

Bericht

Landkreis Elbe-Elster

Nahverkehrsplan

Fortschreibung
2011 – 2015



Dresden, 20.10.2010

Dokument-Informationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Landkreis Elbe-Elster
Auftraggeber:	Landkreis Elbe-Elster, Dezernat Kreisentwicklung
Auftragnehmer:	PTV Planung Transport Verkehr AG Cunnersdorfer Str. 25 01189 Dresden Tel.: 0351-40909-0 Fax: 0351-40909-24 www.ptv.de Ansprechpartner: Dipl.-Wirtsch.-Ing. Susanne Rebentisch Tel.: 0351-40909-13 email: Susanne.Rebentisch@ptv.de
Auftrags-Nr.:	C305079

Inhalt

Tabellenverzeichnis	6
Anlagenverzeichnis.....	8
Anhang.....	9
1 Rahmenbedingungen.....	11
1.1 Rechtliche Grundlagen und Rahmenplanungen des Landes Brandenburg.....	11
1.2 Weitere Rahmenplanungen	11
1.3 Verkehrspolitische Zielstellungen und Leitlinien der ÖPNV- Gestaltung im Landkreis Elbe-Elster.....	13
1.4 Einordnung des Untersuchungsgebietes	14
1.5 Zentralörtliche Gliederung.....	15
2 Analyse und Prognose von Strukturdaten	16
2.1 Einwohner	16
2.2 Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler	18
2.3 Schüler und Schulstandorte.....	20
2.4 Motorisierung.....	22
3 ÖPNV-Angebotsanalyse	24
3.1 ÖPNV-Leistungsangebot	24
3.1.1 Angebot im Schienenpersonennahverkehr	24
3.1.2 Angebot im übrigen Öffentlichen Personennahverkehr	26
3.1.3 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen	28
3.2 Orientierungswerte für den ÖPNV-Bedienungsstandard im Planungszeitraum und Bewertung	31
3.2.1 Gewährleistung der Mindesterschließung	32
3.2.2 Erreichbarkeit (Fahrtenangebot)	32
3.2.3 Reisezeit	34

4	Verkehrsnachfrage	36
4.1	Analyse der Verkehrsnachfrage.....	36
4.2	Entwicklung der Verkehrsnachfrage	38
5	Angebotskonzept	40
5.1	Leitlinien der Angebotsgestaltung	40
5.2	Kategorisierung der Bedienungsrelationen	42
5.3	Veränderungsmaßnahmen am Liniennetz und im Leistungsangebot	44
5.3.1	SPNV-Liniennetz	44
5.3.2	Konventioneller Buslinienverkehr und flexible Bedienformen	45
5.3.3	Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen und Ausgestaltung der Zugangsstellen	46
5.4	Qualität des Leistungsangebotes und Qualitätsmanagement	49
5.5	Marketing und Kundeninformation	50
6	Organisation, Leistungsvergabe und Controlling	52
6.1	Organisation	52
6.2	Leistungsvergabe und Controlling.....	55
7	Investitionsbedarf und Investitionsfinanzierung	57
7.1	Grundsätze	57
7.2	Mittelbedarfsanmeldungen für Investitionen der ÖPNV- Infrastruktur	57
8	Finanzierung	59
8.1	Faktoren der Ertragsentwicklung in den ÖPNV-Unternehmen	59
8.2	Faktoren der Aufwandsentwicklung in den ÖPNV-Unternehmen	61
8.3	Leistungsfinanzierung und Haushaltsmittel für den ÖPNV	61
	Quellen	64

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Entwicklung der Bevölkerung von 1990 bis 2009 im Landkreis Elbe-Elster /7/ (Stand jeweils zum 31.12., 2009 zum 30.04.)	17
Abbildung 2: Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 Einwohner) im Landkreis Elbe-Elster und im Land Brandenburg	22
Abbildung 3: Quelle-Ziel-Beziehungen der zu befördernden Schüler im Landkreis Elbe-Elster (ohne 7. Klassen)	38
Abbildung 4: ÖPNV-Organisationsschema Landkreis Elbe-Elster	54
Abbildung 5: Tarifwaben des VBB-Tarifs (Ausschnitt Landkreis Elbe-Elster)	60
Abbildung 6: Aufkommen der Haushaltsmittel für den üÖPNV	62
Abbildung 7: Verwendung der Haushaltsmittel für den üÖPNV	63

