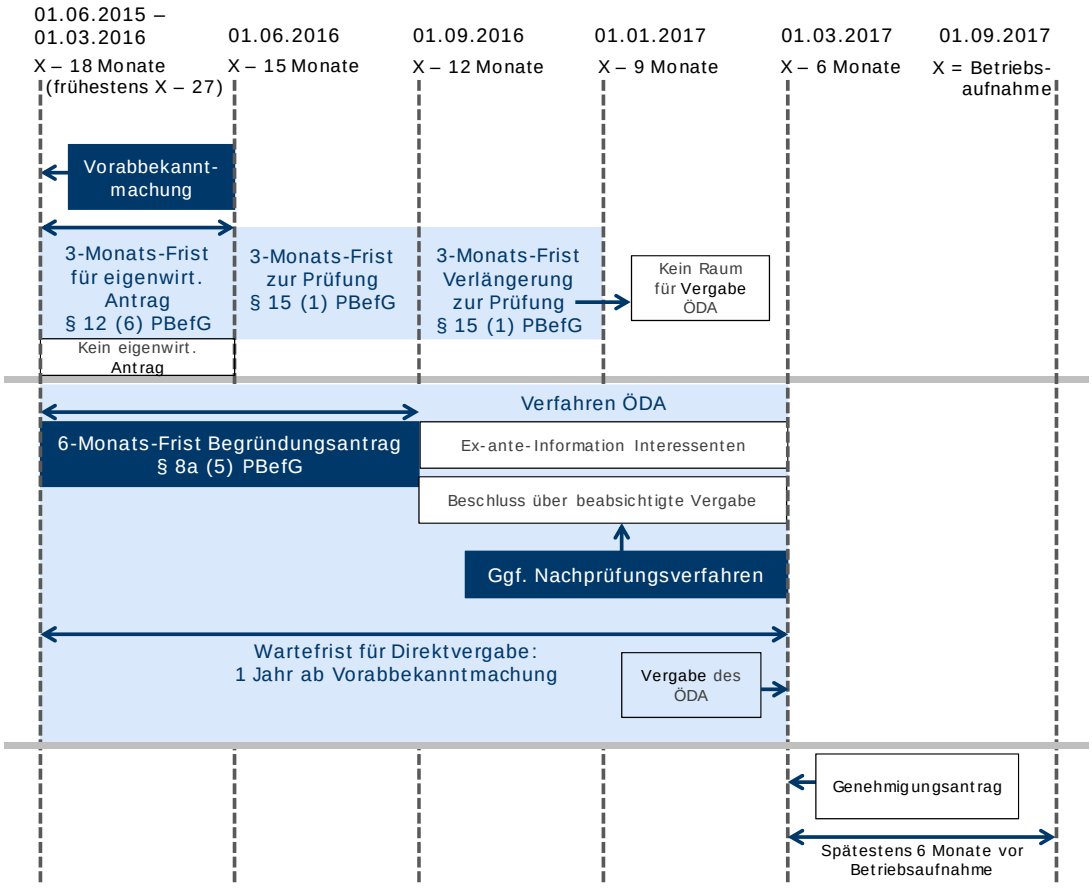
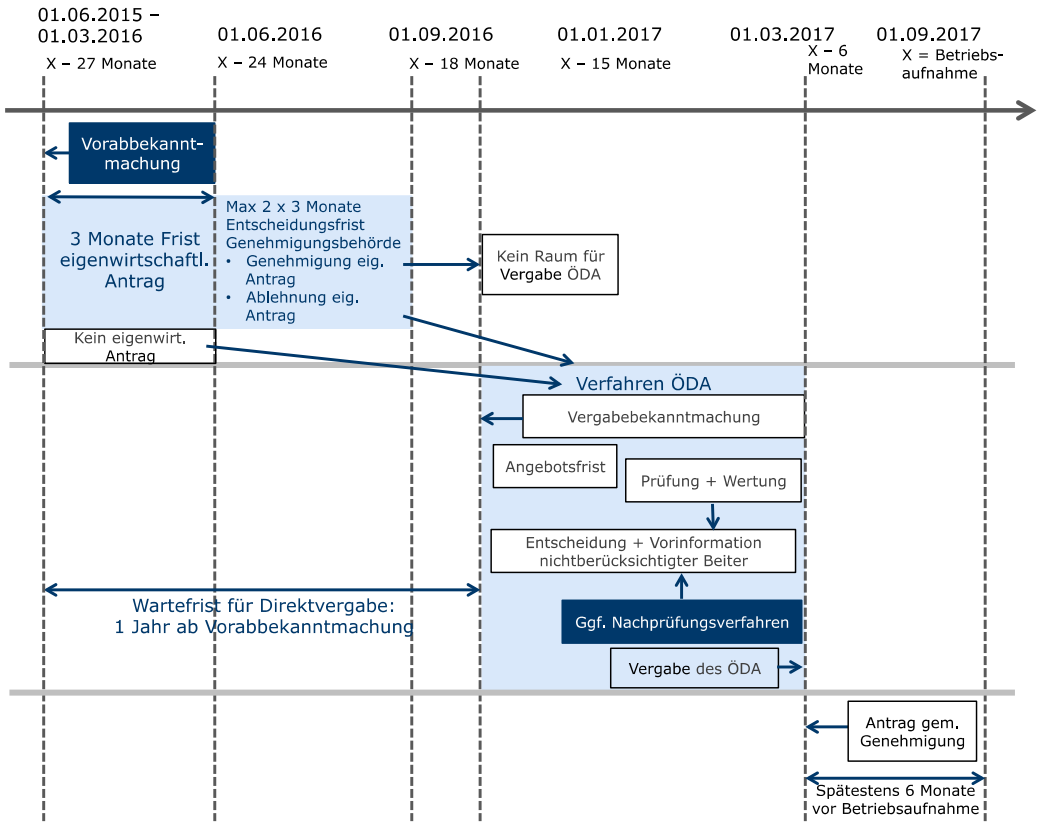


Abbildung 19: Detailliertes Ablaufschema Wettbewerbliche Vergabeverfahren (Art. 5 Abs. 3 VO (EG) 1370/2007) für einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag als Dienstleistungskonzession nach VO (EG) 1370/2007, Landkreis Elbe-Elster



9. Finanz- und Investitionsplanung

9.1 Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg

Mit In-Kraft-Treten der Novelle des ÖPNVG BB und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFV) zum 01.01.2005 wurde im Land Brandenburg die Finanzierung des üÖPNV grundlegend reformiert.

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 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.

Die Ermittlung der auf den Landkreis Elbe-Elster entfallenden jährlichen Landeszuweisungen erfolgt über einen festgelegten Schlüssel entsprechend § 1 ÖPNVFV. Der Schlüssel berücksichtigt mit einem Anteil von 46 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.

Es ist zu berücksichtigen, dass nach derzeitiger Situation Bund und Länder die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen vorbereiten. Es ist absehbar, dass z.B. nach Auslaufen des bestehenden Entflechtungsgesetzes keine Ersatzregelung zur Fortführung dieses Finanzierungsinstruments erfolgen soll. Derzeit wird weiterhin die zukünftige Höhe und Dynamisierung der Regionalisierungsmittel des Bundes für die Finanzierung des Nahverkehrs der Länder verhandelt.

Es besteht das **Risiko**, dass die **zukünftige Ausstattung des Landes Brandenburg mit Bundesmitteln** (hier insbesondere aus dem Regionalisierungsgesetz) nicht im derzeitigen Umfang aufrecht erhalten werden kann, so dass Auswirkungen auf die Landeszuweisungen an den Landkreis Elbe-Elster nicht auszuschließen sind.

9.2 Investiver Mitteleinsatz für den üÖPNV

Grundsatz

Ein Teilbetrag der in Abschnitt 9.1 beschriebenen Landeszuweisungen von mindestens 18,55 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.

Zuwendungen für Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den üÖPNV

Die derzeit bestehenden Grundsätze für Investitionen im Bereich des üÖPNV basieren damit auf dem ÖPNVG und der ÖPNVFV und wurden vom Landkreis Elbe-Elster mit der Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) festgelegt.

Die Richtlinie legt Kriterien für förderfähige Maßnahmen sowie für die Bemessung der Mittel fest und regelt die Verfahren der Mittelvergabe und -kontrolle.

Zuwendungen für Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den üÖPNV werden auf Grundlage der RL ÖPNV-Invest im Rahmen der Projektförderung gewährt. Damit werden die Ämter, Gemeinden und amtsfreien Gemeinden in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen wirksam unterstützt.

Im Antragsverfahren für die angemeldeten Maßnahmen wird der Landkreis Elbe-Elster auf die Übereinstimmung mit den im Anschnitt 7 formulierten Anforderungen sowie insbesondere auf die Berücksichtigung der Vorgaben und Empfehlungen für die **barrierefreie Gestaltung des ÖPNV** einwirken.

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

Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung im Linienverkehr

Ergänzend unterstützt der Landkreis Elbe-Elster die Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung im Linienverkehr. Dazu wurden Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- und -ersatz-beschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG festgelegt (vgl. Anhang A6). Die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH übernimmt das Monitoring über die fahrzeugbezogenen Nutzfahrleistungen.

Die Höhe der jährlichen Zahlungen ist in Abhängigkeit von möglichen gesetzlichen Änderungen auf 150.000 € beschränkt.

9.3 Bedarfsanmeldungen für Investitionsmaßnahmen in die Infrastruktur des üÖPNV

Für den Betrachtungszeitraum 2015 bis 2019 sowie für die Langfristprognose nach 2019 erfolgte bei allen Ämtern und amtsfreien Gemeinden die Erhebung der geplanten Investitionsmaßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur. Derzeit liegen für den Betrachtungszeitraum 2015 bis 2019 bzw. für nach 2019 95 Bedarfsanmeldungen von Investitionsmaßnahmen aus Mitteln der RL ÖPNV-Invest vor. Diese Zusammenfassung der Erhebung der Investitionsmaßnahmen wird in Tabelle 31 dargestellt. Die ausführliche Darstellung erfolgt im Anhang A5 (vgl. Tabelle 83).

Tabelle 31: Bedarfsanmeldungen von Investitionsmaßnahmen aus Mitteln der RL ÖPNV-Invest (Zusammenfassung)

	Aufteilung auf die Jahre des Planungszeitraums						**Gesamt**
	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	**Gesamt**
Maßnahmen und Finanzbedarf							
Zahl der Maßnahmen	16	21	21	22	10	15	**105**
Finanzieller Umfang (zuwendungsfähige Kosten) [in TEUR]	317,1	443,0	497,5	404,0	245,0	308,0	**2.214,6**
davon [in TEUR]							
Eigenmittel	79,3	90,8	124,4	100,5	61,3	97,8	**554,0**
Bedarf aus Mitteln des Landkreise	237,8	434,3	373,1	303,0	183,8	210,2	**1.642,1**
Leistungen Dritter	0	20,0	0	0	0	0	**20,0**

Datengrundlage: Eigene Erhebung der Investitionsplanungen der Gemeinden, Ämter und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Elbe-Elster.

Anmerkungen: Über mehrere Jahre laufende Maßnahmen wurden ihrem jeweiligen Anfangsjahr zugezählt, während die entsprechenden Investitionen zu gleichen Anteilen auf die Jahre der Gesamtlaufzeit verrechnet wurden.
Das Amt Elsterland sowie die Gemeinde Röderland haben Fehlmeldungen übermittelt, d.h. nach derzeitigem Stand werden keine Maßnahmen angemeldet.
Die Stadt Schönwalde plant jährlich maximal zwei Maßnahmenrealisierungen mit einer Investitionshöhe von gesamt max. 15.000 Euro.
Pauschale Angaben der Stadt Mühlberg/Elbe zum Ausbau barrierefreier Haltestellen wurde auf die Jahre 2015-2019 anteilig umgelegt.

9.4 Fahrgelderträge und Kostenentwicklungen

Die im Abschnitt 5.4 durchgeführte Betrachtung der Entwicklung des Fahrgastaufkommens lässt eine durchschnittliche jährliche Verringerung des Fahrgastaufkommens im Zeitraum 2015 bis 2025 um ca. etwa 2,1% erwarten.

Ein Rückgang von Fahrgelderträgen ist daher nicht auszuschließen, so dass entsprechende Prüfungen einer Anpassung des Leistungsumfangs im Linienverkehr regelmäßig erfolgen sollte.

Risiken bestehen darin, dass verringerte Fahrgastzahlen und Fahrgelderträgen im praktischen Betrieb nicht in gleicher Höhe kompensiert werden können, da die 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.

Chancen existieren in der nachfrageorientierten und qualitativen Weiterentwicklung des Angebots im üÖPNV, die zu einer Erhöhung der Nutzung des üÖPNV im Landkreis führen können und damit dem prognostizierten Trend entgegenwirken.

Es ist insgesamt darauf hinzuweisen, dass eine regelmäßige Anpassungen der Beförderungsentgelte an die tatsächliche Kostenentwicklung bei den Leistungserbringern der Fahrleistung dringend zu empfehlen ist.

9.5 Finanzierungsbedarf im üÖPNV

Der vom Landkreis Elbe-Elster abgeschlossene Betrauungsbeschluss bzw. der Wirtschaftsplan umfasst den Linienverkehr nach § 42 PBefG für den Landkreis Elbe-Elster.

Für das Jahr 2013 wurden entsprechend den Berichtspflichten nach EU-Verordnung 1370 durch den Aufgabenträger Landkreis Elbe-Elster die in Tabelle 32 dargestellten Angaben zur Betriebsleistung ausgewiesen.

Tabelle 32: Betriebsleistung (Jahres-Ist-Leistung)

Verkehrsunternehmen	Betriebsleistung (Jahres-Ist-Leistung) in Tausend Nutzwagen-km
VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	3.844
VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH Betriebsführerschaft Omnibusbetrieb Obst	145
Lehmann Reisen GmbH	176

Quelle: Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, Verbundbericht 2014.

Die geplante Entwicklung der für die Deckung der Kostenfehlbeträge zur Abdeckung der durch den Landkreis veranlassten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erforderlichen Mittel wird in Tabelle dargestellt.

Dabei wird das Finanzaufkommen sowohl aus

- Haushaltsmitteln des Landkreises Elbe-Elster,
- Landeszuweisungen entsprechend § 10 ÖPNVG BB in Verbindung mit der ÖPNVFV sowie
- Landeszuweisungen entsprechend Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV)

berücksichtigt.

Tabelle 33: Geplante Mittel und Mittelverwendung zur Finanzierung des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster, 2015 bis 2019

	In Tausend Euro				
Jahr	2015	2016	2017	2018	2019
Geplante Mittel zur Finanzierung des üÖPNV (TEUR)					
Haushaltsmitteln des Landkreises Elbe-Elster	2.700	2.700	2.700	2.800	2.800
Landeszuweisungen entsprechend § 10 ÖPNVG BB[39]	3.651	*3.651**	*3.651**	*3.651**	*3.651**
Landeszuweisungen entsprechend VVBV	*78**	*78**	*78**	*78**	*78**
Summe	**6.429**	**6.429**	**6.429**	**6.529**	**6.529**
Geplante Mittelverwendung					
Konsumtive Verwendung	6.044	6.044	6.044	6.144	6.144
Mittelbedarf für investive Verwendung (Infrastruktur des üÖPNV)	235	235	235	235	235
Investive Verwendung (Beschaffung Fahrzeuge)	150	150	150	150	150
Summe	**6.429**	**6.429**	**6.429**	**6.529**	**6.529**

** Vorläufige Angaben, da die genaue Höhe der Zuweisungen derzeit nicht genau prognostizierbar ist.*

Die Verwendung der Mittel umfasst

- überwiegend die **konsumtive** Verwendung zum Ausgleich von Defiziten der mit der Leistungserbringung im üÖPNV betrauten bzw. beauftragten Verkehrsunternehmen[40],
- die **investive** Verwendung zur Förderung von Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den üÖPNV sowie
- die **investive** Verwendung zur Förderung der Beschaffung von Fahrzeugen für die Personenbeförderung im Linienverkehr.

[39] Beinhaltet Mittel nach § 1 Abs. 2 ÖPNVFV sowie nach § 1 Abs. 3 ÖPNVFV.

[40] Einschließlich der Erstattung von Aufwendungen für die Wahrnehmung von Managementaufgaben durch die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH sowie für Gesellschafterbeiträge an die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH.

9.6 Maßnahmen zur Senkung des Finanzierungsbedarfs

Zur Senkung des Finanzbedarfs wird der Landkreis sich auf Landesebene einsetzen, eine Dynamisierung der Mittelzuweisungen an den Landkreis aus Mittel des RegG für das Land Brandenburg mindestens in Höhe der jeweilig gesetzlich festgelegten Dynamisierungsraten zu erreichen.

Unter Berücksichtigung der erwarteten Bevölkerungsentwicklung ist eine Zunahme des Anteils der Bedarfsverkehre am Gesamtangebot im üÖPNV zu erwarten. Daher wird der Landkreis sich auf Landesebene dafür einsetzen, dass der erhöhte Aufwand (u.a. Planung, Disposition und Vorhaltung von Fahrzeug- sowie weiteren Ressourcen) im Bedarfsverkehr langfristigen finanziert wird. Die zeitliche Beschränkung der VVBV bis zum 31. Dezember 2017 ist aufzuheben.

Als Gesellschafter des VBB wird der Landkreis sich dafür einsetzen, regelmäßige Anpassungen der Beförderungsentgelte im VBB-Tarif zu erreichen, um die Risiken der allgemeinen Kostenentwicklungen nicht einseitig den Betreibern der üÖPNV-Leistungen zuzuordnen.

Der Landkreis wird die Belange des ÖPNV und die Vorgaben des Nahverkehrsplans bei der Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung berücksichtigen, um eine negative Auswirkung auf den Finanzbedarf im üÖPNV möglichst zu vermeiden.

Der Landkreis wird weiterhin die Bemühungen der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH zur regelmäßigen Angebotsanpassung an die sich ständig verändernden Rahmenbedingungen unterstützen (vgl. Abschnitt 6.5.2).

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Literaturverzeichnis

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2014): Statistik Berlin-Brandenburg. URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/Statistiken/statistik_OT.asp?Ptyp=600&Sageb=12021&creg=BBB&anzwer=7. Letzter Zugriff: 11.03.2014.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2014a): Bevölkerungsstand. Online-Tabellen. URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/Statistiken/statistik_OT.asp?Ptyp=600&Sageb=12015&creg=BBB&anzwer=6 Letzter Zugriff: 12.03.2014.

Amt für Statistik Berlin-Brandenburg (2014b): Bevölkerung im Land Brandenburg am 31. Dezember 2012 nach Ämtern, amtsfreien Gemeinden und Altersgruppen (Schätzung). Bevölkerungsfortschreibung nach dem Zensus 9. Mai 2011. Gebietsstand 31.12.2012.

BA (Bundesagentur für Arbeit) (2014): Beschäftigungsstatistik. Nürnberg.

DB AG (Deutsche Bahn AG) (2014): Kursbuch der Deutschen Bahn 2014. URL: http://kursbuch.bahn.de/hafas/kbview.exe. Letzter Zugriff: 07.03.2014.

LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2012): Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030. URL: http://www.lbv.brandenburg.de/2354.htm. Letzter Zugriff: 07.03.2014

LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (Hrsg.) (2013): Kreisprofil Elbe-Elster 2013.

Lehmann-Reisen GmbH (2014): Telefonische Auskunft vom 13.05.2014.

LISUM (Landesinstitut für Schule und Medien Berlin-Brandenburg) (Hrsg.) (2014): Schulporträts im Land Brandenburg. URL: http://bildungsserver.berlin-brandenburg.de/index.php#c11013. Letzter Zugriff: 22.04.2014.

LK EE (Landkreis Elbe-Elster) (2010): Nahverkehrsplan Landkreis Elbe-Elster, Fortschreibung 2011-2015. Herzberg.

LK EE (Landkreis Elbe-Elster) (2011): Kreisentwicklungskonzeption 2020 Landkreis Elbe-Elster. Herzberg.

LK EE (Landkreis Elbe-Elster) (Hrsg.) (2012): Schulentwicklungsplan des Landkreises Elbe-Elster 2012-2017. Herzberg.

LK EE (Landkreis Elbe-Elster) (2014): Der Landkreis stellt sich vor. URL: http://www.lkee.de/Unser-Landkreis/Der-Landkreis-stellt-sich-vor. Letzter Zugriff: 21.03.2014.

LK EE (Landkreis Elbe-Elster) (2014a): Schuljahr 2013/14 - Meldung von den Schulen, Stand August 2013.

LK EE (Landkreis Elbe-Elster) (2014b): Informationen von Amt 40 des Schulverwaltungs- und Sportamt, SB Schulentwicklung. Erhalten per E-Mail am 03.04.2014.

LK MEI (Landratsamt Meißen) (2008): Nahverkehrsplan für den Landkreis Meißen, Beschluss des Kreistags vom 18.12.2008 (Beschluss-Nr. 08/5/0136). Meißen

LK OSL (Landkreis Oberspreewald-Lausitz) (2006): Nahverkehrsplan Landkreis Oberspreewald-Lausitz 2007 – 2011. Beschluss des Kreistages vom 07.12.2006 (Beschluss-Nr. 20/266/06). Senftenberg

LK TF (Landkreis Teltow-Fläming) (2014): Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Teltow-Fläming im Zeitraum 2014 – 2018. Kreistagsbeschluss 4-1801/14-LR vom 24. Februar 2014. Luckenwalde

MIR (Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg) (2008): Landesnahverkehrsplan 2008-2012. Potsdam.