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Erläuterungen zu den Strukturgrößen	16
Tabelle 2:	Entwicklung der Bevölkerung im Landkreis Elbe-Elster /7/	17
Tabelle 3:	Anteil der Bevölkerung im Landkreis Elbe-Elster nach Altersstruktur /7/ sowie eigene Berechnungen	18
Tabelle 4:	Erwerbstätige und Beschäftigte im Landkreis Elbe-Elster	19
Tabelle 5:	Bedeutende Pendlerrelationen innerhalb des Landkreises Elbe-Elster	19
Tabelle 6:	Veränderungen von Schulstandorten (Angaben: Schulverwaltungs- und Sportamt des Landkreises Elbe-Elster)	21
Tabelle 7:	Pkw-Bestand im Landkreis Elbe-Elster und im Land Brandenburg	22
Tabelle 8:	Strecken, Zugangsstellen, Linien und Leistungsangebot im Schienenpersonenverkehr	25
Tabelle 9:	Anlage und Ausstattung von Verknüpfungspunkten (Quelle: eigene Erhebung, Mai 2010)	29
Tabelle 10:	Verknüpfungspunkte zwischen Bahn – Bus und Bus – Bus Bestand	30
Tabelle 11:	Verknüpfungsgrad an den Hauptverknüpfungspunkten Bahn – Bus	31
Tabelle 12:	Orientierungswerte für die Erreichbarkeit Zentraler Orte bzw. der Orte der Grundversorgung (Montag bis Freitag)	33
Tabelle 13:	Orientierungswerte für die Reisezeit	35
Tabelle 14:	üÖPNV-Linien mit hoher Fahrgastnachfrage	36
Tabelle 15:	Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf ausgewählten Relationen bis zum Jahr 2015	39
Tabelle 16:	Verbindungsrelationen im üÖPNV	43
Tabelle 17:	Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen /15/	48

Tabelle 18:	Organisationsstruktur des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster und Aufgabenzuordnung	53
Tabelle 19:	Bedarfsanmeldungen zur Förderung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur	58
Tabelle 20:	Leistungsrahmen für die Betrauungsbeschlüsse	62
Tabelle 21:	Einsatz von Haushaltsmitteln für den üÖPNV im Planungszeitraum	62

Anlagenverzeichnis

Anlage 1	Zentrale Orte im Landkreis Elbe-Elster
Anlage 2/1	Bevölkerungsdichte Analyse
Anlage 2/2	Bevölkerungsentwicklung Prognose
Anlage 2/3-1	Interne Pendlerrelationen
Anlage 2/3-2	Externe Pendlerrelationen
Anlage 2/4	Schulstandorte
Anlage 3/1	SPNV-Angebot und SPNV-Nachfrage im Landkreis Elbe-Elster (Analyse)
Anlage 3/2-1	Buslinienverzeichnis
Anlage 3/2-2	Busliniennetz und Angebotsdichte 2010 (Schultage)
Anlage 3/2-3	Busliniennetz und Angebotsdichte 2010 (Ferientage)
Anlage 3/2-4	Busliniennetz und Angebotsdichte 2010 (Wochenende)
Anlage 3/3	Analyse Fahrtenangebot und Reisezeit
Anlage 4/1-1	Fahrgastbelegung des Liniennetzes (Gesamtbelegung)
Anlage 4/1-2	Fahrgastbelegung des Liniennetzes (Schülerbelegung)
Anlage 4/2	Fahrgastbelegung des Liniennetzes (Gesamtbelegung) Prognose 2015
Anlage 5/1	Anforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung im Interesse der in ihrer Mobilität beeinträchtigten Personen (Zusammenfassende Übersicht)
Anlage 5/2	Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte
Anlage 7	Geplante Investitionsmaßnahmen in der ÖPNV-Infrastruktur zur Förderung aus Mitteln in Verfügung des Aufgabenträgers

Anhang

- Anhang 1 Ausgewählte Anlagen zum Betrauungsbeschluss über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des auf Linienverkehrsgenehmigungen beruhenden straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster
- Anlage 1: Liste der Linienverkehrsgenehmigungen
 - Anlage 3: Weitere Qualitätsstandards
"Qualitätsstandards Nahverkehrsplan Landkreis Elbe-Elster"
 - Anlage 4: Katalog zur Bewertung von Auftragnehmern im Fahrdienst
„Qualitätskatalog für die Bestellung und Bewertung der Leistungen von Auftragnehmern im Fahrdienst im zertifizierten QM-System der Unternehmen im VBB“; Berlin 27. August 2003
- Anhang 2 Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu-/ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster vom 20. September 2005; 1. Änderung, 24. August 2010
- Anlage 1a: Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung (Neufahrzeuge), Kategorisierung und Zuschusshöhe
 - Anlage 1b: Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung (Neufahrzeuge), Ausstattung der Fahrzeuge
 - Anlage 2: Kriterien für Investitionszuschüsse für die Neu- bzw. Ersatzbeschaffung von Neufahrzeugen im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster, Prioritätenliste für die Vergabe von Investitionszuschüssen
 - Anlage 3: Antrag auf Gewährung eines Investitionszuschusses für die Beschaffung von Omnibussen nach den Verfahrensgrundsätzen über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster
 - Anlage 4: Zuweisung nach den Verfahrensgrundsätzen über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG im Landkreis Elbe-Elster
 - Anlage 5a: Tagesleistungsnachweis
 - Anlage 5b: Nachweis der Laufleistung (Fahrplankilometer)
- Anhang 3 Richtlinie des Landkreises Elbe-Elster zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis Elbe-Elster (RL ÖPNV-Invest) vom 11. Dezember 2007

Abkürzungsverzeichnis

BBI	Berlin Brandenburg International
B+R	Bike and Ride
BfA	Bundesagentur für Arbeit
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
EE	Elbe-Elster
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
HVZ	Hauptverkehrszeit
KBS	Kursbuchstrecke
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NAN	Nachauftragnehmer
NVG	Nahverkehr GmbH Elbe-Elster
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
PTV	PTV Planung Transport Verkehr AG
P+R	Park and Ride
RB	RegionalBahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress
RL	Richtlinie
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
üÖPNV	übriger öffentlicher Personennahverkehr
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

1 Rahmenbedingungen

1.1 Rechtliche Grundlagen und Rahmenplanungen des Landes Brandenburg

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplans ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) /1/. Zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als übriger öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV) bezeichnete Verkehr, zu dem im Landkreis Elbe-Elster der Linienverkehr mit Bussen gehört. Nach § 3 Absatz 3 ÖPNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im übrigen öffentlichen Personennahverkehr einschließlich des Ausbildungsverkehrs freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Integrierter Bestandteil des üÖPNV ist die dem Landkreis Elbe-Elster obliegende Schülerbeförderung nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes (BbgSchulG) /2/.

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV ist die Aufgabe des Landes. Gemäß des § 7 ÖPNVG hat das Land Brandenburg den Landesnahverkehrsplan für den SPNV und für landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger für den Zeitraum 2008 bis 2012 /2/ aufgestellt. Darüber hinaus besteht nach § 8 ÖPNVG für die Landkreise die Möglichkeit, einen kommunalen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben.

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) /4/ ist am 15. Mai 2009 in Berlin und Brandenburg jeweils als Rechtsverordnung der Landesregierung in Kraft getreten. Zur räumlichen Ordnung wird im LEP B-B u. a. ein flächendeckendes System Zentraler Orte festgelegt. Des Weiteren werden zur Sicherung der übergeordneten Erreichbarkeit der Metropolregion und der Zentralen Orte transnationale Verkehrskorridore sowie ein Basisnetz großräumiger und überregionaler Verkehrsverbindungen verankert.

1.2 Weitere Rahmenplanungen

Neben den rechtlichen Grundlagen und den Rahmenplanungen des Landes Brandenburg sind weitere Unterlagen bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes zu berücksichtigen.

Für den Landkreis Elbe-Elster liegt ein Nahverkehrsplan für den Zeitraum 2005 bis 2009 sowie die 1. Fortschreibung des Angebots- und Maßnahmenplanes /5/ vor. Im Nahverkehrsplan werden das bestehende ÖPNV-Angebot und die gegenwärtige

Nachfragestruktur analysiert. Die Ziele und Grundsätze für die Entwicklung des ÖPNV werden auf Basis des ÖPNVG definiert. Anhand von festgelegten Orientierungswerten für die Gewährleistung der Mindesterschließung, die Erreichbarkeit Zentraler Orte sowie für die Reisezeit unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Strukturdaten und der ÖPNV-Nachfrage wird ein Angebots- und Maßnahmenplan bis 2009 erstellt. In der 1. Fortschreibung wurde der Angebots- und Maßnahmenplan aktualisiert. Dieser Nahverkehrsplan ist jetzt auf den Zeithorizont 2011 bis 2015 fortzuschreiben. Falls sich keine Änderungen zum Nahverkehrsplan 2005 – 2009 ergeben haben, wird in der vorliegenden 2. Fortschreibung der Wortlaut von einzelnen Kapiteln bzw. Absätzen unverändert übernommen.

Der Nahverkehrsplan dient als verbindlicher Rahmenplan für die Gestaltung des ÖPNV im Planungszeitraum. Die Verbindlichkeit dieses Planungsinstruments ist deshalb von Bedeutung, weil dadurch

- ▶ für den Verkehrskunden ein bestimmtes öffentliches Verkehrsangebot zu einem bestimmten Preis als Rahmenvorgabe garantiert wird,
- ▶ für die Verkehrsunternehmen als Leistungsanbieter Planungssicherheit geschaffen wird und
- ▶ für die öffentlichen Haushalte eine verlässliche Grundlage der Haushaltsplanung bereitgestellt wird.

Die Satzung des Landkreises Elbe-Elster zur Übernahme von Beförderungsleistungen bzw. Bezuschussung von Schülerfahrtkosten für Schüler und Auszubildende vom 08. Juli 2008 /6/ legt den Beförderungsanspruch für den Besuch der zuständigen Schule (Grundschüler und Berufsschüler) bzw. der nächst erreichbaren Schule der gewählten Schulform in öffentlicher Trägerschaft fest.

Mit der Kreisentwicklungskonzeption des Landkreises Elbe-Elster /7/ steht ein Planungsinstrument zur Verfügung, welches Unterstützung bei der Durchsetzung kreislicher sowie gemeindlicher Interessen leisten soll. Des Weiteren fasst die Konzeption Daten für voraussichtliche Entwicklungen im Landkreis zusammen.

Weiterhin werden für die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes u. a. folgende gesetzlichen Grundlagen berücksichtigt:

- ▶ Entflechtungsgesetz /8/
- ▶ EU-Verordnung Nr. 1370/2007 /9/
- ▶ Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) /10/
- ▶ Personenbeförderungsgesetz /11/
- ▶ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNVfV) /12/

1.3 Verkehrspolitische Zielstellungen und Leitlinien der ÖPNV-Gestaltung im Landkreis Elbe-Elster

Das ÖPNVG /1/ formuliert unter § 2 Ziele und Grundsätze zur Ausgestaltung des ÖPNV, die bezogen auf den Landkreis Elbe-Elster die Leitlinien für den Nahverkehrsplan bilden.