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

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2014): Verkehrsstatistik Brandenburg. Allgemeine Strukturdaten.
URL: http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php?template=bbo_mir_vst Letzter Zugriff: 04.03.2014

MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg) (2014a): Kraftfahrzeugbestand nach Kraftfahrzeugarten 2011 im Land Brandenburg nach Verwaltungsbezirken
URL: http://www.mil.brandenburg.de/verkehrsstatistik/Webpages/Tables/HTMLTables/Kfz_Bestand_LK.htm. Letzter Zugriff: 0,7.04.2014

MSWV (Ministerium für Stadtentwicklung, Wohnen und Verkehr, Land Brandenburg) (1996): Planungsgrundlagen für die barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg.

RVS (Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme Spreewald mbH)(2014): Fahrplan. URL: http://www.rvs-lds.de/rvs_fahrplan.html. Letzter Zugriff: 18.03.2014.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (2014): Regionaldatenbank Deutschland.
URL: https://www.regionalstatistik.de/genesis/online/data;jsessionid=713954AE196B80C39E7113830E92844E?operation=statistikenVerzeichnis. Letzter Zugriff: 07.04.2014.

Statistische Ämter des Bundes und der Länder (Hrsg.) (2014): Gemeindeverzeichnis, Gebietsstand: 31.12.2013. Wiesbaden.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2011): Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg – Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, 3. Aktualisierung November 2011

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2014a): Aktuelles zu Bus und Bahn in der Region Lausitz. Vortrag von Herrn Bernd Arm auf der Regionalkonferenz Lausitz am 20. Mai 2014.

VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH) (2014b): Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Stand 01/2014.

VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (1998): VDV- Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BO Kraft).

VGOSL (Verkehrsgesellschaft Oberspreewald- Lausitz mbH) (2014): Fahrplan.
URL: http://www.vgosl.de/Busfahrplan. Letzter Zugriff: 18.03.2014.

VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH (2013): Linienübersicht ab 15.12.2013. URL: http://www.verkehrsmanagement-elbeelster.de/index. php/linienuebersicht. Letzter Zugriff: 07.03.2014.

VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH (2014): Linienbeförderungsfälle 2013. Erhalten per E-Mail am 25.04.2014.

VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH (2014a): Informationen per Mail am 19.05.2014 erhalten.

VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH (2014b): Barrieren für den Einsatz von Niederflurfahrzeugen im Bediengebiet der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH. Erhalten per Mail am 06.06.2014.

VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH (2014c):Schülerzahlen-Übersicht 2014/2015. Erhalten per Mail am 14.04.2014.

VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH (2014d): Fahrgastzählung September / November 2013. Erhalten per Mail am 02.04.2014.

VTF (Verkehrsgesellschaft Teltow- Fläming mbH) (2014): Liniennetz. URL: http://www.vgosl.de/Busfahrplan. Letzter Zugriff: 18.03.2014.

VVO (Verkehrsverbund Oberelbe GmbH) (2014): Fahrplanauskunft. URL: http://www.vvo-online.de/de/fahrplan/verbindungsauskunft /index.aspx. Letzter Zugriff: 18.03.2014.

Anhang

A1 Strukturdaten

Tabelle 34: Bevölkerungsprognose Landkreis Elbe-Elster nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden, Bevölkerung gesamt

Ämter, amtsfreie Gemeinden	2013	Prognose 2015*	Prognose 2020	Prognose 2025*	Prognose 2030
Stadt Bad Liebenwerda	9.500	9.437	8.990	8.456	7.953
Stadt Doberlug-Kirchhain	8.770	8.423	7.895	7.367	6.875
Stadt Elsterwerda	8.285	8.092	7.676	7.182	6.720
Stadt Falkenberg/Elster	6.572	6.580	6.162	5.730	5.329
Stadt Finsterwalde	16.560	16.334	15.519	14.525	13.595
Stadt Herzberg (Elster)	9.201	9.197	8.730	8.216	7.732
Stadt Mühlberg/Elbe	3.993	3.985	3.763	3.545	3.340
Gemeinde Röderland	4.084	4.154	3.946	3.725	3.517
Stadt Schönewalde	3.174	3.059	2.850	2.664	2.491
Stadt Sonnewalde	3.369	3.346	3.213	3.067	2.927
Stadt Uebigau-Wahrenbrück	5.601	5.385	5.078	4.782	4.503
Amt Elsterland	4.860	4.783	4.570	4.323	4.089
Amt Kleine Elster (Niederlausitz)	5.764	5.738	5.474	5.167	4.878
Amt Plessa	6.426	6.176	5.779	5.378	5.004
Amt Schlieben	5.539	5.423	5.123	4.799	4.496
Amt Schradenland	4.693	4.766	4.600	4.382	4.174
Landkreis Elbe-Elster	**106.391**	**104.878**	**99.366**	**93.310**	**87.624**

Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr 2012.
Anmerkungen: * Eigene Berechnung.

Tabelle 35: Bevölkerungsprognose für Ämter und Gemeinden 2015-2025, Bevölkerung unter 15 Jahren

Amt / Gemeinde	2013	2015	2025*
Stadt Bad Liebenwerda	986	1.025	834
Stadt Doberlug-Kirchhain	874	876	727
Stadt Elsterwerda	889	905	676
Stadt Falkenberg/Elster	708	725	550
Stadt Finsterwalde	1.816	1.969	1.579
Stadt Herzberg (Elster)	1.024	965	745
Stadt Mühlberg/Elbe	397	378	306
Gemeinde Röderland	434	369	248
Stadt Schönewalde	335	302	215
Stadt Sonnewalde	451	413	282
Stadt Uebigau-Wahrenbrück	581	532	400
Amt Elsterland	506	485	334
Amt Kleine Elster (Niederlausitz)	604	535	387
Amt Plessa	654	610	429
Amt Schlieben**	558	518	395
Amt Schradenland	568	580	429
Landkreis Elbe-Elster	11.384	11.185	8.541

Quelle: Landesamt für Bauen und Verkehr 2012.
Anmerkungen: * Eigene Berechnung[41].
** Entgegen einzelnen Prognosewerten treten in Einzelfällen abweichende – positive – Schülerzahlenentwicklungen auf. Dies trifft zum Beispiel im Amt Schlieben zu.

[41] Das Jahr 2025 wird in den öffentlichen Statistiken nicht ausgewiesen, so dass hier eine Interpolation durchgeführt wurde. Dazu wurde unterstellt, dass die durchschnittliche jährliche Änderungsrate im Zeitraum 2020 bis 2030 konstant ist.

Tabelle 36: Bevölkerungsentwicklung Gemeinden und amtsfreie Gemeinden im Landkreis Elbe-Elster von 1992 bis 2013

Ämter amtsfreie Gemeinden	Gemeinden	1992	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Landkreis Elbe-Elster		**139.065**	**136.889**	**131.161**	**122.031**	**117.522**	**115.560**	**113.586**	**111.975**	**109.087**	**107.649**	**106.391**
Stadt Bad Liebenwerda		11.677	11.649	11.326	10.720	10.391	10.236	10.038	9.973	9.764	9.626	9.500
Stadt Doberlug-Kirchhain		11.628	11.209	10.936	9.890	9.530	9.342	9.225	9.083	8.982	8.875	8.770
Stadt Elsterwerda		10.868	10.656	10.234	9.456	9.096	8.959	8.817	8.694	8.498	8.384	8.285
Stadt Falkenberg/Elster		9.138	9.064	8.435	7.768	7.497	7.378	7.254	7.098	6.812	6.650	6.572
Stadt Finsterwalde		22.985	21.744	20.103	18.693	18.162	17.861	17.517	17.407	1.6873	16.677	16.560
Stadt Herzberg (Elster)		11.950	11.897	11.380	10.930	10.524	10.275	10.130	9.982	9.461	9.345	9.201
Stadt Mühlberg/Elbe		5.916	5.662	5.185	4.698	4.485	4.437	4.334	4.244	4.128	4.051	3.993
Gemeinde Röderland		5.149	5.145	5.061	4.705	4.551	4.477	4.403	4.358	4.208	4.169	4.084
Stadt Schönewalde		4.068	4.055	3.939	3.702	3.505	3.418	3.352	3.307	3.236	3.187	3.174

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Ämter amtsfreie Gemeinden	Gemeinden	1992	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Stadt Sonnewalde		4.144	4.093	4.038	3.673	3.567	3.529	3.506	3.452	3.446	3.385	3.369
Stadt Uebigau-Wahrenbrück		7.066	6.922	6.845	6.392	6.145	6.007	5.892	5.769	5.755	5.717	5.601
Amt Elsterland		6.690	6.488	6.093	5.613	5.375	5.320	5.187	5.081	4.931	4.852	4.860
	Heideland	611	625	624	610	593	599	579	560	554	554	557
	Rückersdorf	2.062	1.973	1.889	1.737	1.678	1.683	1.624	1.613	1.520	1.476	1.461
	Schilda	687	667	629	547	527	516	513	490	507	498	496
	Schönborn	2.208	2.173	2.041	1.917	1.791	1.749	1.694	1.647	1.606	1.579	1.599
	Tröbitz	1.122	1.050	910	802	786	773	777	771	744	745	747
Amt Kleine Elster (Niederlausitz)		6.647	7.051	7.135	6.745	6.465	6.379	6.260	6.119	5.871	5.824	5.764
	Crinitz	1.636	1.632	1.566	1.450	1.373	1.340	1.339	1.295	1.257	1.236	1.238
	Lichterfeld-Schacksdorf	1.021	1.371	1.367	1.214	1.151	1.137	1.123	1.101	1.053	1.021	994

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Ämter amtsfreie Gemeinden	Gemeinden	1992	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Massen-Niederlausitz	2.201	2.253	2.412	2.309	2.214	2.190	2.129	2.093	2.066	2.044	2.034
	Sallgast	1.789	1.795	1.790	1.772	1.727	1.712	1.669	1.630	1.495	1.523	1.498
Amt Plessa		8.210	8.339	8.136	7.504	7.033	6.890	6.794	6.671	6.643	6.531	6.426
	Gorden-Staupitz	1.300	1.248	1.214	1.148	1.101	1.085	1.080	1.059	1.044	1.016	993
	Hohenleipisch	2.516	2.836	2.822	2.552	2.304	2.258	2.235	2.171	2.188	2.148	2.102
	Plessa	3.797	3.648	3.459	3.216	3.051	2.991	2.921	2.887	2.864	2.825	2.796
	Schraden	597	607	641	588	577	556	558	554	547	542	535
Amt Schlieben		7.107	7.164	6.743	6.292	6.030	5.946	5.854	5.779	5.651	5.609	5.539
	Fichtwald	851	843	804	735	709	703	686	675	660	683	683
	Hohenbucko	843	838	778	727	709	696	691	686	683	674	666
	Kremitzaue	1.114	1.238	1.018	989	962	947	930	921	876	865	837

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Ämter amtsfreie Gemeinden	Gemeinden	1992	1995	2000	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
	Lebusa	972	1.003	955	911	875	866	852	832	823	799	794
	Schlieben	3327	3.242	3.188	2.930	2.775	2734	2.695	2.665	2.609	2.588	2.559
Amt Schradenland		5.822	5.751	5.572	5.250	5.166	5.106	5.023	4.958	4.828	4.767	4.693
	Gröden	1.785	1.747	1.707	1.629	1.596	1.577	1.560	1.529	1.477	1.450	1.404
	Großthiemig	1.388	1.368	1.315	1.203	1.190	1.184	1.157	1.158	1.129	1.103	1.094
	Hirschfeld	1.568	1.561	1.520	1.456	1.433	1.410	1.394	1.367	1.344	1.351	1.337
	Merzdorf	1.081	1.075	1.030	962	947	935	912	904	878	863	858

Quellen: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2014, MIL 2014

© IGES Mobilitätsberatung 2014

A2 ÖPNV-Angebot

Tabelle 37: Schienenpersonenverkehr im Landkreis Elbe-Elster (Linienangebot, Zugangsstellen und Angebotsumfang)

Linie, Kursbuchstrecke und Laufweg	Zugangsstellen im LK Elbe-Elster	Richtung	Zugpaare			Takt
			Mo-Fr	Sa	So/F	
RE 3 (KBS 203, 240) Stralsund/Schwedt - Berlin – Wünsdorf-Waldstadt/Elsterwerda	Doberlug-Kirchhain, Rückersdorf, Hohenleipisch, Elsterwerda	Stralsund – Elsterwerda	15	9	9	HVZ: 60‘ sonst: 120‘ Sa, So/F: 120‘
		Elsterwerda- Stralsund	14	9	9	
Fernverkehrszüge	Elsterwerda	... – Berlin – Elsterwerda - ...	4	4	4	Einzelfahrten
		... – Elsterwerda – Berlin - ...	2	2	2	
RE 5 (KBS 205) Stralsund / Rostock – Berlin – Falkenberg (Elster)/ Lutherstadt Wittenberg	Herzberg (Elster), Falkenberg (Elster)	Stralsund – Falkenberg (Elster)	10	9	9	120‘
		Falkenberg (Elster) – Stralsund	10	9	9	
RB 49 (KBS 208) Falkenberg (Elster) – Ruhland - Cottbus	Plessa, Elsterwerda-Biehla, Elsterwerda, Bad Liebenwerda, Falkenberg (Elster)	Falkenberg (Elster) – Cottbus	10	5	5	Mo-Fr: 120‘ Sa, So/F: 5-18h 120‘
		Cottbus – Falkenberg (Elster)	10	6	5	
RE 10 (KBS 209.43) Cottbus – Torgau - Leipzig	Finsterwalde (Niederlausitz) Doberlug-Kirchhain, Falkenberg (Elster)	Falkenberg (Elster) – Cottbus	8	8	7	120‘
		Cottbus – Falkenberg (Elster)	8	8	7	
RB 51 (KBS 216) Falkenberg (Elster) – Dessau	Falkenberg (Elster), Fermerswalde	Falkenberg (Elster) – Dessau	10	8	7	HVZ: 60‘ sonst 180‘
		Dessau – Falkenberg (Elster)	10	7	8	
RB 31 (KBS 225, 240) Dresden – Coswig -	Prösen Ost, Elsterwerda, Elsterwerda-	Dresden – Elsterwerda-Biehla	12	10	10	HVZ: 60‘

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Linie, Kursbuchstrecke und Laufweg	Zugangsstellen im LK Elbe-Elster	Richtung	Zugpaare			Takt
			Mo-Fr	Sa	So/F	
Elsterwerda-Biehla	Biehla	Elsterwerda-Biehla – Dresden	12	10	10	sonst 120‘
RB 43 (KBS 209.43) Cottbus – Finsterwalde(Niederlausitz) - Falkenberg (Elster)	Finsterwalde (Niederlausitz) Doberlug-Kirchhain, Schönborn (b. Doberl.), Beutersitz, Uebigau, Falkenberg (Elster)	Cottbus – Falkenberg (Elster)	8	7	7	HVZ: 60‘ sonst 120‘
		Falkenberg (Elster) – Cottbus	9	7	7	
S 4 (KBS 501.4) Geithain – Leipzig – Falkenberg (Elster) - Hoyerswerda	Plessa, Elsterwerda-Biehla, Bad Liebenwerda, Falkenberg (Elster), Rehfeld (Falkenberg)	Falkenberg (Elster) – Hoyerswerda	9	9	9	120‘
		Hoyerswerda – Falkenberg (Elster)	9	8	8	
RB 45 (KBS 520) Elsterwerda – Riesa – Chemnitz	Prösen West, Prösen, Elsterwerda	Elsterwerda – Chemnitz	14	8	8	HVZ: 60‘ sonst 120‘
		Chemnitz – Elsterwerda	14	8	8	

Quelle: DB AG 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 38: Angebotsumfang im üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
1	433	Riesa - Oppitzsch - Strehla - Außig - Mühlberg	VGM	4	2	5	5	Landkreis Nordsachsen
2	437	Riesa - Jacobsthal - Mühlberg	VGM	11	9	4^R	4^R	Landkreis Meißen
3	439	Riesa - Zeithain - Gröditz - Nieska - Schweinfurth	VGM	6	3	0	0	Landkreis Meißen
4	454	Großenhain - Brößnitz - Großthiemig	VGM	3	3	0	0	Landkreis Meißen
5	473	Luckau - Wüstermarke - Walddrehna - Schwarzenburg	RVS	1	0	0	0	Landkreis Dahme-Spreewald
6	474	Luckau - Görlsdorf - Fürstlich Drehna - Luckau	RVS	8	5	0	0	Landkreis Dahme-Spreewald
7	520	Herzberg/E. - Bad Liebenwerda - Elsterwerda	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster	$20 + 3^R$	$11 + 2^R$	0	0	

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
			GmbH					
8	521	Herzberg/E. - Jeßnigk - Schönewalde	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	9 + 2^{R}	1 + 6^{R}	0	0	
9	522	Herzberg/E. - Schlieben - Lebusa - Hohenbucko - Trebbus	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	13 + 5^{R}	2 + 9^{R}	0	0	Landkreis Teltow- Fläming
10	523	Elsterwerda - Mühlberg - Bad Liebenwerda - Plessa	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	0	0	0	0	Derzeit keine Bedienung.
11	524	Bad Liebenwerda - Beutersitz - Schilda - Tröbitz	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	2 + 4^{R}	1 + 5^{R}	0	0	

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
12	525	Herzberg/E. - Langennaundorf - Bad Liebenwerda / Falkenberg/E.	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	10 + 1^{R}	5 + 3^{R}	0	0	
13	526	Finsterwalde. - Kirchhain - Falkenberg/E.	Lehmann-Reisen GmbH	3+ 3^{R}	1	0	0	
14	527	Rahnisdorf - Herzberg/E. - Züllsdorf - Rehfeld - Falkenberg/E.	Lehmann-Reisen GmbH	8+2^{R}	3	0	0	Landkreis Nordsachsen
15	528	Herzberg/E - Rahnisdorf - Herzberg/E.	Lehmann-Reisen GmbH	0	0	0	0	Derzeit keine Bedienung.
16	534	Herzberg/E. - Kolochau - Schlieben-Hohenbucko / Trebbus	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	9 + 4^{R}	1 + 6^{R}	0	0	
17	536	Falkenberg/E. - Schmerkendorf - Mühlberg - Fichtenberg	VerkehrsManagement Elbe-Elster	7 + 2^{R}	3 + 3^{R}	0	0	

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
			GmbH					
18	542	Herzberg/E. - Bernsdorf - Schönewalde - Knippelsdorf	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	8 + 11^{R}	1 + 12^{R}	0	0	
19	544	Finsterwalde - Kirchhain - Trebbus	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	8 + 3^{R}	8^{R}	0	0	
20	546	Finsterwalde - Sonnewalde - Trebbus / Kleinkrausnik	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	11 + 7^{R}	11^{R}	0	0	
21	550	Finsterwalde - Kirchhain - Nexdorf - Herzberg/E.	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	14	8 + 1^{R}	0	0	

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
22	551	Finsterwalde Bahnhof - Krankenhaus - Flugplatz - Markt - Bahnhof	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	12	11 + 1^{R}	0	0	
23	552	Finsterwalde - Massen - Rehain - Massen - Finsterwalde	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	1 + 6^{R}	3^{R}	0	0	
24	553	Kirchhain - Rückersdorf - Fischwasser - Kirchhain	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	2 + 4^{R}	2^{R}	0	0	
25	558	Finsterwalde - Massen - Göllnitz - Wormlage / Sallgast - Poley	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	10 + 7^{R}	1 + 8^{R}	0	0	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
26	560	Finsterwalde - Schönborn - Tröbitz - Bad Liebenwerda	VerkehrsManagement Elbe-Elster	15 + 2^{R}	9 + 2^{R}	0	0	

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
			GmbH					
27	565	Bad Liebenwerda - Neuburxdorf / Koßdorf - Mühlberg	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster GmbH	13 + 4^{R}	3 + 8^{R}	0	0	
28	570	Finsterwalde - Rückersdorf - Thalberg - Bad Liebenwerda	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster GmbH	10 + 3^{R}	3 + 4^{R}	0	0	
29	571	Doberlug-Kirchhain Bahnhof - Lausitzkaserne	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster GmbH	1^{R}	1^{R}	0	0	
30	575	Bad Liebenwerda - Prieschka - Kröbeln - Gröditz	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster GmbH	5 + 3^{R}	1 + 4^{R}	0	0	Landkreis Meißen

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
31	577	Bad Liebenwerda - Wahrenbrück - Uebigau - Falkenberg/E.	Omnibusbetrieb Obst e.K.	8 + 3^{R}	3 + 3^{R}	0	0	
32	578	Bad Liebenwerda - Tröbitz	Omnibusbetrieb Obst e.K.	5	0	0	0	
33	579	Elsterwerda - Gorden - Staupitz - Lauchhammer - Finsterwalde	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	15 + 1^{R}	10 + 1^{R}	0	0	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
34	581	Elsterwerda - Plessa - Lauchhammer / Schraden	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	7 + 5^{R}	8^{R}	0	0	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
35	584	Gröden / Elsterwerda - Bad Liebenwerda	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	4 + 2^{R}	1 + 2^{R}	0	0	

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
36	585	Elsterwerda Biehla - Prösen - Großthiemig - Ortrand	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster GmbH	16 + 2^{R}	6 + 2^{R}	0	0	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
37	586	Elsterwerda - Prieschka - Haida - Prösen - Gröditz	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster GmbH	5 + 4^{R}	6^{R}	0	0	Landkreis Meißen
38	587	Plessa - Hohenleipisch - Kraupa - Elsterwerda - Haida	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster GmbH	8 + 1^{R}	5	0	0	
39	592	Doberlug-Kirchhain - Frankena - Trebbus / Sonnewalde	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster GmbH	5 + 2^{R}	4^{R}	0	0	
40	595	Finsterwalde - Sonnewalde - Gahro - Fürstlich Drehna /	VerkehrsMa-nagement El-be-Elster	12 + 4^{R}	7 + 4^{R}	0	0	Landkreis Dahme-Spreewald

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Lfd. Nr.	Linien Nr.	Laufweg der Linie	Konzessions-inhaber	Mittlere Fahrtenanzahl pro Tag und Richtung konventionelle Bedienung und Bedarfsfahrten*				Überschreitung von Kreisgrenzen und Bemerkungen
				Schultag	Ferientag	Samstag	Sonntag	
		Luckau	GmbH					
41	598	Finsterwalde - Breitenau / Sonnewalde - Fürstlich Drehna - Crinitz	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	7 + 3^{R}	1 + 3^{R}	0	0	Landkreis Dahme-Spreewald
42	599	Finsterwalde - Lichterfeld - Sallgast - Schipkau - Senftenberg	VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	14 + 2^{R}	9 + 2^{R}	0	0	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
43	602	Senftenberg – Schipkau – Sallgast - Finsterwalde	VGOSL	3	3	0	0	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
44	614	Lauchhammer-Tettau-Ortrand-Großkm./Frauwalde	VGOSL	6	0	0	0	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
45	622	Lauchhammer - Staupitz - Finsterwalde	VGOSL	7	6	0	0	Landkreis Oberspreewald-Lausitz
46	773	Dahme - Knippelsdorf - Dahme	VTF	4	0	0	0	Landkreis Teltow-Fläming

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quellen: VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH 2013, VVO 2014, RVS 2014, VBB 2014, VGOSL 2014, VTF 2014, Lehmann-Reisen GmbH 2014.

Hinweise: Fahrplanstand gültig ab 15.12.2013.

* Gemittelt über Hin- und Gegenrichtung; auf ganze Fahrten aufgerundet.

^{R} Mit ^{R} gekennzeichnete Werte sind Fahrten im Bedarfsverkehr (Anruf-Linien-Bus).

© IGES Mobilitätsberatung 2014

A3 Schülerbeförderung

Tabelle 39: Schulen Landkreis Elbe Elster 2014 nach Schultyp, Schüleranzahl und Trägerschaft

Gemeinde	Schulart	Schule	Anzahl der Schüler				Bemerkungen	Schulträger
			Klasse 1-6	Sek I	Sek II	Gesamt		
Bad Liebenwerda	Grundschul-zentrum	Grundschulzentrum "Robert Reiss" Bad Liebenwerda	346	0	0	346		Gemeinde
Bad Liebenwerda	Oberschule	Robert-Reiss-Oberschule Bad Liebenwerda	0	193	0	193		Landkreis
Crinitz	Grundschule	Heinz-Sielmann-Grundschule Crinitz	63	0	0	63	Kleine Grundschule	Amt Kleine Elster
Doberlug-Kirchhain	Grundschule	Berg-Grundschule Doberlug-Kirchhain	278	0	0	278	Flexible Eingangsphase	Gemeinde
Doberlug-Kirchhain	Grundschule	Evangelische Grundschule Trebbus	123	0	0	123		Diakonisches Werk Elbe-Elster e.V.
Doberlug-Kirchhain	Gymnasium	Evangelisches Gymnasium Doberlug-Kirchhain	0	230	112	342		Diakonisches Werk Elbe-Elster e.V.
Doberlug-Kirchhain	Oberschule	Evangelische Oberschule Doberlug-Kirchhain	0	189	0	189		Diakonisches Werk Elbe-Elster e.V.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Gemeinde	Schulart	Schule	Anzahl der Schüler				Bemerkungen	Schulträger
			Klasse 1-6	Sek I	Sek II	Gesamt		
Elsterwerda	Förderschule geistige Entwicklung	"Stark fürs Leben" Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „geistige Entwicklung“ Elsterwerda	---	---	---	33	Zusammengefasst, da Einteilung in Eingangs-, Unter-, Mittel-, Ober- und Werkstufe	Landkreis
Elsterwerda	Förderschule Lernen	Ganztagsschule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Lernen“ Elsterwerda	27	52	0	79		Landkreis
Elsterwerda	Oberschule mit Grundschulteil	Oberschule mit Grundschule Elsterwerda	138	195	0	333	Flexible Eingangsphase	Landkreis
Elsterwerda	Grundschulzentrum	Friedrich-Starke-Grundschule Elsterwerda	260	0	0	260		Gemeinde
Elsterwerda	Gymnasium	Elsterschloss-Gymnasium Elsterwerda	0	442	178	620		Landkreis
Falkenberg/Elster	Grundschule	Astrid-Lindgren-Grundschule Falkenberg	269	0	0	269	Flexible Eingangsphase	Gemeinde
Falkenberg/Elster	Oberschule	Oberschule Falkenberg	0	217	0	217		Landkreis
Finsterwalde	Förderschule geistige Entwicklung	Sieben Brunnen Finsterwalde Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt “geistige Entwicklung”	---	---	---	50	Zusammengefasst, da Einteilung in Eingangs-, Unter-, Mittel-, Ober- und Werkstufe	Landkreis

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Gemeinde	Schulart	Schule	Anzahl der Schüler				Bemerkungen	Schulträger
			Klasse 1-6	Sek I	Sek II	Gesamt		
Finsterwalde	Förderschule Lernen	Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Lernen“ Finsterwalde	25	83	0	108		Landkreis
Finsterwalde	Grundschule	Grundschule Finsterwalde-Nehesdorf	251	0	0	251	Flexible Eingangsphase	Gemeinde
Finsterwalde	Grundschule	Grundschule Nord Finsterwalde	243	0	0	243		Gemeinde
Finsterwalde	Grundschule	Grundschule Stadtmitte Finsterwalde	182	0	0	182	Flexible Eingangsphase	Gemeinde
Finsterwalde	Grundschule	Evangelische Grundschule Finsterwalde	120	0	0	120		Diakonisches Werk Elbe-Elster e.V.
Finsterwalde	Gymnasium	Sängerstadt-Gymnasium Finsterwalde	56	513	179	748		Landkreis
Finsterwalde	Oberschule	Oberschule Finsterwalde	0	228	0	228		Landkreis
Gröden	Grundschule	Grundschule Gröden	105	0	0	105	Flexible Eingangsphase, zukünftige Anpassungen wahrscheinlich	Gemeinde
Großthiemig	Grundschule	Evangelische Schraden-Grundschule Großthiemig	58	0	0	58	Kleine Grundschule	Verein zur Förderung der Kreativität des Kindes e.V.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Gemeinde	Schulart	Schule	Anzahl der Schüler				Bemerkungen	Schulträger
			Klasse 1-6	Sek I	Sek II	Gesamt		
Herzberg (Elster)	Förderschule geistige Entwicklung	Albert Schweitzer Herzberg	---	---	---	32	Zusammengefasst, da Einteilung in Eingangs-, Unter-, Mittel-, Ober- und Werkstufe	Landkreis
Herzberg (Elster)	Förderschule Lernen	Christian Gotthilf Salzmann Herzberg	37	61	0	98		Landkreis
Herzberg (Elster)	Grundschule	Elsterlandgrundschule Herzberg	304	0	0	304		Gemeinde
Herzberg (Elster)	Oberschule mit Grundschulteil	Grund- und Oberschule „Johannes Clajus“ Herzberg	115	170	0	285		Landkreis
Herzberg (Elster)	Gymnasium	Philipp-Melanchthon-Gymnasium Herzberg	0	293	134	427		Landkreis
Hirschfeld	Grundschule	Grundschule Hirschfeld	122	0	0	122	Zukünftige Anpassungen wahrscheinlich	Gemeinde
Hohenbucko	Grundschule	Grundschule Hohenbucko	51	0	0	51	Kleine Grundschule	Gemeinde
Hohenleipisch	Grundschule	Goethe-Grundschule Hohenleipisch-Plessa	113	0	0	113	Jetzt Teil der Grundschule Hohenleipisch-Plessa	Amt Plessa
Massen-Niederlausitz	*	Grund- und Oberschule Massen	*	*	*	*	*Jetzt Teil der Oberschule mit Grundschulteil Massen	

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Gemeinde	Schulart	Schule	Anzahl der Schüler				Bemerkungen	Schulträger
			Klasse 1-6	Sek I	Sek II	Gesamt		
Massen-Niederlausitz	Oberschule mit Grundschulteil	Grund- und Oberschule Massen	180	209	0	389		Amt Kleine Elster
Mühlberg/Elbe	Grundschule	Grundschule Mühlberg	157	0	0	157		Gemeinde
Plessa	Grundschule	Goethe-Grundschule Hohenleipisch-Plessa	115	0	0	115	Gehört jetzt zur Grundschule Hohenleipisch-Plessa	Amt Plessa
Röderland	Grundschule	Grundschule Prösen	141	0	0	141		Gemeinde
Röderland	Oberschule	Oberschule Prösen Aktive Entwicklungsschule	0	127	0	127		Förderverein der Schulen Röderland
Rückersdorf	Grundschule	Grundschule Rückersdorf	133	0	0	133		Amt Elsterland
Sallgast	Grundschule	Grund- und Oberschule Massen	*	*	*	*	*jetzt Außenstelle der G/S Massen	Amt Kleine Elster
Schlieben	Oberschule mit Grundschulteil	Oberschule mit Grundschule „Ernst Legal“ Schlieben	110	176	0	286	Flexible Eingangsphase	Gemeinde
Schönewalde	Grundschule	Grundschule „Otto Nagel“ Schönewalde	129	0	0	129		Gemeinde
Sonnewalde	Grundschule	Grundschule Sonnewalde	174	0	0	174		Gemeinde
Tröbitz	Grundschule	Evangelische Grundschule Tröbitz	130	0	0	130		Diakonisches Werk Elbe-Elster e.V.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Gemeinde	Schulart	Schule	Anzahl der Schüler				Bemerkungen	Schulträger
			Klasse 1-6	Sek I	Sek II	Gesamt		
Uebigau Wahrenbrück	Grundschule	Grundschule „Erich Schindler“ Wahrenbrück	108	0	0	108	Zukünftige Anpassungen wahrscheinlich	Gemeinde
Uebigau Wahrenbrück	Grundschule	Grundschule Uebigau	98	0	0	98	Zukünftige Anpassungen wahrscheinlich	Gemeinde

Quellen: LK EE 2012, LK EE 2014a, LISUM 2014

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle-Ziel-Beziehungen 2014/2015 der Schüler mit Anspruchsberechtigung auf eine Schülerbeförderung im Landkreis Elbe-Elster

Nachfolgende Übersichten bilden die Quelle-Ziel-Beziehungen der Schüler mit Anspruchsberechtigung auf eine Schülerbeförderung im Landkreis Elbe-Elster ab.

Die Datengrundlage basiert auf den Schulanmeldungen beim zuständigen Schulverwaltungsamt des Landkreises Elbe-Elster, die für die Fahrplanerstellung zum Schuljahr 2014/2015 an die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH übergeben wurden.

Die Daten enthalten sind für die Schüler der zukünftigen 7. Klassen nicht vollständig abgebildet, da diese Informationen zum Zeitpunkt der Auswertung nicht verfügbar waren. Für den Standort des Oberstufenzentrums Elsterwerda liegen noch keine Daten für das Schuljahr 2014/2015 vor.

Tabelle 40: Quelle-Ziel-Beziehungen Heinz-Sielmann-Grundschule Crinitz

Quelle	Ziel: Grundschule Crinitz
Babben	5
Gahro	1
Schrackau	1
Landkreis Dahme-Spreewald	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 41: Quelle-Ziel-Beziehungen Berg-Grundschule Doberlug-Kirchhain

Quelle	Ziel: Grundschule Doberlug-Kirchhain
Arenzhain	2
Buchhain	13
Doberlug - Kirchhain	31
Finsterwalde	2
Frankena	6
Hennersdorf	7
Kirchhain	41
Lindena	3
Lugau	13
Nexdorf	2
Schönborn	6
Trebbus	2
Tröbitz	2
Werenzhain	7

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 42: Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelisches Gymnasium Doberlug-Kirchhain

Quelle	Ziel: Gymnasium Doberlug-Kirchhain
Arenzhain	2
Bad Liebenwerda	2
Brenitz	1
Buchhain	1
Crinitz	3
Dob. - Kirchhain	3
Dübrichen	2
Finsterwalde	21
Fischwasser	4
Frankena	1
Gahro	1
Großkrausnik	1
Hennersdorf	1
Hohenleipisch	3
Kleinkrausnik	1
Lindena	1
Lugau	2
Massen	2
Rückersdorf	3
Schadewitz	3
Schilda	5
Schönborn	11
Sorno	1
Staupitz	1
Stechau	1
Thalberg	1
Trebbus	3
Tröbitz	5
Werenzhain	5

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 43: Quelle-Ziel-Beziehungen Allgemeine Förderschule Finsterwalde

Quelle	Ziel: Förderschule Finsterwalde
Annahütte	1
Crinitz	1
Doberlug. - Kirchhain	9
Dübrichen	1
Eichholz	1
Fischwasser	1
Friedersdorf b. Oppelhain	3
Gruhno	1
Kleinbahren	1
Klingmühl	3
Lugau	1
Münchhausen	1
Oelsig	1
Pechhütte	1
Poley	1
Sallgast	1
Schacksdorf	1
Schadewitz	1
Schilda	1
Sonnewalde	4
Tröbitz	3
Weißack	1
Werenzhain	1
Zürchel	1
Landkreis Oberspreewald-Lausitz	1
Landkreis Dahme-Spreewald	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 44: Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule Finsterwalde

Quelle	Ziel: Oberschule Finsterwalde
Annahütte	1
Birkwalde	1
Bronkow	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Oberschule Finsterwalde
Crinitz	2
Dabern	3
Doberlug - Kirchhain	16
Drößig	1
Eichholz	3
Fischwasser	2
Frankena	1
Friedersdorf b. Br	2
Großbahren	1
Großkrausnik	3
Hennersdorf	3
Henriette	1
Kleinbahren	1
Kleinkrausnik	3
Lugau	4
Münchhausen	3
Oppelhain	2
Pahlsdorf	2
Pechhütte	2
Rückersdorf	4
Schönborn	3
Schönewalde Bren.	2
Sonnewalde	16
Sorno	2
Staupitz	6
Trebbus	1
Zeckerin	1
Zürchel	1
Landkreis Dahme-Spreewald	7
Landkreis Oberspreewald-Lausitz	17
Landkreis Teltow-Fläming	1

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 45: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Nord Finsterwalde

Quelle	Ziel: Grundschule Nord Finsterwalde
Finsterwalde	3
Staupitz	1
Zeckerin	1

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 46: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Süd Finsterwalde

Quelle	Ziel: Grundschule Süd Finsterwalde
Doberlug - Kirchhain	2
Drößig	3
Eichholz	8
Finsterwalde	5
Fischwasser	2
Flugplatz	1
Gorden	3
Lieskau	1
Pechhütte	5
Schacksdorf	1
Sorno	21
Staupitz	3

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 47: Quelle-Ziel-Beziehungen Sängerstadt-Gymnasium Finsterwalde

Quelle	Ziel: Sängerstadt-Gymnasium Finsterwalde
Annahütte	3
Arenzhain	2
Babben	1
Bad Liebenwerda	1
Betten	4
Birkwalde	2
Breitenau	7
Brenitz	5

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Sängerstadt-Gymnasium Finsterwalde
Buchhain	1
Crinitz	6
Dabern	1
Doberlug - Kirchhain	34
Dobra	1
Dollenchen	2
Drößig	5
Dübrichen	4
Eichholz	3
Fischwasser	4
Frankena	2
Friedersdorf b. Br	1
Friedersdorf b. Oppelhain	6
Göllnitz	6
Gorden	3
Goßmar b. Sonnewalde	7
Gröbitz	4

Quelle	Ziel: Sängerstadt-Gymnasium Finsterwalde
Großbahren	4
Großkrausnik	2
Hennersdorf	9
Henriette	1
Hohenleipisch	1
Kirchhain	34
Kleinkrausnik	1
Klettwitz	2
Klingmühl	4
Lichterfeld	11
Lieskau	6
Lindena	6
Lindthal	6
Lugau	9
Malitschkendorf	2
Massen	2
Möllendorf	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Sängerstadt-Gymnasium Finsterwalde
Münchhausen	5
Nexdorf	1
Oppelhain	8
Ossak	4
Pechhütte	5
Pießig	4
Poley	1
Ponnsdorf	4
Rothstein	1
Rückersdorf	13
Sallgast	13
Schacksdorf	4
Schadewitz	1
Schilda	5
Schlieben	2
Schönborn	11
Schönewalde Bren.	5
Sonnewalde	19
Sorno	14
Staupitz	4
Tanneberg	6
Thalberg	1
Trebbus	3
Tröbitz	9
Uebigau	2
Werenzhain	2
Zeckerin	7
Zürchel	3
Landkreis Dahme-Spreewald	6
Landkreis Oberspreewald-Lausitz	10

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 48: Quelle-Ziel-Beziehungen Oberstufenzentrum Finsterwalde

Quelle	Ziel: Oberstufenzentrum Finsterwalde
Oppelhain	1
Plessa	1
Prösen	1
Reichenhain	1
Saathain	1
Sallgast	1
Saxdorf	1
Schacksdorf	1
Schlieben	1
Schönborn	1
Sonnewalde	1
Staupitz	1
Stechau	2
Trebbus	1
Tröbitz	1
Uebigau	1
Wainsdorf	1
Würdenhain	1
Landkreis Dahme-Spreewald	2
Landkreis Oberspreewald-Lausitz	8
Landkreis Teltow-Fläming	1

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 49: Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelische Grundschule Finsterwalde

Quelle	Ziel: Evangelische Grundschule Finsterwalde
Babben	1
Betten	2
Crinitz	3
Doberlug - Kirchhain	2
Fischwasser	5

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Evangelische Grundschule Finsterwalde
Gahro	2
Gorden	7
Gröbitz	1
Hennersdorf	2
Lieskau	3
Lugau	2
Massen	10
Oppelhain	2
Pechhütte	1
Ponnsdorf	1
Schlieben	1
Sonnewalde	1
Staupitz	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 50: Quelle-Ziel-Beziehungen Grund- und Oberschule Massen

Quelle	Ziel: Grund- und Oberschule Massen
Babben	1
Betten	4
Birkwalde	1
Breitenau	2
Brenitz	2
Crinitz	7
Doberlug - Kirchhain	5
Dollenchen	4
Dübrichen	1
Flugplatz	1
Friedersdorf b. Br	3
Göllnitz	6
Goßmar b. Sonnewalde	2
Gröbitz	5
Großbahren	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Grund- und Oberschule Massen
Henriette	1
Kleinkrausnik	2
Klingmühl	1
Lichterfeld	12
Lieskau	6
Lindthal	3
Lugau	2
Möllendorf	3
Münchhausen	2
Oppelhain	1
Pießig	1
Poley	4
Ponnsdorf	8
Rückersdorf	1
Sallgast	13
Schacksdorf	4
Schadewitz	1
Schönewalde Bren.	1
Sonnewalde	2
Staupitz	2
Tanneberg	5
Zürchel	1
Landkreis Dahme-Spreewald	1

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 51: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Rückersdorf

Quelle	Ziel: Grundschule Rückersdorf
Doberlug - Kirchhain	8
Fischwasser	4
Friedersdorf b. Oppelhain	9
Lugau	1
Oppelhain	10
Schilda	5

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 52: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Sallgast (Außenstelle der Grund- und Oberschule Massen)

Quelle	Ziel: Grundschule Sallgast
Betten	5
Dollenchen	11
Göllnitz	7
Gröbitz	3
Henriette	3
Klingmühl	8
Lichterfeld	6
Lieskau	4
Massen	4
Poley	4
Schacksdorf	2
Zürchel	5

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 53: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Sonnewalde

Quelle	Ziel: Grundschule Sonnewalde
Breitenau	5
Brenitz	4
Crinitz	1
Dabern	4
Frankena	1
Friedersdorf b. Br	18
Goßmar b. Sonnewalde	12
Gröbitz	1
Großbahren	2
Großkrausnik	5
Kleinbahren	2
Kleinkrausnik	4
Münchhausen	19
Ossak	5
Pahlsdorf	2
Pießig	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Grundschule Sonnewalde
Ponnsdorf	1
Schönewalde Bren.	5
Sonnewalde	2
Zeckerin	16

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 54: Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelische Grundschule Trebbus

Quelle	Ziel: Evangelische Grundschule Trebbus
Arenzhain	3
Brenitz	2
Buchhain	5
Dob. - Kirchhain	10
Dübrichen	3
Friedersdorf b. Br	2
Kirchhain	20
Nexdorf	1
Schlieben	4
Schönewalde Bren.	2
Stechau	7
Werenzhain	17

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 55: Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelische Grundschule Tröbitz

Quelle	Ziel: Evangelische Grundschule Tröbitz
Bad Liebenwerda	32
Crinitz	1
Kirchhain	6
Lindena	1
Rückersdorf	2
Schadewitz	2
Schilda	3
Schönborn	9

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 56: Quelle-Ziel-Beziehungen Astrid-Lindgren-Grundschule Falkenberg

Quelle	Ziel: Grundschule Falkenberg
Bahnsdorf	2
Brottewitz	1
Großrössen	21
Marxdorf	6
Schilda	1
Schmerkendorf	17
Wiederau	3
Wildgrube	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 57: Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule Falkenberg