1. Die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Verkehrsleistungen ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
2. Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen. Des Weiteren soll er eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen und zu dessen Begrenzung beitragen.
3. 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.
4. 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.
5. 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.
6. Die Entwicklung der Beförderungstarife erfolgt im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Der Landkreis Elbe-Elster tritt für eine maßvolle und nachfragefördernde Tarifentwicklung ein, die gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Unternehmen erhöht und die Belastung öffentlicher Haushalte für den Defizitausgleich verringert.
7. Rationalisierungseffekte im üÖPNV sind durch die Netz- und Angebotsgestaltung anzustreben, insbesondere durch die Optimierung der Schülerbeförderung. Der Betrauungsbeschluss zwischen dem Landkreis Elbe-Elster als Aufgabenträger und der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH muss einen angemessenen Rationalisierungsdruck einschließen.
8. Die spezifischen Bedürfnisse von Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern und alten Menschen sind zu berücksichtigen (nach § 2, Absatz 11 ÖPNVG). Dazu gehören sowohl die zunehmend barrierefreie Gestaltung der Haltestellen als auch geeignete Leistungsangebote für die genannte Nutzergruppe.

1.4 Einordnung des Untersuchungsgebietes

Der Landkreis Elbe-Elster liegt im Süden des Bundeslandes Brandenburg. Nachbarkreise sind im Norden die Landkreise Teltow-Fläming und Dahme-Spreewald, im Osten der Landkreis Oberspreewald-Lausitz. Das Bundesland Sachsen-Anhalt mit dem Landkreis Wittenberg grenzt im Nordwesten an. Im Südwesten und Süden befinden sich die Landkreise Nordsachsen und Meißen, die dem Freistaat Sachsen angehören. Verwaltungssitz ist die Stadt Herzberg (Elster).

Innerhalb des Landkreises befinden sich zwei Naturparks. Der Naturpark „Niederlausitzer Heidelandschaft“ nimmt im Süden des Landkreises eine Fläche von 484 km² ein, der im nordöstlichen Teil des Landkreises gelegene Naturpark „Niederlausitzer Landrücken“ ist auf eine kleine Fläche begrenzt. Die Flüsse Elbe, Kleine Elster, Schwarze Elster und weitere zahlreiche Bäche durchqueren den Landkreis. Das Landschaftsbild prägen große geschlossene Waldgebiete und Auenlandschaften.

Naherholungseinrichtungen und Badeseen befinden sich in Falkenberg, Körba, Mühlberg, Rückersdorf und Zeischa. Viele historische Altstädte mit touristischen Anziehungspunkten sind besonders sehenswert. Weitere touristische Ziele sind u. a. die Lausitz-Therme Wonnemar und die Kureinrichtungen in Bad Liebenwerda, das Besucherbergwerk in Lichterfeld-Schacksdorf, das Kraftwerk Plessa, die Brikettfabrik Luise in Domsdorf und eine Vielzahl von Schlössern und Kirchen.

Der Landkreis besteht nach der Gemeindegebietsreform 2003 aus 33 Gemeinden, darunter sind 11 Städte. Die Gemeinden, mit Ausnahme von Röderland, sind den fünf Ämtern Elsterland, Kleine Elster (Niederlausitz), Plessa, Schlieben und Schradenland zugeordnet. Schlieben ist als einzige Stadt einem Amt angehörig. Kreisstadt ist Herzberg (Elster). Weitere Städte mit mehr als 8.000 Einwohnern sind Bad Liebenwerda, Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda und Finsterwalde.

1.5 Zentralörtliche Gliederung

Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) /4/ sieht ein vierstufiges Zentrale-Orte-System mit Metropole, Oberzentrum, Mittelzentrum und Mittelzentrum in Funktionsteilung vor. Da im Zuge der Gemeindegebietsreform im Jahr 2003 Gemeinden und Ämter zur Grundversorgung entstanden sind, wird auf die Definition von Zentren der Nahbereichsebene (Grundzentren, Kleinzentren) verzichtet. Die Festlegungen der Zentralen Orte in den Regionalplänen werden dadurch ersetzt und abschließend geregelt.

Die Zentralen Orte sind Schwerpunkte des wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Lebens im Gesamttraum Berlin-Brandenburg. Die Aufgaben Zentraler Orte bestehen entsprechend ihrer Funktion und Einstufung im zentralörtlichen System in der Übernahme von Aufgaben für die Gemeinden ihres jeweiligen übergemeindlichen Verflechtungsbereiches. Großräumige und überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den Zentralen Orten sind vorrangig zu sichern und nachfragegerecht zu entwickeln.

Die Bundeshauptstadt Berlin wird im LEP als Metropole definiert. In der Metropole sollen metropolitane¹ Funktionen gesichert und entwickelt werden.

Für den überwiegenden Teil der Städte und Gemeinden ist das nächstgelegene Oberzentrum Cottbus. Dem Oberzentrum soll eine Konzentration der Daseinsvorsorge mit überregionaler Bedeutung zugeschrieben werden, insbesondere auch die großräumige Verkehrsknotenfunktion.

Die Städte Finsterwalde und Herzberg (Elster) sind Mittelzentren. In den Mittelzentren sollen die gehobenen Funktionen der Daseinsvorsorge mit regionaler Bedeutung konzentriert werden, insbesondere auch die überregionale Verkehrsknotenfunktion. Die Mittelzentren in Funktionsteilung Elsterwerda – Bad Liebenwerda sollen gemeinsam die Versorgungsfunktion im Mittelbereich übernehmen und dazu eine enge Abstimmung über die jeweilige mittelzentrale Funktionswahrnehmung durchführen.

In der **Anlage 1** sind alle Zentralen Orte (Mittelzentren), die Mittelbereiche sowie die großräumigen und überregionalen Schienenverbindungen im Landkreis Elbe-Elster dargestellt.

¹ Entscheidungs- und Kontrollfunktionen, Innovations- und Wettbewerbsfunktionen, Zugänglichkeit und Symbolfunktionen

2 Analyse und Prognose von Strukturdaten

Eine wichtige Größe, mit deren Hilfe die Verkehrsnachfrage² abgeschätzt werden kann, sind die Strukturdaten. Damit ist die Ausprägung verkehrserzeugender Potenziale im Planungsgebiet analysierbar. Aus diesem Grund ist die Analyse der Strukturdaten ein wichtiger Bestandteil des Nahverkehrsplanes.

Strukturgrößen, die im Folgenden näher untersucht werden sollen, sind in der Tabelle 1 erläutert.

Strukturgröße	Erläuterung
Einwohner	alle Personen, die ihren Hauptwohnsitz (vorwiegend benutzte Wohnung) im ausgewiesenen Gebiet haben
Erwerbstätige	alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten im jeweiligen Gebiet (Wohnortprinzip)
Beschäftigte	Zahl der Arbeitsplätze im jeweiligen Gebiet (Arbeitsortprinzip)
Schüler	Einwohner im schulfähigen Alter
Schulplätze	Schüler am Ort der Schule dazu gehören Grund- und Oberschulen, Gymnasien, Förderschulen, Schulen in freier Trägerschaft sowie Berufsbildende Schulen
Pendler	Einpendler in ein Gebiet sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit einem Arbeitsort in diesem Gebiet und dem Wohnort außerhalb dieses Gebietes. Auspendler sind alle sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, die ihren Wohnort in diesem Gebiet haben und deren Arbeitsort sich außerhalb dieses Gebietes befindet.

Tabelle 1: Erläuterungen zu den Strukturgrößen

2.1 Einwohner

Zum 30.04.2009 lebten im Landkreis Elbe-Elster etwa **114.900 Einwohner**³ in 33 Gemeinden und Städten.

Der Landkreis Elbe-Elster nimmt eine Fläche von **1.890 km²** ein. Die flächenmäßig kleinste Gemeinde ist Schilda mit 8,7 km², die größte Gemeinde Schlieben mit 78,2 km². Mit einer Bevölkerungsdichte von **60 Einwohner/km²** gehört der Landkreis Elbe-Elster zu den am dünnsten besiedelten Landkreisen in Brandenburg. Die höchste Bevölkerungsdichte besitzt Finsterwalde mit 231 Einwohnern/km². Eine ebenfalls vergleichsweise hohe Siedlungsdichte hat die Stadt Elsterwerda mit

² Verkehrsnachfrage: Menge von Ortsveränderungen in einem abgegrenzten Zeitintervall, die aus dem Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung entstehen. Da die Orte verschiedener Aktivitäten, wie z. B. Wohnen, Arbeiten oder Einkaufen, räumlich voneinander getrennt sind, ergibt sich die Notwendigkeit, Ortsveränderungen zu realisieren.

³ Quelle: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, Stichtag: 30.04.2009

220 Einwohnern/km². Eine entsprechende Darstellung der Einwohnerdichten nach Gemeinden ist in der **Anlage 2/1** enthalten.

Der Landkreis Elbe-Elster hat seit 1990 einen stetigen Rückgang der Bevölkerungszahlen zu verzeichnen. Zum 31.12.1990 hatte der Landkreis Elbe-Elster noch ca. 142.150 Einwohner. Bis zum Jahr 2009 nahm die Bevölkerungszahl um etwa 27.000 Einwohner ab. Das entspricht einem Rückgang von ca. 19% gegenüber dem Jahr 1990. /7/