Quelle	Ziel: Oberschule Falkenberg
Ahlsdorf	1
Altbelgern	3
Altenau	1
Bad Liebenwerda	7
Bahnsdorf	1
Beiersdorf	1
Beutersitz	1
Bönitz	5
Breitenau	2
Brottewitz	3
Dobra	2
Dollenchen	1
Domsdorf	2
Eichholz	1
Elsterwerda	10
Fichtenberg	1
Finsterwalde	11
Gräfendorf	2
Großrössen	2
Herzberg	15
Hillmersdorf	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Oberschule Falkenberg
Kauxdorf	3
Kleinrössen	2
Kolochau	1
Koßdorf	11
Köttlitz	1
Kröbeln	1
Langenrieth	1
Lönnewitz	1
Martinskirchen	3
Marxdorf	1
Massen	1
Mühlberg	19
Neudeck	2
Osteroda	1
Plessa	1
Polzen	1
Prösen	1

Quelle	Ziel: Oberschule Falkenberg
Saxdorf	1
Schadewitz	1
Schilda	1
Schlieben	1
Schönborn	2
Schönewalde b Hz.	1
Theisa	2
Wahrenbrück	2
Weinberge b Mühlberg	1
Wiederau	1
Wildgrube	1
Winkel	1
Zinsdorf	3

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 58: Quelle-Ziel-Beziehungen Allgemeine Förderschule Herzberg

Quelle	Ziel: Allgemeine Förderschule Herzberg
Bahnsdorf	1
Bernsdorf	1
Beutersitz	1
Dobra	1
Dubro	1
Falkenberg	7
Friedersdorf b. Brenitz	2
Göllnitz	2
Gräfendorf	2
Großrössen	2
Hohenbucko	1
Körba	2
Lebusa	1
Malitschkendorf	1
Neudeck	1
Proßmarke	1
Schilda	1
Schlieben	1
Schlieben-Berga	1
Schmerkendorf	2
Schönewalde b Hz	2
Stolzenhain	1
Uebigau	1
Wahrenbrück	1
Wehrhain	1
Wiederau	2
Wiepersdorf	3

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 59: Quelle-Ziel-Beziehungen Grund- und Oberschule „Johannes Clajus“ Herzberg

Quelle	Ziel: Grund- und Oberschule Herzberg
Arnsnesta	8
Bernsdorf	1
Borken	6
Domsdorf	1
Dubro	1
Elsterwerda	1
Falkenberg	1
Friedersdorf b. Herzberg	3
Göllnitz	2
Gräfendorf	5
Grauwinkel	1
Großrössen	3
Hohenbucko	3
Hohenkuhnsdorf	1
Jeßnigk	2
Kolochau	1
Koßdorf	1
Langennaundorf	1
Naundorf	1
Neudeck	2
Neunaundorf	3
Nexdorf	1
Osteroda	2
Polzen	1
Schönewalde b Hz.	1
Werchau	3
Wiederau	3
Wildenau	1
Landkreis Oberspreewald-Lausit	1

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 60: Quelle-Ziel-Beziehungen Elsterlandgrundschule Herzberg

Quelle	Ziel: Elsterlandgrundschule Herzberg
Arnsnesta	4
Bernsdorf	2
Borken	5
Dubro	1
Friedersdorf b. Herzberg	6
Göllnitz	2
Gräfendorf	17
Großrössen	1
Jeßnigk	1
Kolochau	1
Malitschkendorf	1
Neunaundorf	11
Osteroda	2
Polzen	3
Redlin	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 61: Quelle-Ziel-Beziehungen Oberstufenzentrum Herzberg

Quelle	Ziel: Oberstufenzentrum Herzberg
Bad Liebenwerda	5
Dob.-Kirchhain	5
Falkenberg	5
Hohenbucko	5
Schlieben	5
Schönewalde	5

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 62: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Hohenbucko

Quelle	Ziel: Grundschule Hohenbucko
Freileben	8
Hillmersdorf	11
Hohenbucko	3
Körba	5
Lebusa	6
Proßmarke	6

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 63: Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule mit Grundschule „Ernst Legal“ Schlieben

Quelle	Ziel: Grund- und Oberschule Schlieben
Ahlsdorf	1
Arenzhain	6
Bernsdorf	1
Buchhain	2
Doberlug-Kirchhain	17
Dübrichen	2
Dubro	1
Frankena	2
Frankenhain	8
Freileben	5
Friedersdorf b. Brenitz	1
Grassau	1
Hartmannsdorf	1
Herzberg	2
Hillmersdorf	5
Hohenbucko	6
Hohenkuhnsdorf	2
Horst	2
Jagsal	8
Knippelsdorf	2
Kolochau	4
Körba	17
Krassig	3
Lebusa	5
Malitschkendorf	18
Naundorf	4
Oelsig	12
Polzen	12
Proßmarke	2
Rückersdorf	1
Schönborn	1
Schönewalde b Hz.	9

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Grund- und Oberschule Schlieben
Sonnewalde	1
Stechau	4
Trebbus	2
Wehrhain	8
Werchau	3
Wildenau	1
Landkreis Ober-spreewald-Lausitz	1

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 64: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule „Otto Nagel“ Schönewalde

Quelle	Ziel: Grundschule Schönewalde
Ahlsdorf	8
Bernsdorf	5
Dubro	13
Freywalde	2
Grassau	15
Hartmannsdorf	3

Quelle	Ziel: Grundschule Schönewalde
Horst	2
Jeßnigk	6
Knippelsdorf	4
Stolzenhain	7
Wiepersdorf	7
Wildenau	4
Landkreis Oberspree-wald-Lausitz	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 65: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Uebigau

Quelle	Ziel: Grundschule Uebigau
Bahnsdorf	2
Neudeck	2
Wiederau	3

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 66: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschulzentrum "Robert Reiss" Bad Liebenwerda

Quelle	Ziel: Grundschulzentrum Bad Liebenwerda
Bad Liebenwerda	14
Dobra	15
Domsdorf	1
Kosilenzien	12
Kröbeln	28
Langenrieth	1
Lausitz	9
Maasdorf	10
Möglenz	19
Neuburxdorf	2
Oschätzchen	19
Prieschka	12
Saathain	1
Thalberg	20
Theisa	9
Winkel	1
Zeischa	21
Zobersdorf	12

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 67: Quelle-Ziel-Beziehungen Robert-Reiss-Oberschule Bad Liebenwerda

Quelle	Ziel: Oberschule Bad Liebenwerda
Altenau	1
Beutersitz	2
Bönitz	1
Burxdorf	3
Dobra	5
Domsdorf	7
Elsterwerda	1
Fichtenberg	1
Friedersdorf b Rückersdorf	1
Kauxdorf	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Oberschule Bad Liebenwerda
Kosilenzien	2
Koßdorf	3
Kröbeln	2
Langennauendorf	1
Langenrieth	3
Maasdorf	2
Möglenz	2
Mühlberg	4
Neuburxdorf	2
Oppelhain	4
Oschätzchen	4
Prestewitz	4
Rothstein	2
Rückersdorf	4
Schilda	1
Schönborn	9
Thalberg	5
Theisa	6
Tröbitz	3
Wahrenbrück	3
Wildgrube	1
Würdenhain	1
Zeischa	4
Zinsdorf	1
Zobersdorf	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 68: Quelle-Ziel-Beziehungen Allgemeine Förderschule Elsterwerda

Quelle	Ziel: Allg. Förderschule Elsterwerda
Altenau	1
Bad Liebenwerda	5
Bönitz	1
Brottewitz	1
Döllingen	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Allg. Förderschule Elsterwerda
Domsdorf	1
Elsterwerda	1
Gröden	4
Hirschfeld	2
Hohenleipisch	2
Koßdorf	1
Kraupa	1
Maasdorf	1
Mühlberg	1
Neuburxdorf	1
Plessa	6
Prösen	3
Thalberg	1
Wahrenbrück	1
Wainsdorf	1
Zobersdorf	1

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 69: Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule mit Grundschule Elsterwerda

Quelle	Ziel: Oberschule I Elsterwerda
Döllingen	5
Dreska	1
Elsterwerda	6
Gorden	5
Gröden	12
Haida	8
Hirschfeld	4
Hohenleipisch	15
Kahla	3
Kraupa	5
Merzdorf	7
Plessa	16
Prieschka	1
Prösen	5
Reichenhain	5
Rückersdorf	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Oberschule I Elsterwerda
Saathain	2
Schraden OT Kaupen	2
Stolzenhain a Röder	4

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 70: Quelle-Ziel-Beziehungen Elsterschloss-Gymnasium Elsterwerda

Quelle	Ziel: Gymnasium Elsterwerda
Altbelgern	1
Bad Liebenwerda	73
Beiersdorf	2
Beutersitz	2
Bönitz	3
Burxdorf	2
Dobra	8
Döllingen	2
Domsdorf	1
Dreska	6
Elsterwerda	66
Elsterwerda-Biehla	50
Falkenberg	1
Finsterwalde	2
Friedersdorf b Rückersdorf	1
Gorden	4
Gröden	15
Großthiemig	18
Haida	11
Hirschfeld	20
Hohenleipisch	27
Kahla	2
Kauxdorf	3
Kosilenzien	1
Koßdorf	7
Kotschka	1
Kraupa	11

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Gymnasium Elsterwerda
Kröbeln	9
Langenrieth	1
Lausitz	5
Maasdorf	4
Marxdorf	1
Merzdorf	1
Möglenz	7
Mühlberg	3
Neuburxdorf	2
Plessa	39
Prestewitz	10
Prieschka	1
Prösen	21
Reichenhain	2
Rückersdorf	2
Saathain	9
Sallgast	1

Quelle	Ziel: Gymnasium Elsterwerda
Saxdorf	2
Schadewitz	1
Schilda	1
Schraden	7
Staupitz	1
Stolzenhain a Röder	1
Thalberg	11
Theisa	3
Uebigau	2
Wahrenbrück	8
Wainsdorf	5
Wildgrube	2
Winkel	4
Würdenhain	4
Zeischa	3
Zinsdorf	2
Zobersdorf	4

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Gymnasium Elsterwerda
Landkreis Oberspreewald-Lausitz	3

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 71: Quelle-Ziel-Beziehungen Friedrich-Starke-Grundschule Elsterwerda

Quelle	Ziel: Grundschule Elsterwerda
Elsterwerda	119
Haida	14
Plessa	1
Saathain	3
Staupitz	1
Würdenhain	3
Landkreis Oberspreewald-Lausitz	41

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 72: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Gröden

Quelle	Ziel: Grundschule Gröden
Merzdorf	41

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 73: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Hirschfeld

Quelle	Ziel: Grundschule Hirschfeld
Großthiemig	36

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 74: Quelle-Ziel-Beziehungen Goethe-Grundschule Hohenleipisch-Plessa

Quelle	Ziel: Grundschule Hohenleipisch
Döllingen	2
Dreska	10
Gorden	16
Hohenleipisch	2
Plessa	5
Staupitz	13

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 75: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Mühlberg

Quelle	Ziel: Grundschule Mühlberg
Altbelgern	3
Altenau	3
Breitenau	1
Brottewitz	4
Burxdorf	5
Fichtenberg	17
Kosilenzien	2
Koßdorf	32
Köttlitz	5
Langenrieth	7
Martinskirchen	2
Mühlberg	2
Neuburxdorf	6

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 76: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Plessa

Quelle	Ziel: Grundschule Plessa
Döllingen	11
Elsterwerda	2
Kahla	6
Plessa	4
Schraden	25

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 77: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule Prösen

Quelle	Ziel: Grundschule Prösen
Elsterwerda	2
Haida	3
Kraupa	1
Prieschka	1
Reichenhain	10
Saathain	16
Stolzenhain a Röder	15
Thalberg	1

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Quelle	Ziel: Grundschule Prösen
Wainsdorf	12
Würdenhain	1
Landkreis Meißen	5

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 78: Quelle-Ziel-Beziehungen Oberschule Prösen

Quelle	Ziel: Oberschule Prösen
Bad Liebenwerda	7
Dobra	2
Dreska	1
Elsterwerda	20
Gröden	7
Großthiemig	1
Haida	1
Hirschfeld	5
Hohenleipisch	2
Kahla	1
Kraupa	3
Kröbeln	2
Lindena	1
Merzdorf	3
Plessa	2
Prieschka	2
Reichenhain	3
Saathain	3
Schraden	2
Stolzenhain a Röder	2
Thalberg	2
Wahrenbrück	1
Wainsdorf	10
Würdenhain	1
Landkreis Oberspreewald-Lausitz	4
Landkreis Meißen	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Tabelle 79: Quelle-Ziel-Beziehungen Grundschule „Erich Schindler“ Wahrenbrück

Quelle	Ziel: Grundschule Wahrenbrück
Bad Liebenwerda	4
Beiersdorf	3
Beutersitz	13
Bönitz	9
Domsdorf	14
Kauxdorf	4
Marxdorf	3
Prestewitz	15
Rothstein	5
Saxdorf	5
Schilda	2
Wildgrube	5
Winkel	2
Zinsdorf	3

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

Tabelle 80: Quelle-Ziel-Beziehungen Evangelische Schraden-Grundschule Großthiemig

Quelle	Ziel: Evangelische Grundschule Großthiemig
Elsterwerda	3
Gröden	1
Hirschfeld	1
Kraupa	1
Merzdorf	2
Plessa	3
Prösen	1
Stolzenhain a Röder	2
Landkreise Oberspreewald-Lausitz & Meißen	2

Quelle: Verkehrsmanagement Elbe-Elster 2014.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

A4 Zugangsstellen

Abbildung 20: Checkliste Haltestellen und Verknüpfungspunkte

Name Haltestelle: _____

Fahrtrichtung/Haltestellenbeschreibung: _____

Zugang zur Haltestelle	Zugang verbunden mit Gehweg	☐ ja	☐ nein
	Stufenlos	☐ ja	☐ nein
	Rampe	☐ ja	☐ nein
	→ Länge: _____ m → Breite: _____ m		
Wartefläche	Befestigt	☐ ja	☐ nein
	→ Material: _____ → Zustand: ☐ ok ☐ leichte Schäden ☐ Sanierung erforderlich → Länge: _____ m → Breite: _____ m		
	Gefälle	☐ ja	☐ nein
Bordstein		☐ ja	☐ nein
	→ Höhe: _____ cm		
Witterungsschutz		☐ ja	☐ nein
Beleuchtung		☐ ja	☐ nein
Sitzgelegenheit		☐ ja	☐ nein
Blindenleitstreifen		☐ ja	☐ nein
Fahrgastinformation (Fahrplan)		☐ ja	☐ nein
	→ Anbringungshöhe: _____ cm → Schriftgröße Fahrplanaushang: _____ cm		

Quelle: IGES 2014.

Tabelle 81: Haltestellenkategorisierung im üÖPNV

Kategorie	Kriterien
A	• Verknüpfung zum SPNV • Mehr als 1.000 Ein- und Aussteiger/Tag (Bahn) • ZOB mit mehr als 250 Ein- und Aussteiger/Tag
B	• Verknüpfung zum SPNV • 250 bis 1000 Ein- und Aussteiger/Tag (Bahn) • ZOB mit bis zu 250 Ein- und Aussteiger/Tag
C-1	• Lokale Verknüpfung im Regional-/Stadtverkehr • Mind. 50 Ein-und Aussteiger/Tag • Mind. 60-Min-Takt
C-2	• Standardhaltestelle • Mehr als 15 Ein- und Aussteiger/Tag
C-3	• Aufkommensschwache Haltestellen

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis VBB 2011.

Tabelle 82: Anforderungen an Haltestellen

Haltestellenausrüstung	A	B	C-1	C-2	C-3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellentarifnummer	X	X	(X)	(X)	(X)
Information im Aushang					
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X	X
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/ allg. Auskunft/Auskunft bei Störungen, VBB-Tarif-Info und spezielle Tarifhinweise, Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	X	X	X	X	X
Weitere Informationen					
Liniennetzplan	X	X	X		
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)		
Fahrpläne Regional-/ Fernverkehr	X	(X)			
Dynamische Fahrgastinformation	X	(X)	(X)		
Vertriebseinrichtungen					
Personalbediente Vertriebsstelle	X	X	(X)		
Stationärer Fahrausweisautomat und Entwerter	X	(X)	(X)		

Haltestellenausrüstung	A	B	C-1	C-2	C-3
Kundencenter	(X)	(X)			
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	X	X	X	(X)	(X)
Beleuchtung	X	X	X		
Witterungsschutz, Sitzgelegenheit	X	X	(X)	(X)	
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X		
Abfallbehälter	X	X	(X)	(X)	(X)
Besonderer Service					
Notrufsäule/Infosäule/Inforufsäule	X				
Öffentlicher Fernsprecher	X				
Uhr	X	(X)			
Beheizte Wartehalle; Briefkasten; Gepäckaufbewahrung bzw. -schließfächer	(X)				
Öffentliches WC	X	(X)			
Verkaufseinrichtung Reisebedarf; Fremdmarketing	(X)				
Systemverknüpfung					
P+R-Anlage	X	(X)	(X)		
Haltezone	X	X			
B+R-Anlage	X	(X)	(X)		
Taxi-Stellplätze	X	(X)			
Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen	(X)	(X)			

Quelle: VBB 2011
Anmerkungen: (X): Anzustreben bzw. bei Bedarf

A5 Investitionsmaßnahmen Infrastruktur üÖPNV

Tabelle 83: Geplante Investitionsmaßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur zur Förderung aus Mitteln in Verfügung des Landkreises Elbe-Elster als Aufgabenträger des üÖPNV

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
Amtsfreie Stadt Elsterwerda												
Elsterstraße	barrierefreier Ausbau der Wartebereiche beidseitig (jeweils drei Haltestellenbereiche), Aufstellung Halle einseitig	120.000	10.000	90.000	20.000		X					
Haltestelle Förderschule, Vredener Straße	barrierefreier Ausbau der Wartebereiche beidseitig (jeweils drei Haltestellenbereiche), einseitig Aufstellung Wartehalle	100.000	25.000	75.000	0			X				
Haltestelle Lauchhammer Straße	barrierefreier Ausbau des Wartebereiches stadteinwärts	30.000	7.500	22.500	0				X			
Elsterwerda-Biehla, Berliner Straße , Am Winterberg	barrierefreier Ausbau des Wartebereiches, beidseitig, ohne Halle	40.000	10.000	30.000	0					X		
Westliche Feldmark, Haltestelle Gesamtschule	barrierefreier Ausbau des Wartebereiches mit Aufstellung Halle einseitig	50.000	33.330	16.670	0						X	

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
Amt Plessa und amtsangehörige Gemeinden												
Gemeinde Plessa Steinweg	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau, Fahrradunterstand	26.000	6.500	19.500	0	X						
Gemeinde Plessa Döllinger Straße	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	21.000	5.250	15.750	0			X				
Gemeinde Plessa OT Döllingen Kahlaer Straße	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	19.000	4.750	14.250	0		X					
Gemeinde Plessa OT Kahla Döllinger Landstraße	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	19.000	4.750	14.250	0		X					
Gemeinde Plessa OT Kahla B 169	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	19.000	4.750	14.250	0						X	
Gemeinde Plessa OT Kahla Siedlung	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	21.000	5.250	15.750	0						X	
Gemeinde Plessa Siedlerstraße	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	21.000	5.250	15.750	0						X	
Gemeinde Hohenleipisch Hohenleipischer Straße	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	21.000	5.250	15.750	0				X			
Gemeinde Hohenleipisch,	Wartefläche mit Busbordstein,	13.000	3.250	9.750	0				X			

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
Hohenleipischer Straße	barrierefreier Ausbau											
Gemeinde Hohenleipisch Dorfplatz	Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	15.000	3.750	11.250	0		X					
Gemeinde Hohenleipisch Waldsiedlung	Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	15.000	3.750	11.250	0	X						
Gemeinde Hohenleipisch Dresdener Straße (Goldener Löwe)	Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	13.000	3.250	9.750	0					X		
Gemeinde Hohenleipisch Klosterberg	Errichtung eines Umsteigeparkplatzes (neuer Bahnhof) P + R	13.000	3.250	9.750	0		X					
Gemeinde Schraden Kreisstraße	Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	13.000	3.250	9.750	0						X	
Gemeinde Schraden, „Kaupen“	Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	13.000	3.250	9.750	0						X	
Gemeinde Schraden, Hauptstraße (Gaststätte)	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	21.000	5.250	15.750	0	X						

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
Gemeinde Schraden, Hauptstraße (Feuerwehr)	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	21.000	5.250	15.750	0		X					
Gemeinde Schraden, Rothes Buschhaus	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	21.000	5.250	15.750	0			X				
Gemeinde Schraden, Am Damm	Erneuerung Haltestelle, Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	19.000	4.750	14.250	0				X			
Gemeinde Gorden-Staupitz Hohenleipischer Straße	Warteflächen mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	20.000	5.000	15.000	0	X						
Gemeinde Gorden-Staupitz Hauptstraße „Barig“	Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	13.000	3.250	9.750	0			X				
Gemeinde Gorden-Staupitz Hauptstraße „Gasthaus“	Wartefläche mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	13.000	3.250	9.750	0		X					
Gemeinde Gorden-Staupitz Am Dorfplatz	Warteflächen mit Busbordstein, barrierefreier Ausbau	30.000	7.500	22.500	0				X			