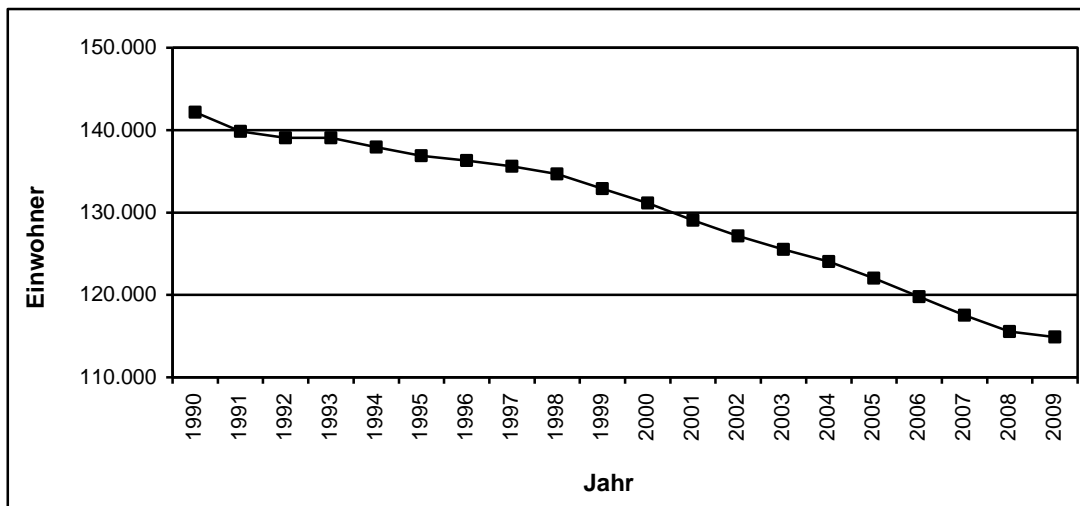


Abbildung 1: Entwicklung der Bevölkerung von 1990 bis 2009 im Landkreis Elbe-Elster /7/ (Stand jeweils zum 31.12., 2009 zum 30.04.)

Für den Prognosezeitraum bis 2015 wird davon ausgegangen, dass sich der Bevölkerungsrückgang fortsetzt. Die letzte Landesprognose (Basis: Ist 2006) weist für das Jahr 2015 105.750 Einwohner aus (nach /7/). Die **Anlage 2/2** zeigt die Entwicklung der Einwohnerzahlen von 2009 bis 2015 für jede Gemeinde.

	Einwohner	Veränderung im Vergleich zu 2009	
		absolut	[%]
30.04.2009 Analyse	114.905	-	-
31.12.2010 Prognose	112.690	-2.215	-1,9%
31.12.2015 Prognose	105.750	-9.155	-8,0%
31.12.2020 Prognose	99.840	-15.065	-13,1%

Tabelle 2: Entwicklung der Bevölkerung im Landkreis Elbe-Elster /7/

Zum 31.12.2007 waren etwa 15% der Einwohner jünger als 20 Jahre und 23% zwischen 20 und unter 40 Jahren. Der Anteil der Einwohner, die zwischen 40 und unter 60 Jahre alt waren, betrug 33% und ca. 29% waren über 60 Jahre alt /7/.

Weniger Geburten, mehr Sterbefälle, Wanderungsverluste sowie eine höhere Lebenserwartung werden in Zukunft die Altersstruktur verändern. Anhand der prognostizierten Werte für 2010 und 2020 /7/ wurden die Anteile für das Prognosejahr 2015 ermittelt. Für 2015 ist im Vergleich zur Analyse damit zu

rechnen, dass die Altersgruppe der bis unter 20-Jährigen auf etwa 14% sinken wird. Ein höherer Verlust wird bei den 20- bis unter 40-Jährigen zu erwarten sein, da dieser Anteil nur noch ca. 19% betragen wird. Der Anteil der Einwohner, die zwischen 40 und 60 Jahre alt sind, soll nur leicht auf ca. 32% sinken, der Anteil der über 60-Jährigen wird dagegen auf 35% steigen.

	31.12.2007 Analyse	31.12.2010 Prognose	31.12.2015 berechnet	31.12.2020 Prognose
0 bis unter 20 Jahre	15,4%	13,7%	13,8%	13,8%
20 bis unter 40 Jahre	22,5%	21,2%	19,0%	16,5%
40 bis unter 60 Jahre	33,2%	34,5%	32,3%	29,8%
über 60 Jahre	28,9%	30,6%	34,9%	39,8%

Tabelle 3: Anteil der Bevölkerung im Landkreis Elbe-Elster nach Altersstruktur /7/ sowie nach eigenen Berechnungen

2.2 Erwerbstätige, Beschäftigte und Pendler

Zum 30.06.2008 waren im Landkreis Elbe-Elster nach Angabe der Bundesagentur für Arbeit insgesamt ca. 38.500 Einwohner sozialversicherungspflichtig am Wohnort beschäftigt (Erwerbstätige). Die Anzahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten am Arbeitsort (Beschäftigte) wird vom Statistischen Landesamt zum Stichtag 30.06.2008 mit ca. 29.200 Arbeitnehmern angegeben. Aus dem Vergleich von Erwerbstätigen und Beschäftigten wird deutlich, dass viele Erwerbstätige außerhalb des Landkreises Elbe-Elster arbeiten.

In den Städten Finsterwalde (13%), Bad Liebenwerda und Herzberg (Elster) (je 9%), Doberlug-Kirchhain (8%) und Elsterwerda (7%) wohnen die meisten Erwerbstätigen. Arbeitsplatzschwerpunkte befinden sich in den Städten Finsterwalde (18%), Herzberg (Elster) (16%), Elsterwerda (12%) sowie in Bad Liebenwerda (9%). Über 2.000 Arbeitsplätze (7%) werden außerdem für die Stadt Doberlug-Kirchhain ausgewiesen (siehe Tabelle 4).

Erwerbstätige/ Beschäftigte	Erwerbstätige	Beschäftigte
<= 1.000	Crinitz, Fichtwald, Gorden-Staupitz, Gröden, Großthiemig, Heidefeld, Hirschfeld, Hohenbucko, Hohenleipisch, Kremitzau, Lebusa, Lichterfeld-Schacksdorf, Massen-Niederlausitz, Merzdorf, Rückersdorf, Sallgast, Schilda, Schlieben, Schönborn, Schraden, Tröbitz	Crinitz, Fichtwald, Gorden-Staupitz, Gröden, Großthiemig, Heidefeld, Hirschfeld, Hohenbucko, Hohenleipisch, Kremitzau, Lebusa, Lichterfeld-Schacksdorf, Merzdorf, Plessa, Rückersdorf, Sallgast, Schilda, Schlieben, Schönborn, Schraden, Tröbitz
> 1.000 <= 2.000	Mühlberg (Elbe), Röderland, Plessa, Sonnewalde, Schönnewalde	Falkenberg (Elster), Massen-Niederlausitz, Uebigau-Wahrenbrück
> 2.000 <= 3.000	Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda, Falkenberg (Elster), Uebigau-Wahrenbrück	Bad Liebenwerda, Doberlug-Kirchhain,
> 3.000	Bad Liebenwerda, Finsterwalde, Herzberg (Elster)	Elsterwerda, Finsterwalde, Herzberg (Elster)

Tabelle 4: Erwerbstätige und Beschäftigte im Landkreis Elbe-Elster

Zur Analyse der vorhandenen Pendlerbeziehungen wurden die Daten der BfA aus dem Jahr 2007 /14/ ausgewertet. Die Pendlerbeziehungen innerhalb des Landkreises konzentrieren sich auf die zwei Mittelzentren bzw. auf die Mittelzentren in Funktionsteilung sowie auf Doberlug-Kirchhain, Falkenberg (Elster), Massen-Niederlausitz und Uebigau-Wahrenbrück. Die bedeutendsten Pendlerrelationen sind in Tabelle 5 dargestellt.

Relation		Personen	
		pro Richtung	gesamt
Doberlug-Kirchhain	Finsterwalde	441	706
Finsterwalde	Doberlug-Kirchhain	265	
Finsterwalde	Massen-Niederlausitz	420	672
Massen-Niederlausitz	Finsterwalde	252	
Falkenberg (Elster)	Herzberg (Elster)	391	534
Herzberg (Elster)	Falkenberg (Elster)	143	
Bad Liebenwerda	Elsterwerda	334	526
Elsterwerda	Bad Liebenwerda	192	

Tabelle 5: Bedeutende Pendlerrelationen innerhalb des Landkreises Elbe-Elster

Die meisten Pendler innerhalb einer Gemeinde (Wohnort gleich Arbeitsort) hat Finsterwalde mit ca. 2.200 Beschäftigten, gefolgt von Herzberg, Bad Liebenwerda und Elsterwerda.

Nur wenige Erwerbstätige pendeln von außerhalb zur Arbeit in den Landkreis ein. Die meisten Erwerbstätigen (176 Personen) fahren aus Lauchhammer zur Arbeit nach Finsterwalde bzw. Elsterwerda.

Auch für die Auspendler, die die Landkreisgrenze überschreiten gibt es nur wenige Zielorte. Am bedeutendsten ist die Relation Finsterwalde nach Cottbus (353 Personen). Weitere wichtige Quellorte nach Cottbus sind Doberlug-Kirchhain (147 Personen), Herzberg (Elster) (95 Personen), Falkenberg (Elster) (89 Personen), Elsterwerda (79 Personen) und Bad Liebenwerda (76 Personen).

Des Weiteren sind neben Cottbus folgende Ziele außerhalb des Landkreises von Bedeutung:

- ▶ Berlin (aus Herzberg und Finsterwalde)
- ▶ Dresden (aus Elsterwerda)
- ▶ Gröditz (aus Bad Liebenwerda und Röderland)
- ▶ Jessen (aus Schönewalde)
- ▶ Lauchhammer (aus Finsterwalde und Plessa)
- ▶ Leipzig (aus Falkenberg)
- ▶ Riesa (aus Mühlberg)
- ▶ Senftenberg (aus Finsterwalde)

Die Pendlerrelationen sind in den **Anlagen 2/3-1** (Interne Pendlerrelationen) sowie **Anlage 2/3-2** (Externe Pendlerrelationen) grafisch dargestellt.

2.3 Schüler und Schulstandorte

Im Schuljahr 2009/2010 bestanden im Landkreis Elbe-Elster 49 allgemeinbildende Schulen, davon:

- 27 Grundschulen (darunter 4 in freier Trägerschaft)
- 3 Grund- und Oberschulen
- 6 Oberschulen (darunter 2 in freier Trägerschaft)
- 5 Gymnasien (darunter eins in freier Trägerschaft)
- 6 Förderschulen (darunter eine in freier Trägerschaft)
- 1 Oberstufenzentrum mit Standorten in Herzberg, Finsterwalde, Falkenberg und Elsterwerda

Die **Anlage 2/4** zeigt die Verteilung der Schulstandorte. Nach dem gegenwärtigen Stand in der Schulentwicklungsplanung sind bis 2015 kleinere Veränderungen vorgesehen (siehe Tabelle 6).