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
Amt Kleine Elster (Niederlausitz) und amtsangehörige Gemeinden												
Dollenchen, Dorfplatz	Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	15.000	3.750	11.250	0	X						
Göllnitz, gegenüber der KITA	Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	15.000	3.750	11.250	0	X						
Crinitz, Schule	Schaffung einer Wartehalle, barrierefreier Ausbau	15.000	3.750	11.250	0	X						
Amtsfreie Stadt Uebigau-Wahrenbrück												
OT Uebigau	Erneuerung von zwei Buswartehäuschen	20.000	5.000	15.000	0		X					
OT München	Erneuerung einer Haltestelle	30.000	7.500	22.500	0			X				
OT Drasdo	Erneuerung einer Haltestelle	30.000	7.500	22.500	0				X			
OT Domsdorf	Erneuerung einer Haltestelle	30.000	7.500	22.500	0					X		
OT Beutersitz	Erneuerung einer Haltestelle	30.000	7.500	22.500	0						X	
OT Wildgrube	Erneuerung einer Haltestelle	30.000	7.500	22.500	0						X	
Amt Schradenland und amtsangehörige Gemeinden												
Amt Schradenland-Hirschfeld	Wartehalle, Aufstellflächen	35.000	8.750	26.250	0	X						
Amtsfreie Stadt Finsterwalde												

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
Finsterwalde	Kirchhainer Straße	10.000	2.500	7.500	0	X						
Finsterwalde	Leipziger Straße	22.000	5.500	18.500	0		X					
Finsterwalde	Oscar-Kjellberg-Straße	22.000	5.500	16.500	0		X					
Finsterwalde	Berliner Straße	22.000	5.500	16.500	0			X				
Amtsfreie Stadt Mühlberg/Elbe												
OT Martinskirchen, GT Altbelgern	Bau einer Buswendeschleife	50.000	12.500	37.500	0	X						
OT Koßdorf, GT Lönnewitz	Bau einer Buswendeschleife	50.000	12.500	37.500	0			X				
GT Köttlitz	Erneuerung Haltestelle barrierefreier Ausbau	20.000	5.000	15.000	0		X					
Stadt Mühlberg / Elbe	Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	20.000	5.000	15.000	0				X			
Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	20.000	5.000	15.000	0						X	
	Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	40.000	10.000	30.000	0							X
Amtsfreie Stadt Sonnewalde												
OT Breitenau	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0		X					Ortsmitte
OT Brenitz	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0		X					Ortsmitte
OT Sonnewalde	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0		X					HS Schule

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
OT Friedersdorf	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0		X					Ortsmitte
OT Goßmar	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0			X				Ortsmitte
OT Goßmar	Barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0			X				Ortsmitte
OT Großbahren	Barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0			X				Ortsmitte
OT Großkrausnik	Barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0			X				Ortsmitte
OT Kleinkrausnik	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0				X			Ortsmitte
OT Münchhausen	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0				X			Ortsmitte
OT Münchhausen	barrierefreier Ausbau, Wartehalle	20.000	5.000	15.000	0				X			Ortsmitte
OT Möllendorf	barrierefreier Ausbau, Wartehalle	20.000	5.000	15.000	0				X			Ortsmitte
OT Ossak	barrierefreier Ausbau, Wartehalle	20.000	5.000	15.000	0					X		Ortsmitte
OT Pießig	barrierefreier Ausbau, Wartehalle	20.000	5.000	15.000	0					X		Ortsmitte
OT Dabern	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0					X		Ortsmitte
OT Zeckerin	barrierefreier Ausbau, Wartehalle	20.000	5.000	15.000	0					X		Ortsmitte
OT Schönewalde	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0						X	Ortsmitte
OT Sonnewalde	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0						X	HS Kirche
OT Sonnewalde	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0						X	HS MTS
OT Pahlsdorf	barrierefreier Ausbau	10.000	2.500	7.500	0						X	Ortsmitte
Amtsfreie Stadt Bad Liebenwerda												
BaLi, Nordring am „Rösselpark“	Herstellung einer Wartehalle	10.000	2.500	7.500	0	X						Wartesteig vorhanden
BaLi, Schloßäckerstraße Nordseite	Herstellung einer Wartefläche	10.000	2.500	7.500	0		X					Beleuchtung vorhanden
OT Theisa, L653,	Erneuerung Wartehalle sowie 2 Warteflächen	30.000	7.500	22.500	0			X				Beleuchtung

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
am „Glockenturm“												vorhanden
OT Thalberg, L653, am „Löschteich“	Erneuerung Wartehalle sowie 2 Warteflächen	30.000	7.500	22.500	0				X			Beleuchtung vorhanden
BaLi, Heinrich-Heine-Straße „Oberschule“	Herstellung 2 Wartehallen & 5 Warteflächen	50.000	12.500	37.500	0					X		Kompletterneuerung
OT Theisa, L653, „Teichhäuser“	Erneuerung Wartehalle sowie 1 Warteflächen	25.000	6.250	18.750	0						X	Beleuchtung vorhanden
Amt Schlieben und amtsangehörige Gemeinden												
Gem. Fichtwald, OT Stechau	Neubau Stellfläche an der Buswendeschleife	12.500	3.125	9.375	0			X				
Gem. Fichtwald, OT Naundorf	Schaffung Barrierefreiheit an 3 Stellflächen	15.000	3.750	11.250	0			X	X	X		
Gem. Hohenbucko, OT Proßmarke	Neubau Stellflächen an der K 6238	30.000	7.500	22.500	0			X				
Gem. Hohenbucko, OT Hohenbucko	Neubau Haltestelle an der Schulstraße	12.500	3.125	9.375	0		X					
Gem. Hohenbucko, Hohenbucko L 70	Schaffung Barrierefreiheit an 2 Stellflächen	10.000	2.500	7.500	0				X			

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
Gem. Lebusa, OT Freileben	Neubau Haltestelle inkl. Schaffung Buswendeschleife in der Ortslage	27.500	6.875	20.625	0	X						
Gem. Lebusa, OT Freileben	Neubau Stellfläche an der L 704	15.000	3.750	11.250	0				X			
Gem. Lebusa, OT Körba	Neubau Stellfläche in der Lindenstraße	12.500	3.125	9.375	0				X			
Gem. Lebusa, OT Lebusa OD	Barrierefreier Ausbau von 2 Stellflächen an der L 704	30.000	7.500	22.500	0			X	X			
Stadt Schlieben, OT Oelsig	Neubau einer Stellfläche in der Ortslage	12.500	3.125	9.375	0		X					
Stadt Schlieben, OT Krassig	Neubau 2 Stellflächen an der L 704	30.000	7.500	22.500	0			X				
Stadt Schlieben, OT Frankenhain	Barrierefreier Ausbau 1 Stellfläche an der L 69	15.000	3.750	11.250	0				X			
Stadt Schlieben, OT Wehrhain	Barrierefreier Ausbau Stellfläche an Wendeschleife	15.000	3.750	11.250	0			X				
Amtsfreie Stadt Herzberg (Elster)												
Frauenhorst	Umsetzung Haltestelle	10.000	2.500	7.500	0	X						
Friedersdorf	Ersatz Haltestelle	15.000	3.750	11.250	0			X				
Amtsfreie Stadt Falkenberg/Elster												

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
Schenkbreite	Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	14.600	3.650	10.950	0	X						
Uebigauer Straße, Einmündung Schützenstraße	Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	16.000	4.000	12.000	0		X					
Liebenwerdaer Str., Wasserturm	Errichtung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	14.000	3.500	10.500	0				X			
Uebigauer Straße Einkaufsmarkt	Erneuerung Haltestelle, barrierefreier Ausbau	14.000	3.500	10.500	0					X		
Amtsfreie Stadt Schönewalde *(Schätzungen maximaler Investitionen)*												
		15.000	*3.750*	*11.250*	*0*	*X*						
		15.000	*3.750*	*11.250*	*0*		*X*					
		15.000	*3.750*	*11.250*	*0*			*X*				
		15.000	*3.750*	*11.250*	*0*				*X*			
		15.000	*3.750*	*11.250*	*0*					*X*		
		15.000	*3.750*	*11.250*	*0*						*X*	
Amtsfreie Stadt Doberlug-Kirchhain												
Dübrichen Hauptstraße	Erneuerung Haltestellen	25.000	6.250	18.750	0			X				
Buchhain Hauptstraße	Barrierefreier Ausbau	11.000	2.750	8.250	0						X	
Doberlug- Kirchhain Finsterwal-	Instandsetzung Bhst. Für Schülerverkehr inkl. barrierefreier Ausbau	16.500	3.625	12.375	0				X			

© IGES Mobilitätsberatung 2014

Standort der Maßnahme	Kurze Beschreibung der Maßnahme	Angaben zur geplanten Finanzierung (in Euro)				Jahr der geplanten Finanzierung sowie Realisierung (bitte ankreuzen)						Sonstiges
		Gesamt (Zuwendungs-fähige Kosten)	Eigenmittel	Bedarf aus Mitteln des Landkreises	Leistungen Dritter	2015	2016	2017	2018	2019	Nach 2019	
der Straße												
Werenzhain Reitplatz	Überdachung der Bhst. für beide Fahrtrichtungen	10.000	2.500	7.500	0	X						
Hennersdorf L60, Beide Fahrtrichtungen	Kompletterneuerung der Haltestellen	25.000	6.250	18.750	0		X					
Doberlug- Kirchhain Hst. Grüner Berg	Austausch Wartehäuschen, barrierefreier Ausbau	25.000	6.250	18.750	0				X			

Quelle: IGES Erhebung Investitionsplanung.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

A6 1. Änderung Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. –ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster vom 20. September 2005

Siehe nachfolgende Seiten.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

1. Änderung

Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu-/-ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster v0m 20. September 2005

1. Investitionszweck, Zielstellung

(1) Der Landkreis Elbe-Elster als Aufgabenträger des übrigen ÖPNV gemäß § 3 Abs. 3 ÖPNVG gewährt nach § 10 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes vom 26. Oktober 1995 (GVBI.I/95, Nr. 20, S.252), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes (berichtigt GVBI.I/07 S.35) vom 18. Dezember 2006 (GVBI.I/06, Nr. 18, S.187) auf Antrag Zuwendungen an die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH zur Durchführung des übrigen ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster. In diesen Mitteln ist ein Betrag in Höhe von 150.000,00 €/a für Investitionszuschüsse für die Neu- bzw. Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster sowie für die Ersatzbeschaffung von fahrzeuggebundenen und ausschließlich für den Linienverkehr erforderlichen Ausstattungen wie elektronischen Fahrscheindruckern enthalten. Bis zum 31.12. eines Kalenderjahres nicht ausgeschöpfte Mittel werden auf das Folgejahr übertragen. Die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH rechnet die Verwendung der Mittel bis zum 30.06. des Folgejahres gegenüber dem Landkreis Elbe-Elster, Dezernat IV – Kreisentwicklung, ab.

(2) Diese Zuwendungen sollen als ggf. teilweiser Ausgleich für die bei der Neuordnung der Finanzbeziehungen der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg ab 01.01.2005 entfallene Investitionsförderung nach dem GVFG für Fahrzeuge dienen.

(3) Die Antragsteller haben keinen Anspruch auf die Gewährung der Zuwendung; sie wird im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel gewährt.

2. Zuwendungsempfänger, Zuwendungsvoraussetzungen

(1) Die Zuwendungen werden der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH zur Weiterleitung an die betreffenden Verkehrsunternehmen, die Letztempfänger, gewährt. Letztempfänger können nur die Verkehrsunternehmen mit Sitz im Land Brandenburg sein, die im Auftrag der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH fahren oder Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster besitzen.

(2) Zuschussfähig sind nur Fahrzeuge, die den Kriterien aus Anlage 1b entsprechen und die im Auftrag der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH oder auf eigenen Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG mindestens 51% der Fahrplankilometer im Linienverkehr erbringen. Dazu gehören auch Leistungen aus Verträgen zur Übergabe der Betriebsführerschaft.

(3) Die Maßnahmen sind nur dann zuschussfähig, wenn der gültige Nahverkehrsplan des Landkreises Elbe-Elster sowie die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste berücksichtigt wurden.

3. Art, Höhe und Umfang des Ausgleiches

(1) Der Ausgleich wird als jährliche Zuwendung (Projektförderung, Festbetragsfinanzierung in Form Investitionszuschuss in Euro je Fpl-Km) gewährt.

(2) Der jährliche Höchstbetrag für alle Investitionszuschüsse für Neu- bzw. Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen beträgt 150.000,00 € in Abhängigkeit von möglichen gesetzlichen Änderungen (ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg).

(3) Die Höhe des Investitionszuschusses ist abhängig von der Fahrzeuggröße und den pro Abrechnungszeitraum tatsächlich zurückgelegten Fahrplankilometern im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster. Der maximale Investitionszuschuss pro Kalenderjahr wird für eine Leistung von 45.000 Fahrplankilometern gewährt. Die genaue Zuschusshöhe je Fahrzeuggröße sowie der maximale Zuschusszeitraum ist in Anlage 1a festgelegt. Der Investitionszuschuss für fahrzeuggebundene und für den Linienverkehr ausschließlich erforderlichen Ausstattungen wie elektronische Fahrscheindrucker erfolgt in Abhängigkeit der nach diesen Verfahrensgrundsätzen Punkt 1. (1) verfügbaren Mittel im Kalenderjahr der beantragten Zuwendung. Entfallen die Zuwendungsvoraussetzungen, erlischt der Anspruch auf den Investitionszuschuss.

(4) Die Investitionszuschüsse werden für eine Zeitdauer von 8 bzw. 10 Jahren entsprechend Anlage 1a gewährt. Die Mittel für fahrzeuggebundene und für den Linienverkehr ausschließlich erforderlichen Ausstattungen wie elektronische Fahrscheindrucker werden für die Kalenderjahre gewährt, die im Zuwendungsbescheid als Zuwendungszeitraum benannt werden. Die Übertragung nicht ausgeschöpfter Investitionszuschüsse auf das Folgejahr regelt Punkt 1. (1) dieser Verfahrensgrundsätze.

4. Antragsverfahren, Antragsprüfung

(1) Zuwendungen werden nur auf Antrag (Formblatt Anlage 3) gewährt.

(2) Anträge sind spätestens bis zum 30.09 des der geplanten Maßnahme vorangegangenen Kalenderjahres bei der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH zu stellen.

(3) Über die Reihenfolge der Bewilligung von Zuwendungen, entsprechend der Bewertung nach Anlage 2, entscheidet die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH im Einvernehmen mit dem Landkreis Elbe-Elster, Dezernat IV.

5. Bewilligungsverfahren

(1) Bewilligungsstelle für Maßnahmen, die aus Mitteln des ÖPNV-Gesetzes gefördert werden, ist die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH.

(2) Die Bewilligungsstelle erlässt im Ergebnis der Antragsprüfung und in Übereinstimmung mit den finanziellen Vorgaben des Landkreises Elbe-Elster Zuwendungsbescheide.

(3) Im Zuwendungsbescheid werden insbesondere festgelegt:

- Höhe der Zuwendung (Anlage 1a)
- Zeitraum der Mittelbereitstellung (Bewilligungszeitraum)
- Qualitätskriterien (Anlage 1b)
- Nebenbestimmungen gemäß § 36 des Verwaltungsverfahrensgesetzes für das Land Brandenburg (VwVfGBbg).

(4) Der Zuwendungsbescheid ist Voraussetzung für den Beginn der Fördermaßnahme. Ein vorzeitiger Maßnahmebeginn ist nur in Ausnahmefällen auf Antrag möglich.

6. Auszahlung der Zuwendungen

(1) Die Bewilligungsstelle veranlasst die Auszahlung der bewilligten Zuwendungen auf schriftliche Anforderung (Anlage 4) des Zuwendungsempfängers.

(2) Die Anforderung hat jeweils bis zum 15. Kalendertag nach Vollendung eines Quartals durch Abrechnung der innerhalb des betreffenden Quartals mit dem bezuschussten Fahrzeug zurückgelegten Fahrplankilometer zu erfolgen (Anlagen 5a, 5b). Die Mittelanforderung für fahrzeuggebundene und für den Linienverkehr ausschließlich erforderliche Ausstattungen wie elektronische Fahrscheindrucker erfolgt anteilig unter Nachweis der bereits erbrachten Investitionssumme durch geeignete Unterlagen (z.B. Rechnungen).

(3) Mit der ersten Abrechnung sind der Bewilligungsstelle zusätzlich der Kaufvertrag (Kopie), der Nachweis über die Bezahlung, eine Kopie des Fahrzeugbriefes für das bezuschusste Fahrzeug und bei Ersatzbeschaffung der Kaufvertrag für das Altfahrzeug (Kopie) und der Nachweis des Zahlungseinganges vorzulegen.

(4) Die Auszahlung der Zuwendungen erfolgt 15 Kalendertage nach Eingang der fehlerfreien Abrechnung des Zuwendungsempfängers bei der Bewilligungsstelle (Datum des Posteinganges).

7. Vergabe von Aufträgen für geförderte Maßnahmen

(1) Grundlage für die Vergabe von Aufträgen für Lieferanten ist der Abschnitt I der Verdingungsordnung für Leistungen – ausgenommen Bauleistungen (VOL).

8. Mitteilungspflicht des Zuwendungsempfängers

(1) Der Zuwendungsempfänger ist verpflichtet, der Bewilligungsstelle unverzüglich anzuzeigen, wenn

- er, auch nach Vorlage des Verwendungsnachweises, weitere Zuwendungen für denselben Zweck bei anderen öffentlichen Stellen beantragt oder von ihnen erhält oder wenn er - gegebenenfalls weitere Mittel von Dritten erhält
- der Zuwendungszweck oder sonstige für die Bewilligung der Zuwendung maßgeblichen Umstände sich ändern oder wegfallen
- sich Anhaltspunkte ergeben, dass der Zuwendungszweck nicht oder nicht mit den bewilligten Mitteln zu erreichen ist
- ein Insolvenzverfahren über sein Vermögen beantragt oder eröffnet wird.

9. Nachweis und Prüfung der Verwendung

(1) Der Zuwendungsempfänger hat der Bewilligungsstelle die bestimmungsgemäße Verwendung der Zuwendungen nachzuweisen. Hierzu ist der Bewilligungsstelle ein Verwendungsnachweis nach ANBest-P vorzulegen.

(2) Für mehrjährige Vorhaben ist jährlich ein Zwischenverwendungsnachweis vorzulegen.

(3) Der Verwendungsnachweis ist innerhalb von sechs Monaten nach Erfüllung des Zuwendungszweck, spätestens jedoch nach Ablauf des 6. auf den Bewilligungszeitraum folgenden Monats vorzulegen.

(4) Alle weiteren Bestimmungen zu Verwendungsnachweis werden im Zuwendungsbescheid geregelt.

(5) Die Bewilligungsstelle ist gegenüber dem Landkreis Elbe-Elster, Dezernat IV-Kreisentwicklung Nachweispflichtig.

(6) Die Prüfung der Verwendungsnachweise erfolgt durch die Bewilligungsstelle.

(7) Die prüfende Stelle ist berechtigt, die Verwendung der Zuwendungen vor Ort oder durch Einsicht in oder Anforderung von Büchern, Belegen und sonstigen Geschäftsunterlagen zu prüfen.

10. Erstattung der Zuwendungen, Verzinsung

(1) Die Zuwendung ist zu erstatten, soweit ein Bescheid über Investitionszuschüsse nach Verwaltungsverfahrensrecht (insbesondere §§ 48, 49 VwVfG) oder anderen Rechtsvorschriften mit Wirkung für die Vergangenheit

zurückgenommen oder widerrufen oder sonst unwirksam wird. Das gilt insbesondere wenn:

- der Investitionszuschuss nicht oder nicht für den vorgesehenen Zweck verwendet wird
- eine auflösende Bedingung eingetreten ist (z.B. nachträgliche Ermäßigung der Ausgaben oder Änderung der Finanzierung z.B. Vollfinanzierung durch den Zuwendungsempfänger)
- die Zuwendung nicht alsbald nach Auszahlung zur Erfüllung des Zuwendungszwecksverwendet wird
- Auflagen nicht oder nicht innerhalb der gesetzten Frist erfüllt werden, insbesondere der vorgeschriebene Verwendungsnachweis nicht rechtzeitig vorliegt
- Der Zuwendungsempfänger Mitteilungspflichten nicht rechtzeitig nachkommt.

(2) Dies gilt auch dann, wenn sich die Bewilligungsstelle den Widerruf im Bescheid über den Investitionszuschuss ausdrücklich vorbehalten hat.

(3) Wenn ein Verfahren der Insolvenzverordnung rechtskräftig wird, erlischt der Anspruch auf Investitionszuschüsse.

(4) Rückzahlungsansprüche werden gemäß § 49 a Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vom 23.01.2003, zuletzt geändert am 11.12.2008, mit 5% über dem jeweiligen Basiszinssatz nach § 247 des Bürgerlichen Gesetzbuchs ab dem Zeitpunkt der Unwirksamkeit verzinst.

11. In-Kraft-Treten, Geltungsdauer

Die 1. Änderung der Verfahrensgrundsätze vom 20. September 2005 tritt am 24.08.2010 in Kraft und gilt bis auf Widerruf.

Herzberg, 24. August 2010

Eberhard Stroisch
Dezernent für Kreisentwicklung

Anlage 1a

Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung (Neufahrzeuge)

Kategorisierung und Zuschusshöhe

X Mindestausstattung (X) fahrzeugbedingte Zusatzausstattung	**Kleinbus NF**	**Standard-Linienbus (MIDI)**	**Standard-Linienbus I (Standard)**	**Standard-Linienbus II**	**Linienbus (Gelenk-ausführung)**
Fahrzeugkategorisierung					
Fahrzeuglänge	**< 8 m**	**= > 8 m < 10 m**	**= > 10 m**	**> 12 m**	**> 14 m**
Sitzplätze mind.	**12**	**22**	**40**	**65**	**65**
Fahrgastplätze Gesamt (inkl. Stehplätze) mind.	**18**	**28**	**75**	**115**	**125**
Anzahl gelenkte Achsen	**1**	**1**	**1**	**2**	**1**
Niederflurausführung	**X**	**(X)**	**(X)**	**(X)**	**(X)**
Beschaffungsform					
Neubeschaffung	**ja**	**ja**	**ja**	**ja**	**ja**
Ersatzbeschaffung	**ja**	**ja**	**ja**	**ja**	**ja**
Investitionszuschüsse					
max. Zuschuss/a für Fpl-km*	**45.000**	**45.000**	**45.000**	**45.000**	**45.000**
Anteil Linienverkehr nach § 42 PBefG an Wg-km Gesamt	**mind. 51 %**	**mind. 51 %**	**mind. 51 %**	**mind. 51 %**	**mind. 51 %**
Zuschusszeitraum in a	**8**	**8**	**10**	**10**	**10**
Nutzungsdauer/Afa in a	**8**	**8**	**10**	**10**	**10**
Investitionszuschuss in EUR je Fpl-km	***0,08***	***0,11***	***0,14***	***0,18***	***0,22***

* bei < 45.000Fpl-km /a anteiliger Zuschuss nach tatsächlichen Fpl-km/a

Anlage 1b

Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung (Neufahrzeuge)

Ausstattung der Fahrzeuge

X Mindestausstattung (X) fahrzeugbedingte Zusatzausstattung	**Kleinbus NF**	**Standard-Linienbus (MIDI)**	**Standard-Linienbus I (Standard)**	**Standard-Linienbus II**	**Standard-Linienbus III (Gelenk-ausführung)**
Fahrgastinformation					
Matrixanlage mit der Hard- und Software der Managementgesellschaft kompatibel	X	X	X	X	X
Front: Liniennummer + Ziel	X	X	X	X	X
Seite rechts: Liniennummer / Streckenverlauf		X	X	X	X
Heck: Liniennummer	X	X	X	X	X
Innen: nächste Haltestelle	X	X	X	X	X
Piktogramme nach VDV-Empfehlung	X	X	X	X	X
Mikrofon/Lautsprecher zur Fahrgastinformation	X	X	X	X	X
Fahrgastkomfort					
Bestuhlung entsprechend Linienausführung	X	X	X	X	X
ausreichende Haltemöglichkeiten im Stehplatz und Einstiegsbereich	X	X	X	X	X
Klimaanlage	X	X	X	X	X
Heizung	X	X	X	X	X
Lüftung nach VDV-Rahmenempfehlung	X	X	X	X	X
Innenbeleuchtung nach VDV-Rahmenempfehlung	X	X	X	X	X
Haltewunschtasten an leicht zugänglichen Stellen	X	X	X	X	X
Türen					
Außenschwingtür einfach vorn (Einstieg)		(X)	X	X	X
Außenschwingtür doppelt	X	X	X	X	X
Ausstattung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste					
Vorrüstung Hubeinrichtung für Rollstühle (außer NF)		X	X	X	X
mechanische Rampe für Rollstühle	**Klapprampe**				
Niederflur oder Kneeling	**NF**	**Kneeling**	**Kneeling**	**Kneeling**	**Kneeling**
Stellfläche für mind. 1 Rollstuhlplatz + 1 Kinderwagenplatz (in diesem Bereich angeordnete Klappsitze zählen nicht zur Gesamtsitzplatzzahl)	X	X	X	X	X
mind. 850 mm breiter Durchgang von nächster Fahrgasttür zum Rollstuhl-/Kinderwagenplatz	X	X	X	X	X
Haltewunschtaste an für Rollstuhlfahrer leicht zugänglicher Stelle	X	X	X	X	X
Stufenkanten im Einstiegsbereich gelb	X	X	X	X	X
Umweltanforderungen					
EURO-Norm IV mit Partikelfilter	X	X	X	X	X
EURO-Norm V mit Partikelfilter	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Sicherheit					
Videoüberwachungsanlage	(X)	(X)	(X)	(X)	(X)
Erscheinungsbild					
Außenlackierung in den Farben des Nahverkehrs im Landkreis Elbe-Elster RAL 6019, Zierstreifen/Schrift RAL 6016 25 cm hoch (an den Seitenflächen darf von der Grundlackierung abgewichen werden, wenn diese für Eigenwerbung genutzt wird)	X	X	X	X	X
Sonstige Ausstattung					
Digitaler Tachograph	X	X	X	X	X
Unfalldatenschreiber	X	X	X	X	X
Vorrüstung für Mobiltelefon	X	X	X	X	X
Spannungsversorgung 24 V für Fahrscheindrucker	X	X	X	X	X
Zahltisch	X	X	X	X	X

A7 Qualitätskatalog für die Bestellung und Bewertung der Leistungen von Auftragnehmern im Fahrdienst

Qualitätsmanagementsystem der Unternehmen
im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Qualitätskatalog

für die Bestellung und Bewertung von Leistungen
von Auftragnehmern im Fahrdienst

Qualitätskatalog für die Bestellung und Bewertung der Leistungen von Auftragnehmern im Fahrdienst im zertifizierten QM-System der Unternehmen im VBB

Der Qualitätskatalog für die Bewertung von Leistungen von Auftragnehmern im Fahrdienst ist Bestandteil des gemeinsamen Qualitätsmanagementsystems der Unternehmen im VBB. Der Qualitätskatalog beschreibt die Anforderungen an Auftragnehmer (Lieferanten), die Erbringung und Bewertung von Leistungen im Fahrdienst (Service und Betrieb).

Der Qualitätskatalog ist eine Anlage zum Verkehrsvertrag für die Bestellung und Überprüfung der Leistungen von Lieferanten.

Der Qualitätskatalog berücksichtigt die Anforderungen der Normen DIN EN ISO 9001 an das zertifizierte Qualitätsmanagement-System der VBB-Unternehmen; der ÖPV-Service Norm DIN EN13816 und der an das ÖPNV-Management durch das QM-Handbuch gestellten Qualitätsanforderungen der Unternehmen im VBB.

Der Qualitätskatalog wurde in Vertretung für die Unternehmen im VBB aufgestellt durch

- Petra Hill, QMB
  Verkehrsbetriebe Brandenburg GmbH
- Andreas Franke, QMB
  Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH
- Wolfgang Heinzel, QMB
  Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
- Andreas Lorenz, QMB
  Stadtverkehrsgesellschaft Frankfurt/Oder mbH
- Bernhard Vandeck, QMB
  Barnimer Busgesellschaft mbH
- Ewald Pajonk,
  QMB für das QM-System

Hinweise zur Verwendung

Eine **Prozessbeschreibung** für die Durchführung und Bewertung von Auftragnehmern im QM-System der Unternehmen im VBB ist den Unterlagen beigefügt.

Der **Qualitätskatalog** enthält weitgehend alle Anforderungen an Unternehmen und die Erbringung von Leistungen im Fahrdienst. Für vertragliche Vereinbarungen festgelegte Qualitätsmerkmale werden durch **x** gekennzeichnet und mit der Unterschrift des Auftragnehmers gültig. Fehlende oder geänderte Qualitätsmerkmale werden im Qualitätskatalog ergänzt, so dass nur ein Gesamtkatalog besteht.

Änderungen:
Änderungen des Qualitätskatalogs sind bitte nur an die Mitglieder der Audit-Gruppe oder an den zentralen Qualitätsmanagementbeauftragten zu richten.

Gültigkeit:
Der Qualitätskatalog tritt mit dem Datum des Beschlusses durch die Geschäftsleitungen und mit Unterzeichnung durch die Mitglieder der Arbeitsgruppe sowie den QMBZ in Kraft.
Das Datum der Gültigkeit ist neben der Seitenzahl vermerkt.

Berlin, den 27. August 2003

_____
Petra Hill

_____
Andreas Franke

_____
Wolfgang Heinzel

_____
Andreas Lorenz

_____
Bernhard Vandeck

_____
Ewald Pajonk

QM-System der Unternehmen im VBB

Prozessbeschreibung

Bewertung der Auftragnehmer

Qualitätskatalog
für die Bestellung und Bewertung der Leistungen von Auftragnehmern im Fahrdienst

Inhalt

A: Anforderungen an das Unternehmen

B: Anforderungen an Leistungen im Fahrdienst

B 1. Anforderungen an das Fahrpersonal
B 2. Anforderungen an die Fahrzeuge
B 3. Anforderungen an Betrieb und Service

C: Erfassung von Informationen

C 1. Kundenbeschwerden
C 2. Umgang mit Fundsachen
C 3. Abrechnung von Fahrausweisen
C 4. Betriebliche Störungen/Unfälle

D: Bewertung von Leistungen im Fahrdienst

D 1. Prüfprotokoll Linien
D 2. Kundenzufriedenheitsmessung

E: Durchführung von Audits

E 1. Abweichungsbericht

A

Anforderungen an das Unternehmen

A
Anforderungen an das Unternehmen
Vom Unternehmen in einer Dokumentation nachzuweisen

A1	Bescheinigung des Finanzamtes und der Gemeinde über steuerliche Zuverlässigkeit, nicht älter als 3 Monate	☐
A2	Bescheinigung über die ordnungsgemäße Entrichtung der Kranken-, Renten- und Arbeitslosenversicherung, nicht älter als 3 Monate	☐
A3	Bescheinigung über die ordnungsgemäße Entrichtung der Beiträge zur Unfallversicherung, nicht älter als 3 Monate	☐
A4	Polizeiliches Führungszeugnis der antragstellenden Person, nicht älter als 3 Monate	☐
A5	Liste der in den vergangenen drei Jahren erbrachten Verkehrsleistungen: Angabe der Auftraggeber, der Leistungszeit, der eingesetzten Fahrzeuge und Nutzkilometer, nicht älter als 3 Monate	☐
A6	Der Nachweis der verkehrlichen Eignung laut gesetzlichen Vorschriften: ▪ PBefG ▪ BOKraft ▪ BOStrab	☐
A7	Einhaltung der Lenk- und Ruhezeiten lt. gesetzlichen Vorschriften, durch Fahrtenschreiberblatt und Dienstpläne (Stichprobe)	☐ Check
A8	Beachtung, Einhaltung der Anordnungen, Dienstvorschriften des Auftraggebers (Stichprobe)	☐ Check
A9	Einhaltung der gesetzlichen, arbeitsrechtlichen, berufsgenossenschaftlichen Anforderungen und Umweltanforderungen	☐

A10	Verpflichtung zur Angabe der Anforderungen an das Fahrpersonal und zu den Beschäftigungsverhältnissen	☐ Checkliste B1
A11	Verpflichtung zu Angaben der Anforderungen an die Fahrzeuge	☐ Checkliste B2
A12	Verpflichtung zur Anwendung des Verbundtarifs	☐
A13	Verpflichtung zur durch den Auftraggeber vorgegebenen Abrechnung der Einnahmen	☐ Checkliste C3
A14	Verpflichtung zur Zusammenarbeit bei der Abstimmung der Fahrpläne	☐
A15	Bereitstellung von Daten zum Umgang mit Kundenbeschwerden: - Kundenbeschwerdebuch / Antworten auf Kundenbeschwerden Mitarbeit an der Fahrplangestaltung	☐ Checkliste C1
A16	Nachweis über einen zufriedenstellenden Service für den Kunden: - Prüfung der Linienqualität - Messen der Kundenzufriedenheit - Schulung des Fahrpersonals(s. Anforderungen an das Fahrpersonal) - Zustand der Fahrzeuge (s. Anforderungen an Fahrzeuge)	☐
A17	Bereitstellung leistungsbezogener Daten: ▪ Fahrgastzahlen entsprechend Vorgabe des Auftraggebers ▪ Leistungsausfall	☐

A18	Verpflichtung zur Bereitstellung und Information über betriebs- und sicherheitsrelevante Daten ▪ Verkehrsunfälle ▪ Unfallschwerpunkte ▪ Übergriffe auf Fahrer / Fahrgäste ▪ Vandalismusschäden ▪ Ausfall von Fahrzeugen und Personal ▪ Einsatz von Ersatzfahrzeugen bzw. –personal ▪ Sonstige betriebliche Störungen	☐ siehe Check-liste C4
A19	Verpflichtung zur Sicherung, Aufbewahrung und Rückgabe von Fundsachen entspr. Vorgaben des Auftraggebers	☐ siehe Check-liste C2

Verpflichtung zur Kontrolle der Einhaltung der Anforderungen. Nachweis jährlich.	
Unterschrift des Unternehmers:	Datum

B

Anforderungen an Leistungen im Fahrdienst

B 1. Anforderungen an das Fahrpersonal

B 2. Anforderungen an die Fahrzeuge

B 3. Anforderungen an Betrieb und Service

B 1
Anforderungen an das Fahrpersonal
Prüfung im Unternehmen

1	Name:	
2	Vorname:	
3	Geburtsdatum:	
4	Anschrift: Straße, PLZ, Ort:	
5	Führerschein-Nr.: P-Schein-Nr.: Ausstellungsdatum: gültig bis:	
6	Einstellungsdatum:	
7	Wurde in den letzten 5 Jahren nicht vom Auftraggeber personen- oder verhaltensbedingt gekündigt	☐
8	Abgeschlossene Berufsausbildung	☐
9	Ausbildung „Fachkraft im Verkehrsservice“ (bei Nichterfüllung: Nachweis ½ Jahr nach Vertragsabschluss)	☐
10	Verpflichtung zur Einhaltung der gesetzlichen und betrieblichen Vorschriften (Stichprobe)	☐ Check
11	Beachtung der Unfallverhütungsvorschriften (Stichprobe)	☐ Check
12	Einhaltung der Anforderungen der BOKraft	☐
13	Einhaltung der Sicherheitsvorschriften (UVV)	☐

14	Einhaltung und Beachtung der Verkehrsrechtsvorschriften und Beförderungsbedingungen	☐
15	Einhaltung der 0,0 ‰ -Grenze sowie Nichteinnahme von Rausch-und Betäubungsmitteln	☐
16	Beachtung der betrieblichen Informationen des Auftraggebers	☐
17	Rufbereitschaft bzw. Bereitschaftsdienst	☐
18	Einhaltung der Dienstvorschriften	☐
19	Einhaltung der Festlegungen zum Umgang mit Fundsachen (vgl. C 2)	☐ Check
20	Bedienung der Fahrgäste gemäß den geltenden Tarif- und Beförderungsbedingungen	☐
21	Verkauf und Kontrolle von Fahrausweisen	☐
22	Ordnungsgemäße Abrechnung der Einnahmen	☐
23	Weiterbildung	☐
24	Einhaltung der Meldevorschriften (vgl.C 4)	☐ Check

Vor Ort zu überprüfen

25	**Nachzuweisende Voraussetzungen / Fähigkeiten der Mitarbeiter:**	
	Orts- und Streckenkunde	☐
	Netz- und Linienkenntnisse	☐
	Fahrplankenntnisse	☐
	Tarifkenntnisse	☐

	Kenntnisse BOKraft, PBefG, DFBus	☐
	Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift	☐
26	**Serviceleistungen:**	
	Erteilen von Auskünften	☐
	Höfliche und zuvorkommende Behandlung von Kunden	☐
	Warten auf Kunden	☐
	Abwarten von Anschlüssen	☐
	Hilfeleistungen für mobilitätseingeschränkte Personen	☐
	Haltestellenansage (bei fehlender Technik) und Durchsage aktueller Informationen im Fahrzeug und Fahrgastauskünfte	☐
	Einhalten des durch den Auftraggeber vorgeschriebenen Erscheinungsbildes	☐
	Fähigkeit und Bereitschaft, auf Kunden zuzugehen – auch in schwierigen Situationen	☐
	Erfassen, Weitergeben und Auswerten von Kundenbeschwerden (vgl. C 1)	☐
	Vorausschauendes Fahren	☐
27	**Verpflichtung zum Mitführen von aktuellen Unterlagen und servicebedingten Gegenständen:**	
	Sozialversicherungs-Ausweis	☐
	Genau gehende Uhr	☐
	Fahrplan	☐

	Linien- und Kursdokumente/Dienstunterlagen	☐
	Tarifbestimmungen und Tabellen	☐
	Beförderungsbedingungen	☐
	Servicenummer/Hotline	☐
	Visitenkarte	☐
	Namensschild, das den Fahrer gegenüber Kunden ausweist	☐
	Liste der Ansprechpartner bei Fragen und Problemen	☐

Unterschrift des Fahrers:	Datum
Unterschrift des Unternehmens:	Datum

B 2
Anforderungen an die Fahrzeuge
Nachweisführung im Unternehmen

1	Fahrzeugtyp:	
2	Kennzeichen:	
3	KfZ-Schein:	
4	Versicherung:	
5	Letztes HU-Datum:	
6	Letztes ZU-Datum:	
7	SP – letztes Datum:	
8	AU-Datum:	
9	Baujahr (max. Alter der Fahrzeuge: .... Jahre)	
10	Fahrerarbeitsplatz lt. VDV-Empfehlung	☐
11	**Beschilderung**	
	Schild „Im Auftrag der...“ seitlich,vorn	☐
	VBB Logo	☐
	Fahrzielanzeige gemäß BOKraft : Front: Kennzeichnung von Ziel und Liniennummer Heck: Liniennummer	☐ ☐
	Seite rechts: Kennzeichnung von Ziel, Linienverlauf und Liniennummer	☐
	Tarif- und Beförderungsbedingungen	☐
	Hinweisschilder und Piktogramme lt. VDV-Empfehlung	☐

	Türen: Hinweis Einstieg, Kasse, Automat	☐
	Voraussetzungen für Schülerbeförderung (Schulbusschilder und –schaltung)	☐
12	**Äußeres Erscheinungsbild**	
	Vollständige, einwandfreie Lackierung (ohne Spachtelstellen und Beulen in der Fahrzeughaut)	☐
	Kein sichtbarer Rost	☐
	Lackierung in den Farben des Auftraggebers	☐
	Entsprechend den Vorgaben im VBB	☐
13	**Technische Ausstattung**	
	den Vorschriften der StVO, StVZO und BOKraft entsprechend	☐
	Technische Ausstattung für Schülerbeförderung	☐
	Bestuhlung entspr. Linienausführung	☐
	Zahltisch	☐
	Fahrscheindrucker	☐
	Fahrscheinautomat	☐
	Entwerter	☐
	Notrufeinrichtung	☐
	Funk	☐
	RBL	☐
	Handy	☐
	Videoüberwachung	☐

	Sprechanlage zur Information der Fahrgäste	☐
	Klimaanlage	☐
	Heizung: Leistung der Heizungsanlage gewährleistet komfortable gleiche Temperatur	☐
	Lüftung (lt. VDV-Empfehlung)	☐
	Auffahrrampe	☐
	Hubeinrichtung für Rollstühle	☐
	Freier Durchgang für Rollstühle: entspr. Vorschrift	☐
	Ausreichend große Fläche für einen Rollstuhl und zwei Kinderwagen im Türbereich einschl. Halteeinrichtungen	☐
	Notsignalschalter an für Rollstuhlfahrer leicht zugänglicher Stelle	☐
	Videoüberwachung	☐
	Innenbeleuchtung (lt. VDV-Rahmenempfehlung)	☐
	...% vom Gesamtfassungsvermögen sind Sitzplätze	☐
	Sitzschalen mit auswechselbaren Sitz- und Rückenpolstern	☐
	Ausreichende Anzahl von Haltemöglichkeiten im Stehplatz- und Einstiegsbereich	☐
14	**Technische Parameter**	
	Fahrzeugart: ..... (bitte einfügen)	☐

	Kraftstoff: Diesel	☐
	Alternative Energien	☐
15	**Einrichtungen zur Information der Fahrgäste**	
	Mikrofon	☐
	Lautsprecher	☐
	Liniennetzplan	☐
	Anzeige des Namens der nächsten Haltestelle	☐

Unterschrift des Unternehmens	Datum

B 3
Anforderungen an Betrieb und Service

Im Unternehmen zu prüfen

1	Pünktlichkeit(sgrad) lt. Vorgabe des Auftraggebers	☐
2	Zuverlässigkeit (Ausfall von Fahrten) lt. Vorgabe des Auftraggebers	☐
3	Anschlusssicherung: Gewährleistung von vom Auftraggeber vorgegebenen Übergängen an Knotenpunkten	☐
4	**Kommunikation**	
	Erreichbarkeit von…….bis.....	☐
	Gewährleistung der Verbindung Fahrer/ Leitstelle	☐
	Verbindung zu betrieblichen Bereitschaftsdiensten	☐
	Verbindung zur Polizei	☐
5	**Sicherheit**	
	Aufsichts- und Sicherheitspersonal	☐
6	**Sauberkeit**	
	Reinigungsnachweis:	
	Tägliche Besenreinigung Wöchentliche Nassreinigung innen und außen, einschl. Scheiben	☐ ☐

	Mindestens 1mal jährlich Grundreinigung des gesamten Fahrzeuginnenraums	☐
	Behebung von Vandalismusschäden	☐
	Außenreinigung: Rhythmus	☐
	Beseitigung von Papier, Dosen, etc. im Fahrzeug durch den Fahrer an der Endstelle	☐
	Umgehender Ersatz oder Reinigung für Fahrzeuge mit groben Verschmutzungen	☐

Vor Ort zu prüfen

7.	Prüfung der Anforderungen an das Fahrpersonal	☐
8.	Prüfung der Anforderungen an die Fahrzeuge	☐
9.	Prüfung der Anforderung an Betrieb und Service	☐
10	Pünktlichkeit bei Ein- oder Ausfahrt	☐
11	Linien- und Kursdokumente auf aktuellem Stand	☐
12	Anschlusssicherung: Gewährleistung von Übergängen an Knotenpunkten	☐
13	**Sauberkeit**	
	Fahrzeug innen	☐
	Fahrzeug außen	☐
	Scheiben innen	☐
	Scheiben außen	☐
	Keine Vandalismusschäden	☐

C

Erfassung von Informationen

C 1 Kundenbeschwerden

C 2 Umgang mit Fundsachen

C 3 Abrechnung von Fahrausweisen

C 4 Betriebliche Störungen / Unfälle

C 1

Kundenbeschwerden

Erfassung von Kundenbeschwerden

Beschwerdesachverhalt (Kunde)	telefonisch ☐ schriftlich ☐ persönlich ☐

ggf. weiterführende Erläuterungen (Mitarbeiter) –Situation, nähere Umstände:

Konnte der Sachverhalt unmittelbar geklärt werden?	Ja ☐	Nein ☐
Wenn ja, in welcher Weise?		

War der Kunde mit der Klärung zufrieden?	Ja ☐	Nein ☐

Wenn nein, wünscht der Kunde eine weiterführende Antwort?	Ja ☐	Nein ☐

Telefonisch ☐	Telefonnr. des Beschwerdeführers:
Schriftlich ☐	Anschrift des Beschwerdeführers :
	Herr/Frau:
	Straße:
	Wohnort:
	PLZ:

Die Beschwerde wurde entgegengenommen
Von:
Am (Datum):
Um (Uhrzeit):

Weiterleitung an:	.....
	.....
SOFORT	.....
	.....

Unterschrift des Mitarbeiters:	Bearbeitung bis:
	Unterschrift:

C 2

Umgang mit Fundsachen

Fundgegenstand (Nr.)			Bemerkung
Gefunden am:	um:	Uhr	
Auf der Fahrt von			
nach:			
im Fahrzeug (Kennzeichen):			
Anschrift des Finders:			
Datum:	Unterschrift des Fahrers:		

Fundgegenstand (Nr.)			Bemerkung
Gefunden am:	um:	Uhr	
Auf der Fahrt von			
nach:			
im Fahrzeug (Kennzeichen):			
Anschrift des Finders:			
Datum:	Unterschrift des Fahrers:		

C 3.1
Abrechnung von Einzelfahrausweisen durch Fahrer

Im Unternehmen zu prüfen

1	Name:		
2	Vorname:		
3	Ausgabe der Fahrausweise	Anzahl: Wert:	Datum
4	Einnahmen (Euro)		
5	Wechselgeld (Euro)	Ausgabe: Bestand:	

C 3.2
Abrechnung elektronisch verkaufter Fahrausweise

- lt. Hersteller –

C 4
Betriebliche Störungen/ Unfälle

Art des Unfalls: **Art der betrieblichen Störung:**		
Tag:	Uhrzeit:	Ort:
Grund:		
Eingeleitete Maßnahmen:		
Langfristige Maßnahmen:		

Unterschrift des Mitarbeiters	Datum

D

Bewertung von Leistungen im Fahrdienst

D 1 Prüfprotokoll (Audit) Linien

D 2 Kundenzufriedenheitsmessung

Prüfprotokoll Fahrt im Fahrzeug/ Fahrpersonal/ Fahrzeuge

Prüfer: Prüfdatum: Uhrzeit:
Fahrzeug: Linie: Unternehmen:
Einstieg-Haltestelle:
Zwischen-Haltestelle: Ausstieg-Haltestelle:
Wetter: ☐ trocken ☐ nass ☐ Schnee Temperatur ca. ..... ℃

Gesamturteil/Anzahl der erfüllten Q-Merkmale

	1	2	3	4	5	6	7	Erfüllung in %
IST								
SOLL								

Unterschrift des Prüfers

Qualitätsmerkmale	Bewertung +	Bewertung –	trifft nicht zu	Anmerkungen
1 Fahrt im Fahrzeug (5)				
Pünktlichkeit der Abfahrt bei Einstieg	☐	☐	☐	
Pünktlichkeit während der Fahrt	☐	☐	☐	
Pünktlichkeit der Ankunft bei Ausstieg	☐	☐	☐	
Zuverlässigkeit der Anschlussverbindung	☐	☐	☐	
Vorgegebener Fahrzeugeinsatz eingehalten	☐	☐	☐	
2 Fahrpersonal (9)				
Erscheinungsbild	☐	☐	☐	
Freundlichkeit	☐	☐	☐	
Hilfsbereitschaft	☐	☐	☐	
Qualität der Auskünfte	☐	☐	☐	
Durchsage der erforderlichen Informationen	☐	☐	☐	
Namensschild	☐	☐	☐	
Warten auf Kunden	☐	☐	☐	
Fahrweise	☐	☐	☐	
Vorhandensein des Begleitdienstes	☐	☐	☐	
3 Sauberkeit und Zustand des Fahrzeuges (12)				
Fahrzeug außen	☐	☐	☐	
Lackschäden	☐	☐	☐	
Rost	☐	☐	☐	
Fahrzeug innen	☐	☐	☐	
Scheiben außen	☐	☐	☐	
Scheiben innen	☐	☐	☐	
Fußboden	☐	☐	☐	
Sitzplätze	☐	☐	☐	
Innenverkleidung	☐	☐	☐	
Heizung	☐	☐	☐	
Klima	☐	☐	☐	
Lüftung	☐	☐	☐	
4 Beschilderung (1)	☐	☐	☐	
5 Technische Ausstattung (1)	☐	☐	☐	
6 Funktionsfähigkeit der Einrichtungen (11)				
Zahltisch/Fahrscheindrucker	☐	☐	☐	
Entwerter	☐	☐	☐	
Fahrkartenautomat	☐	☐	☐	
Beleuchtung	☐	☐	☐	
Türen	☐	☐	☐	
Zielanzeiger (außen)	☐	☐	☐	
Haltestellen-Verlaufsanzeige (innen)	☐	☐	☐	
Haltestellen-Anzeige (innen)	☐	☐	☐	
Haltestellen-Ansage	☐	☐	☐	
Kneeling	☐	☐	☐	
Rampe/Lift	☐	☐	☐	
7 Qualität der Informationen (3)				
Richtigkeit der Zielanzeige	☐	☐	☐	
Aktualität der Liniennetzpläne	☐	☐	☐	
Beschilderung	☐	☐	☐	

Hinweise zur Durchführung der Bewertung

Q-Merkmal	Erläuterung/Spezifikation
Beschilderung	Front: Kennzeichnung Ziel und Liniennummer Hinten: Liniennummer Seite rechts: Kennzeichnung von Ziel, Linienverlauf und Liniennummer VBB-Logo Schild im Auftrag…… Türen: Hinweis: Einstieg/Kasse/Abstand
	Hinweisschilder/Piktogramme Tarif-/Beförderungsbedingungen

Technische Ausstattung	- RBL - Funk - Handy - Mikrofon - Lautsprecher - Verbindung Fahrerleitstelle
	- Notfalleinrichtung (Strab) - Videoüberwachung - Haltemöglichkeiten - Schülerbeförderung
	- Durchgang/Stellplatz für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen - Signalschalter für Rollstuhlfahrer

E

Durchführung von Audits

E 1 Abweichungsbericht

Qualitätsmanagement -System Unternehmen im VBB DOK QMB^{Z}	**Bewertung der Auftragnehmer Begutachtung Abweichungsbericht**		**Anlage E 1** Auditbericht
Begutachter:	Datum:	Unterschrift:	Seite von
Festgestellte Abweichung: _____ Unterschrift des Antragstellers			
Festgelegte Maßnahmen:			
Ergebnis der Nachbegutachtung: _____ Unterschrift des Begutachters			

A8 Regelungen zur Qualitätssteuerung und zu Vertragsstrafen bei Leistungsmängeln

1. Qualitätssteuerung

Zur Sicherstellung der Erbringung der vertragsgemäßen Qualität werden nachfolgende Regelungen zur Qualitätssteuerung und zu Vertragsstrafen bei Leistungsmängeln getroffen. Einen Überblick über die Regelung gibt die nachfolgende Tabelle. Die Regelungen der nachfolgenden Abschnitte haben im Zweifel Vorrang vor den Angaben in der Tabelle.

Kurzbeschreibung Leistungsmangel	Kurzbeschreibung vertragliche Sanktion	Geregelt in Abschn.:
Ausfall einer Fahrt (auch verfrühte Abfahrt, Verspätung von mehr als 30 Minuten)	Nichtvergütung der ausgefallenen Leistung Vertragsstrafe von 60 Euro je ausgefallener Fahrt	1.1
Fahrt gilt als verspätet (mehr als fünf Minuten, weniger als 30 Minuten nach der planmäßigen Abfahrt	Je verspäteter Fahrt ist eine Vertragsstrafe von 30 Euro zu zahlen	1.2
Fahrzeug entspricht nicht den sicherheitsrechtlichen Erfordernissen	Vertragsstrafe in Höhe von 200 Euro	1.3
Fahrzeug entspricht nicht den sicherheitsrechtlichen Erfordernissen und wird länger als 1 Kalendertag eingesetzt.	Fristlose Kündigung	1.3
Fahrzeug entspricht nicht den sonstigen vertraglichen Vereinbarungen	Vertragsstrafe in Höhe von 60 Euro	1.3
Der vorgeschriebene Tarif wird nicht angewendet	Vertragsstrafe in Höhe von 200 Euro	1.4
Die notwendigen Verkaufsgeräte werden nicht mitgeführt	Vertragsstrafe in Höhe von 200 Euro	1.5
Rauchen während der Beförderung von Fahrgästen	Vertragsstrafe in Höhe von 60 EURO	1.6

1.1. Zuverlässigkeit / Fahrtausfälle

1.1.1. Als ausgefallen (nicht erfüllt) gelten alle Leistungen, die ausgefallen sind, die vor der fahrplanmäßigen Abfahrtszeit durchgeführt werden oder die mit einer Verspätung von mindestens 30 Minuten durchgeführt werden. Bezugsgröße der Betrachtung sind die einzelnen Fahrten, die gemäß Fahrzeugumlaufplan am jeweiligen Tag zu den angegebenen Zeiten zwischen dem jeweiligen Anfangs - und Endpunkt durchzuführen sind.

1.1.2. Als ausgefallen gelten auch Fahrten, wenn ohne objektives Erfordernis vom vorgeschriebenen Linienweg abgewichen wird. Die Darlegungslast für das Vorliegen des Erfordernisses trägt der AN.

1.1.3. Ist eine Verspätung von mehr als 30 Minuten vorhersehbar, informiert der AN den AG unverzüglich telefonisch. Der AG kann den AN anweisen, die Fahrt durchzuführen. Die Fahrt gilt dann nicht als ausgefallen, sondern lediglich als verspätet.

1.1.4. Der AN ist zur Berichterstattung über alle ausgefallenen Leistungen verpflichtet. Die Erfassung erfolgt durch die Fahrer. Der Fahrer des betroffenen Fahrzeugs erstellt hierbei eine Meldung unter Verwendung des in **Anlage MFA** enthaltenen Musters. Die Meldung muss durch den AN binnen 24 Stunden an den AG übergeben werden, Fax möglich.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

1.1.5. Die ausgefallenen Leistungen werden nicht vergütet. Zusätzlich wird eine Vertragsstrafe von **€ 60,00 (in Worten sechzig)** je ausgefallener Fahrt fällig.

1.1.6. Die vereinbarte Strafe ist unabhängig davon zu zahlen, ob der Ausfall der Fahrt vom AN, seinen Mitarbeitern oder anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Vertragsleistungen bedient, zu vertreten ist. Der Geldbetrag ist nur dann nicht zu zahlen, wenn der Ausfall von Fahrten infolge einer vom AG an den AN erteilten Weisung eintritt oder wenn der Ausfall auf Umständen beruht, die der AN auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte (z.B. höhere Gewalt). Die Beweislast für das Vorliegen höherer Gewalt trägt der AN.

1.1.7. Der AG ist berechtigt, Kontrollen selbst vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Kontrollen gelten als Nachweis für den Ausfall der jeweiligen Fahrten. Die Kontrollberichte müssen dem AN auf Verlangen vorgelegt werden.

1.1.8. Als Nachweis für den Ausfall von Fahrten gilt auch, wenn mindestens drei entsprechende Beschwerden von Fahrgästen vorliegen und keine begründeten Zweifel an deren Stichhaltigkeit vorgebracht werden.

1.1.9. Erbringt der AG durch Kontrollen oder Fahrgastbeschwerden den Nachweis, dass die Leistung ausgefallen ist, und wird der Ausfall vom AN nicht entsprechend der Vorgabe von Abschnitt 1.1.4. berichtet, wird zusätzlich eine Vertragsstrafe in neunfacher Höhe des Leistungspreises für die ausgefallene Leistung fällig.

1.2. Pünktlichkeit

1.2.1. Als pünktlich gelten alle Fahrten, die binnen einer Zeitspanne von fünf Minuten ab der im Umlaufplan ausgewiesenen Abfahrtszeit erbracht werden.

1.2.2 Als unpünktlich gelten Fahrten, die mehr als fünf Minuten und weniger als 30 Minuten zu spät durchgeführt wurden.

1.2.3. Je verspäteter die Fahrt beginnt wird eine Vertragsstrafe von **€ 30,00 (in Worten: dreißig)** fällig.

1.2.4. Die vereinbarte Strafe ist unabhängig davon zu zahlen, ob die Verspätung vom AN, seinen Leuten oder anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Vertragsleistungen bedient zu vertreten ist. Der Geldbetrag ist nur dann nicht zu zahlen, wenn die Verspätung infolge einer vom AG an den AN erteilten Weisung eintritt oder wenn die Verspätung auf Umständen beruht, die der Auftragnehmer auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte (z.B. höhere Gewalt). Normale verkehrsbedingte Verspätungen gelten nicht als höhere Gewalt. Die Beweislast für das Vorliegen höherer Gewalt trägt der AN.

1.2.5. Der AG ist berechtigt, Kontrollen der Pünktlichkeit vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Das Ergebnis dieser Kontrollen gilt als Nachweis für die Verspätung der jeweiligen Fahrt. Der Kontrollbericht muss dem AN auf Verlangen vorgelegt werden.

1.2.6. Als Nachweis für Verspätung gilt auch, wenn mindestens drei entsprechende Beschwerden von Fahrgästen vorliegen und keine begründeten Zweifel an deren Stichhaltigkeit vorgebracht werden.

1.3. Fahrzeugeinsatz und Zustand der Fahrzeuge

1.3.1. Der AN meldet dem AG unverzüglich alle Fahrzeuge, die für die Durchführungen der vereinbarten Leistungen eingesetzt werden sollen, lt. Anmietvertrag.

1.3.2. Der AN darf im Ausnahmefall, wenn dadurch der Ausfall oder die Verspätung von Fahrten vermieden werden kann, bei kurzfristigen Betriebsstörungen dem AG nicht gemelde-

te Fahrzeuge einsetzen. Dies ist dem AG unverzüglich, spätestens am folgenden Werktag, mit Angabe der Gründe zu berichten.

1.3.3. Der AG behält sich die Kontrolle vor, ob ausschließlich die gemeldeten Fahrzeuge eingesetzt werden und ob sich die Fahrzeuge im vertragsgemäßen Zustand befinden. Der Kontrollbericht gilt als Nachweis für Leistungsmängel.

1.3.4. Der Kontrollbericht muss dem AN auf Verlangen vorgelegt werden. Als sicherheitsrelevanter Mangel gilt der Einsatz eines Fahrzeuges, das nicht den sicherheitstechnischen Vorschriften der StVZO entspricht bzw. dessen betriebs- und verkehrssicherer Zustand nicht gegeben ist oder dessen Betriebserlaubnis oder Haftpflichtversicherung abgelaufen bzw. dessen Fristen für die vorgeschriebenen Untersuchungen im Sinne von §§ 29, 47 a, 57 b StVZO abgelaufen sind.

1.3.5. Werden bei Fahrzeugen sicherheitsrelevante Mängel festgestellt, werden die nachfolgend beschriebenen Vertragsstrafen fällig:

- Bei Einsatz von Fahrzeugen mit sicherheitsrelevanten Mängeln im Linienverkehr enthält der AN keine Vergütung für den betroffenen Kurs und es wird zusätzlich eine Vertragsstrafe von € 200,00 (in Worten: zweihundert) fällig;
- Bei Einsatz von Fahrzeugen mit schwerwiegenden sicherheitsrelevanten Mängeln trotz schriftlicher Abmahnung des AG für länger als 24 Stunden im Linienverkehr, ist der AG zusätzlich zur fristlosen Kündigung des Vertrages berechtigt.

1.3.6. Als nicht den vertraglichen Anforderungen entsprechende Fahrzeuge der Einsatz eines Fahrzeuges das nicht den im Anmietvertrag genannten Anforderungen des AG entspricht, insbesondere

- der Einsatz eines Fahrzeuges, bei dem das Schild „Wir fahren im Auftrag der....." nicht oder nicht für den Fahrgast gut sichtbar angebracht ist;
- der Einsatz eines Fahrzeuges, bei dem der Reiseleitersitz im Fahrzeug nicht ausgebaut ist;
- der Einsatz eines Fahrzeuges, an dem augenscheinlich Unfall – oder Rostschäden nicht beseitigt worden sind;

1.3.7. Bei Einsatz von Fahrzeugen im Linienverkehr, die nicht den vertraglichen vereinbarten Anforderungen entsprechen, wird eine Vertragsstrafe von **€ 60,00 (in Worten: sechzig)** fällig.

1.3.8. Zum Nachweis, dass Fahrzeuge mit Sicherheitsrelevanten Mängeln oder Fahrzeuge, die nicht den vertraglichen Anforderungen entsprechen im Linienverkehr des AG eingesetzt werden, ist der AG berechtigt, Kontrollen selbst vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Die Kontrollen müssendem AN auf Verlangen vorgelegt werden. Der AG kann insbesondere verlangen, dass ihm die Fahrzeugpapiere und Prüfbücher des TÜV vorgelegt werden. Als Nachweis gelten auch Fotographien und Videoaufnahmen der infrage stehenden Fahrzeuge.

1.3.9. Von der Zahlung der fälligen Vertragsstrafe unberührt bleibt das Recht des AG, bei Strafe – oder Bußgeld bewehrten Verstößen die der Verkehrssicherheit geltenden Vorschriften Anzeige zu erstatten und die Genehmigungsbehörde davon in Kenntnis setzen. Das gilt auch für das Recht des AG zur fristlosen Kündigung für den Fall, dass im Linienverkehr des AG Fahrzeuge mit schwerwiegenden sicherheitsrelevanten Mängeln eingesetzt werden.

1.4. Anwendung Tarif

1.4.1. Bei Feststellung, dass nicht der vorgeschriebene Tarif angewendet, dass keinefunktionierenden Verkaufsgeräte oder keine Fahrscheine oder Ersatzfahrscheine mitgeführt werden, wird eine Vertragsstrafe von € 200,00 (in Worten: zweihundert) fäl-

lig. Das Nichtanwenden des vorgeschriebenen Tarifs, schließt folgendes Tun oder Unterlassen ein:

- das Unterlassen von Fahrscheinkontrollen bei Einstieg der Fahrgäste in das Fahrzeug;
- die Beförderung von Fahrgästen ohne gültigen Fahrausweis;
- das Entnehmen von Beförderungsentgelten ohne Aushändigung eines Fahrscheines oder Fahrausweises;

Der AG kann vom AN verlangen, dass diesbezüglich unzuverlässige Fahrer nicht für die vertragsgegenständlichen Leistungen eingesetzt werden. Stellt der AG fest, dass das Fahrpersonal des AN wiederholt Beförderungsentgelte entgegennimmt, ohne das ein (entwerteter) Fahrschein ausgehändigt wird, ist der AG bei erfolgloser Abmahnung des AN berechtigt, den Vertrag mit dem AN fristlos zu kündigen.

1.4.2 Bei der Entgegennahme von Beförderungsentgelten ohne Aushändigung eines Fahrscheines behält sich der AG zudem das Ergreifen strafrechtlicher Maßnahmen vor.

1.5. Sauberkeit

1.5.1. Das Fahrzeug – sowie insbesondere alle Kunden bezogenen Einrichtungen wie Sitze, Haltestangen, Türöffnungstaster, Halteanforderungstaster und Entwerter – müssen frei sein von anhaftenden, klebenden oder übel riechenden Substanzen.

1.5.2. Der AN überwacht die Fahrzeuge hinsichtlich Funktion und Sauberkeit regelmäßig und vollständig. Der AN hat dafür zu sorgen, dass die Fahrzeuge während des Betriebes in einem sauberen Zustand sind. Grobe Verunreinigungen wie Dosen, Plastiktüten, Zeitschriften, Werbung oder Kaugummi sind an der Endhaltestelle zu entfernen.

1.5.3. Das Fahrzeug hat außen einen der Jahreszeit angemessenen Sauberkeitsgrad aufzuweisen.

1.5.4. Die Beweislast, dass angemessene Betriebliche Maßnahmen zur Gewährleistung der vertragsgemäßen Sauberkeit durchgeführt werden, trifft den AN. Der AN hat insbesondere einen Reinigungsplan zu entwickeln und zu dokumentieren.

1.5.5. Der AG ist berechtigt, Kontrollen selbst vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Kontrollen gelten als Nachweis für ungenügende Sauberkeit. Die Kontrollberichte müssen dem AN auf Verlangen vorgelegt werden.

1.5.6. Als Nachweis für ungenügende Sauberkeit gilt auch, wenn mindestens drei entsprechende Beschwerden von Fahrgästen vorliegen und keine begründeten Zweifel an deren Stichhaltigkeit vorgebracht werden.

1.6. Personalverhalten

1.6.1. Raucht ein Fahrer während der Durchführung der vereinbarten Leistungen im Fahrzeug, wird eine Vertragsstrafe von € 60,00 (in Worten: sechzig) fällig. 1.6.2. der AG ist berechtigt, Kontrollen selbst vorzunehmen oder vornehmen zu lassen. Die Ergebnisse dieser Kontrollen gelten als Nachweis für die Nichteinhaltung des Rauchverbotes. Die Kontrollberichte müssen dem AN auf Verlangen vorgelegt werden.

1.6.3. Als Nachweis für die Nichteinhaltung des Rauchverbotes gilt auch, wenn mindestens drei entsprechende Beschwerden von Fahrgästen vorliegen und keine begründeten Zweifel an deren Stichhaltigkeit vorgebracht werden.

1.6.4. Der AN trägt die Darlegungslast dafür, dass im Kundenverkehr befindliche Mitarbeiter mindestens einmal jährlich an Schulungen mit folgenden Mindestinhalten teilnehmen:

- Netz- und Ortskunde
- VBB-Tarif
- Kundenkommunikation

Der AN trägt die Darlegungslast dafür, dass im Kundenverkehr befindliche Mitarbeiter jeweils vor Tarifänderungen in geeigneter Weise zum neuen Tarif geschult wurde.

1.7. Maßnahmenplan

1.7.1. Der AG ist berechtigt, auf der Grundlage von eigenen Kontrollergebnissen oder von stichhaltigen Beschwerden der Fahrgäste bezüglich der Anforderungen dieser Leistungsbeschreibung den AN zu einer gemeinsamen Beratung zu bestellen und diesen, sofern er dies für erforderlich hält, kurzfristig zur Vorlage eines Maßnahmenplanes zur Behebung der festgestellten Leistungsmängel zu verpflichten. Dies ist insbesondere auch dann gegeben, wenn binnen eines Zeitraums von zwei Monaten Vertragsstrafen in Höhe von mindestens **€ 500,00 (in Worten: fünfhundert)** fällig werden. Der AG kann verlangen, dass im Maßnahmenplan eine angemessene, knappe Frist festgesetzt wird, innerhalb derer die festgestellten Leistungsmängel behoben sein soll.

1.7.2. Wird der verlangte Maßnahmenplan vom AN nicht fristgerecht vorgelegt oder werden die im Maßnahmenplan enthaltenen Maßnahmen vom AN nicht innerhalb der darin festgelegten Frist umgesetzt oder bestehen die festgestellten Mängel trotz Durchführung der Maßnahmen fort, so gilt die

Verkehrsleistung als nicht ordnungsgemäß erbracht. In diesem Fall wird das Leistungsentgelt **um einen Abzugsbetrag in Höhe von 20 % des vereinbarten Leistungspreises** für die davon betroffenen Umläufe bis zur Feststellung der Beseitigung des Mangels reduziert. Handelt es sich bei einem fortbestehenden Leistungsmangel um einen schwerwiegenden Leistungsmangel, ist der AG zur Kündigung des Vertrages mit dem AN ohne Einhaltung von Fristen berechtigt.

1.8. Begrenzung der Gesamthöhe der Sanktionen und Sonderkündigungsrecht

1.8.1. **Die Gesamthöhe der Vertragsstrafen ist auf € 2.000,00 (in Worten: zweitausend) in drei Monaten begrenzt**. Überschreitet die vom AN zu bezahlende Vertragsstrafe innerhalb eines Zeitraums von drei Monaten den Betrag von € 2.000,00 ist der AG berechtigt, den Vertrag wegen Unzuverlässigkeit des AN aus wichtigem Grund zu kündigen.

1.8.2. Das Recht des AG zur fristlosen Kündigung des Vertrages nach Maßgabe von 1.4.1 und 1,3,9 sowie nach 1.7.2 und den Ziffer 4 der ZVB (Zusätzlichen Vertragsbedingungen) und § 8 der VOL/B bleibt davon unberührt.

2. Mitwirkungspflichten

2.1. Der AN ist verpflichtet, im Rahmen der Ausführung der ihm übertragenen Fahrdienste und Leistungen daran mitwirken, dass die dem AG gegenüber den Behörden, der Öffentlichkeit, den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern bestehenden gesetzlichen und vertraglichen Obliegenheiten in dessen Interessen ordnungsgemäß erfüllt werden und dem AG durch die Verletzung bestehender Obliegenheiten keine Nachteile entstehen.

2.2. Soweit der AG zur Erfüllung der ihm obliegenden gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtungen aus die Mitwirkung des AN angewiesen ist, ist der AN zur Mitwirkung verpflichtet. Das gilt insbesondere für die unter die Auskunfts- und Rechenschaftspflicht fallende Pflicht des AN, dem AG Daten und Fakten, die mit der Personenbeförderung zusammenhängen und die der AG zur Erfüllung seiner Aufgaben benötigt, zur Verfügung zu stellen.

2.3. Der AG kann insbesondere verlangen, dass der AN Verkehrszählungen und sonstige mit der Beförderung zusammenhängende statistische Erhebungen, die der AG durchzuführen verpflichtet ist für den AG durchführt. Für die angemessenen Ausgleich verlangen, der möglichst vor Durchführung der Verkehrszählung oder Erhebung der Daten der Höhe nach schriftlich mit dem AG zu vereinbaren ist.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

2.4. Sofern der AN in Ausübung seiner Tätigkeiten feststellt, dass der AG durch Verbesserung oder Änderung der FUP die Verkehrsbedürfnisse besser befriedigen oder die Fahrten effizienter gestalten und damit Kosten sparen kann oder wenn er- aufgrund von Beschwerden der Fahrgäste oder auf andere Weise- Kenntnis davon erlangt, dass die Linienführung, Fahrpläne und/oder Beförderungsbedingungen nicht oder nicht mehr den Verkehrsbedürfnissen der Öffentlichkeit und Fahrgäste entsprechen, ist der AN verpflichtet, den AG unverzüglich von solchen Sachverhalten in Kenntnis zu setzen. Der AG prüft diese Vorschläge des AN. Setzt der AG den Vorschlag des AN UM und führt dies zu einer messbaren Kostensenkung für den AG, erhält der AN vom AG einmalig einen Bonus von 35 % der innerhalb eines Jahres durch die Umsetzung eingesparten Kosten. 3. Meldepflichten

3. Meldepflichten

3.1. Ungeachtet der Meldepflichten, die AN bei Betriebsvorkommnissen, Unfällen und Betriebsstörungen im Sinne von § 6 BOKraft gegenüber der Genehmigungsbehörde hat, ist er verpflichtet, dem AG solche Vorkommnisse unverzüglich zu melden. Bei Betriebsstörungen im Sinne von § 6 Nr. 3 BOKraft, die voraussichtlich länger als 24 Stunden dauern, informiert der AG die Genehmigungsbehörde. Das gilt auch für den vorübergehenden Einsatz von Fahrzeugen im Fall von Notständen und Betriebsstörungen im Sinne von § 2 Abs. 5 PBefG, die länger als 72 Stunden dauern.

3.2. Der AN ist verpflichtet, dem AG Betriebsvorkommnisse, Unfälle und Betriebsstörungen im Sinne von § 6 BOKraft unverzüglich, d.h. ohne schuldhaftes Zögern zu melden. Das kann – in Form einer Voranzeige – fernmündlich oder fernschriftlich erfolgen, ansonsten gilt die Schriftform als üblicher Unterrichtungsweg. Ergeben sich nach der unverzüglich abgegebenen Meldung weitere neue Sachverhalte oder Erkenntnisse, sind diese nach zu melden.

3.3. Die Meldepflicht gilt auch für den Fall, dass der AN aufgrund von Verkehrsbehinderungen, Betriebsstörungen oder -unterbrechungen vom Fahrplan abweicht oder Fahrten nicht oder nicht vertragsgemäß ausführen kann wie auch für den Fall, dass der Arbeitnehmer beabsichtigt, vorübergehend Fahrzeuge einzusetzen, für die er keine Genehmigung nach PBefG hat und/oder die er dem AG bisher nicht als für die Vertragserfüllung bestimmte Fahrzeuge gemeldet hat.

3.4. Der AN ist des Weiteren verpflichtet, dem AG Fehler, Funktionsstörungen an oder Ausfälle von Geräten und Hilfsmitteln, die für die Abfertigung, Fahrgeldabrechnung und Verkehrsleitung notwendig sind, unverzüglich zu melden und auf eigenen Kosten zu beheben.

4. Sonstige Rechenschafts-, Auskunfts- und Herausgabepflichten

4.1. Der AN ist verpflichtet, dem AG auf Verlangen alle sachdienlichen Auskünfte über den laufenden Betrieb, die im Einsatz befindlichen Fahrzeuge und Fahrer und Ausführung der vertraglich vereinbarten Leistungen zu erteilen.

4.2. Der AN ist verpflichtet, dem AG auf Verlangen alle für den ordnungsgemäßen Fahrbetrieb erforderlichen Unterlagen, Genehmigungen, Erlaubnisse, Zulassungen etc. vorzulegen. Der AG ist insbesondere berechtigt, jederzeit die Prüfbücher nach § 29 StVZO Anlage VIII, die Kfz-Briefe und die Versicherungsnachweise der zur Vertragserfüllung eingesetzten Fahrzeuge zu überprüfen oder überprüfen zu lassen. Festgestellte Mängel sind unverzüglich auf Kosten des AN zu beheben.

4.3. Der AN hat dem AG im übrigen alles, was er zur Ausführung des Auftrags erhält, insbesondere die im Eigentum des AG stehenden Beförderungsentgelte und vom AG bereitgestelltes Material auf Verlangen des AG herauszugeben. Die ihm zur Benutzung übergebenen Gegenstände und Unterlagen hat der AN als Eigentum des AG zu kennzeichnen.

© IGES Mobilitätsberatung 2014

4.4. Der AG ist berechtigt, sich über die Ausführung der Vertragsleistung in der Weise zu unterrichten, dass er Betriebs- und Verkehrskontrollen sowie Fahrzeuginspektionen durchführt oder von Sachverständigen durchführen lässt.

4.5. Der AG ist außerdem berechtigt, die Einhaltung des Fahrgeldabrechnungssystems durch Kontrollpersonal zu überwachen.

5. Aufnahme des Fahrbetriebs nach Zuschlagserteilung

5.1. Der AN darf den Fahrbetrieb erst und nur dann aufnehmen, wenn er als Personenkraftverkehrsunternehmer im Sinne des PBefG zum innerstaatlichen Verkehr zugelassen und er im Besitz der dafür gemäß §§ 2 ff, 9ff PBefG erforderlichen Genehmigungen ist.

5.2. Soweit der Betrieb des AN bei Zuschlagserteilung bzw. Vertragsabschluss noch nicht oder nicht in vollem Umfang auf die Ausführung der vertraglich vereinbarten Leistungen eingerichtet ist, verpflichtet sich der AN, dem AG dies unverzüglich zu melden und alle zur Einrichtung des Betriebes erforderlichen Maßnahmen, insbesondere die Beschaffung und Zulassung der einzusetzenden Fahrzeuge, die Einstellung und Einweisung des einzusetzenden Fahrpersonals und – soweit erforderlich – die Einrichtung einer am oder in der Nähe des Leistungsortes gelegenen Betriebsstätte rechtzeitig vor Beginn der vertraglich vereinbarten Ausführungsfristen abzuschließen.

5.3. Damit die Aufrechterhaltung des dem AG genehmigten Linienverkehrs (Betriebspflicht des AG gemäß § 21 PBefG) gewährleistet ist, kann der AG dem AN nach Abschluss des Vertrages (Zuschlagserteilung) eine angemessene Frist für den Abschluss der Vorbereitungen setzen, an die der AN gebunden ist.

5.4. Der AN hat den AG laufend über den Stand der Vorbereitungen zu unterrichten. Dessen ungeachtet, ist der AN verpflichtet, dem AG spätestens sieben Wochen vor dem vereinbarten Beginn der Ausführung der Vertragsleistungen bzw. Aufnahme des Fahrbetriebes unter Vorlage der nachfolgend geforderten Nachweise schriftlich zu bestätigen, dass alle wesentlichen zur Aufnahme des Fahrdienstes erforderlichen Vorbereitungen abgeschlossen sind:

- Die Adresse der für den Einsatz der Fahrzeuge und des Fahrpersonals zuständigen Betriebsstätte und ggf. des Abstellplatzes oder der Abstellplätze für die Fahrzeuge und den oder die Namen der für die Betriebsführung verantwortlichen Person(en);
- Die zur Identifizierung der einzusetzenden Fahrzeuge (einschließlich etwaige Ersatzfahrzeuge) erforderlichen Daten nebst amtlichem Kennzeichen und Kopie des jeweiligen Fahrzeugscheines. In der Aufstellung der Fahrzeuge müssen Angaben zu der jeweiligen Art des Fahrzeuges, dem Hersteller/Fabrikat, dem Tag der ersten Zulassung, der Antriebsart, der Fahrzeug-Identifikations-Nr. sowie der Anzahl der zugelassenen Sitz- und Stehplätze enthalten sein; der Fahrzeugschein muss den Vermerk der Zulassungsstelle über die Verwendung des Fahrzeuges für Personenbeförderung gemäß PBefG (§ 23 Abs.6 StVZO) enthalten;
- Die Namen der regelmäßig im Fahrdienst einzusetzenden Personen und der Ersatzfahrer, die bei Ausfall des Stammpersonals zu Einsatz kommen können. Der Liste des Fahrpersonals ist der Nachweis beizufügen, dass die genannten Personen im Besitz der für die Führung der gemeldeten Fahrzeuge gültigen Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung sind;
- die abgeschlossenen Versicherungsverträge mit den allgemeinen und etwaigen besonderen Versicherungsbedingungen sowie eine Erklärung über den Versicherungsschutz der zur Vertragserfüllung einzusetzenden Fahrzeuge.

Der AN ist verpflichtet, dem AG die Fahrzeuge auf Verlangen vorzuführen und die Prüfbücher der Hauptuntersuchung vorzulegen. Andere als die dem AG gemeldeten Fahr-

zeuge und Personen dürfen für den zur Vertragserfüllung erforderlichen Fahrbetrieb ohne schriftliche Zustimmung des AG nicht eingesetzt werden.

5.5. Erhebt der AG innerhalb von vier Wochen nach Übergabe der Listen und Unterlagen durch den AN keine Einwände gegen die gemeldeten Fahrzeuge und das gemeldete Betriebs- und Fahrpersonal, kann der AN davon ausgehen, dass er den Fahrbetrieb mit den dem AG gemeldeten Fahrzeugen und Personen aufnehmen kann. Teilt der AG dem AN innerhalb einer Frist von 4 Wochen mit, dass er den Einsatz vom AN gemeldeter Fahrzeuge oder Personen als nicht vertragsgemäß ablehnt, hat der AN unverzüglich dafür zu sorgen, dass der vertragsgemäße Zustand hergestellt wird. Der Einsatz von Fahrzeugen und Personal, die/das der AG schriftlich als nicht vertragsgemäß abgelehnt hat, ist dem AN untersagt.

5.6. Ist für den AN absehbar, dass er mit der Übergabe der vollständigen Unterlagen in Verzug gerät, hat er dem AN unverzüglich die Gründe mitzuteilen. Verzögert sich die Errichtung des Betriebs aufgrund von Umständen, die der AN auch bei größter Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte, hat er dies dem AG mitzuteilen und anzugeben, ob und ggf. bis wann die Vorbereitungen abgeschlossen sind.

5.7. Befindet sich der AN im Verzug, weil er die zur Aufnahme des Fahrbetriebs erforderlichen sachlichen und personellen Mittel und/oder behördlichen Bescheinigungen über die Betriebserlaubnis und Zulassung der zur Vertragserfüllung einzusetzenden Fahrzeuge noch nicht oder noch nicht vollständig beschafft hat, ist der AG berechtigt, den Vertrag zu kündigen oder von ihm zurückzutreten, wenn er dem AN erfolglos eine Frist zum Nachweis dafür, dass er in der Lage ist, den Fahrbetrieb pünktlich am_____ aufzunehmen, bestimmt hat und/oder er begründeten Anlass zu der Befürchtung hat, dass der AN nicht in der Lage ist, den Fahrbetrieb den Bestimmungen dieses Vertrages entsprechend zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt aufzunehmen oder vertragsgemäß aufrecht zu erhalten.

6. Haftungsfreistellung des AG

6.1. Wird bei dem Betrieb der vom AN zur Vertragserfüllung eingesetzten Fahrzeuge ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der AN verpflichtet, dem oder den Geschädigten den daraus entstehenden Schaden den allgemeinen und gesetzlichen Vorschriften entsprechend zu ersetzen (§§ 823 ff BGB; Haftungsvorschriften des StVG und Haftpflichtgesetzes). Der AN stellt den AG insoweit von allen Ansprüchen frei, die Dritte wegen der Verletzung ihrer Schutzrechte an den AG stellen könnten.

6.2. Der AN stellt den AG zudem von vertraglichen Ansprüchen der Fahrgäste frei, die sich aus dem zwischen dem AG und dem AN geschlossenen Beförderungsvertrag ergeben. Soweit Haftung nach der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbestimmungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen v. 27. Februar 1970 (BGBI I S.230), zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Allgemeinen Beförderungsbedingungen für den Straßenbahn- und Obusverkehr sowie den Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen sowie zur Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung v. 15. Oktober 2002 (BGBI I S. 4046) – sowie die jeweils genehmigten Besonderen Beförderungsbestimmungen des AG – für Vermögensschäden ausgeschlossen oder der Höhe nach beschränkt ist, gelten die Haftungsbefreiungen und -beschränkungen auch für den AN. Bedienstete des AG bzw. von ihm beauftragte Personen. Die im Bus nachweislich eine Kontrollfunktion ausüben, müssen mitversichert sein.

6.3. Der AN hat Handlungen und Unterlassungen seines Betriebs- und Fahrpersonals in gleichem Umfang zu vertreten wie eigene Handlungen und Unterlassungen. Gleiches gilt für Handlungen und Unterlassungen anderer Personen, derer er sich bei Erfüllung einer mit

der Ausführung der Vertragsleistungen zusammenhängenden vertraglichen Pflicht bedient.

7. Versicherung

7.1. Der AN verpflichtet sich, dem Umfang der übernommenen Leistungen entsprechende Betriebs-, Unfall und Fahrzeughaftpflichtversicherungen für sich, sein Personal und den Betrieb der zur Vertragserfüllung einzusetzenden Fahrzeuge abzuschließen, die den gesetzlichen Bestimmungen und dem branchenüblichen, für öffentliche Linienverkehre geltenden Versicherungsschutz entsprechen. Als Fahrzeughalter hat der AN eine dem Haftungsumfang gemäß §§ 7, 8a ff Straßenverkehrsgesetz (StVG) entsprechende Kraftfahrzeug- und Insassenhaftpflichtversicherung mit begrenzter Deckung, bei Personenschäden in Höhe von mindestens EURO 8 Mio (in Worten: Achtmillionen) pro geschädigte Person abzuschließen und den Versicherungsschutz während der Dauer dieses Vertrages aufrechtzuerhalten. Die zur Vertragserfüllung einzusetzenden Fahrzeuge müssen mit allen Sitz- und Stehplätzen haftpflichtversichert sein. Fahrzeuge, deren Versicherung lediglich auf die Stehplätze beschränkt ist, dürfen im Linienverkehr des AG nicht eingesetzt werden.

7.2. Der AN verpflichtet sich, dafür zu sorgen, der der AG unverzüglich benachrichtigt wird, wenn ihm vom Versicherungsgeber eine Zahlungsfrist im Sinne des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) gestellt oder wenn das Versicherungsverhältnis ganz oder teilweise gekündigt oder vorzeitig beendet wird und ermächtigt den Versicherer, dem Auftraggeber die Mitteilung nach § 39 VVG zu machen.

7.3. Besteht kein oder kein ausreichender Versicherungsschutz, so ist der AG berechtigt, mit Wirkung gegen den AN berechtigte Ersatzansprüche Dritter zu regulieren. Für diesen Fall wird der AG vor wichtigen Entscheidungen, insbesondere darüber, ob er entschädigt, ablehnen oder vergleichen will, dem AN Gelegenheit zur Stellungnahme geben. Gibt der AN trotz wiederholter Aufforderung hierzu in angemessener Frist keine Stellungnahme ab, so ist er an die Entscheidung des AG gebunden. Der AN hat dem AG die zur Schadensregulierung erforderlichen Aufwendungen, einschließlich etwaiger Prozess- und Vergleichskosten zu erstatten.

7.4. Werden im Zusammenhang mit den vom AN übernommenen Personenbeförderungs- und Fahrleistungen von Fahrgästen oder anderen Personen Schadenersatzansprüche gegen den AG geltend gemacht, hat der AG den AN unverzüglich zu unterrichten und den Anspruchsteller an den AN zu verweisen. Regelt der AG im Einzelfall einen Schaden unmittelbar oder besteht der Geschädigte auf Regulierung des Schadens durch den AG, tritt der AN seinen Versicherungsanspruch an den AG ab. Unbeschadet des Versicherungsschutzes kann der AG gegen den AN nach den Regelungen dieses Vertrages oder den gesetzlichen Bestimmungen Rückgriff nehmen.

© IGES Mobilitätsberatung 2014