Standort: Schule	Veränderungen
Falkenberg: Friedrich-Stoy-Gymnasium	Schließung des Gymnasiums in Falkenberg zum Schuljahresende 2009/2010. Am Standort verbleibt das Oberstufenzentrum, Abteilung 6, Berufliches Gymnasium.
Falkenberg: Oberschule Falkenberg	Umzug der Oberschule Falkenberg von der W.-Rathenau-Str. 16 in die Clara-Zetkin-Str. 8 in Falkenberg (ehemaliges Gebäude des Friedrich-Stoy-Gymnasiums) zum Schuljahresbeginn 2011/12.
Bad Liebenwerda: Robert-Reiss-Oberschule	Schulträgerwechsel zum 01.01.2010 von der Stadt Bad Liebenwerda zum Landkreis Elbe-Elster.
Bad Liebenwerda (Oschätzchen): Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „geistige Entwicklung“ Oschätzchen	Umzug zum Oktober 2010 in das Gebäude der Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Lernen“ Elsterwerda, August-Bebel-Str. 84.

Tabelle 6: Veränderungen von Schulstandorten (Angaben: Schulverwaltungs- und Sportamt des Landkreises Elbe-Elster)

Im Schuljahr 2009/2010 gab es im Landkreis ca. 9.100⁴ Schüler an allgemeinbildenden Schulen. Im Gegensatz dazu waren es im Schuljahr 2007/2008 noch ca. 10.000 Schüler /7/. Prognostisch wird davon ausgegangen, dass die Schülerzahlen für die nächsten drei bis vier Jahre stagnieren.

Nach Auskunft des Schulverwaltungs- und Sportamtes des Landkreises Elbe-Elster gibt es zum Schuljahr 2010/2011 im Landkreis ein Potenzial von ca. 4.500 zu befördernden Schülern, die nach Schülerbeförderungssatzung /6/ Anspruch auf Bezuschussung der Schülerfahrtkosten haben. Die künftige Entwicklung geht davon aus, dass zum Schuljahr 2014/2015 etwa 4.200 Schüler befördert werden.

⁴ Quelle: <http://www.schulaemter.brandenburg.de/sixcms/detail.php/bb2.c.537651.de>

2.4 Motorisierung

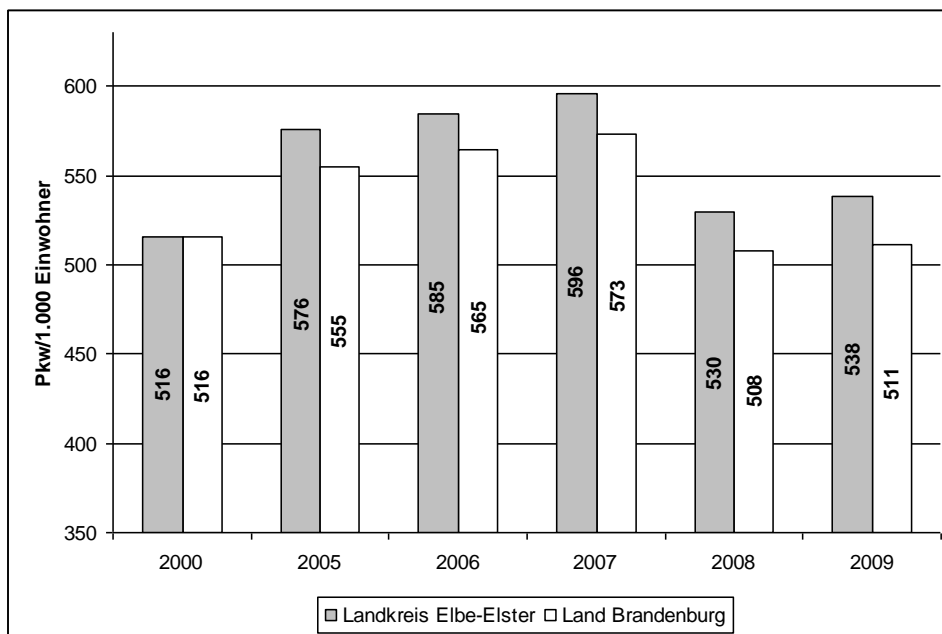
Der in den 90er Jahren sprunghaft angestiegene Pkw-Bestand im Landkreis Elbe-Elster hat sich deutlich verlangsamt und ist in eine Sättigungsphase übergegangen. Sowohl im Landkreis Elbe-Elster als auch in Brandenburg veränderte sich ab 2005 der Pkw-Bestand nur noch unwesentlich (siehe Tabelle 7).

	2000	2005	2006	2007	2008 ⁵	2009
Landkreis Elbe-Elster	69.931	72.329	72.625	72.738	63.457	63.214
Land Brandenburg	1.327.352	1.429.114	1.451.994	1.465.417	1.293427	1.295.571

Quelle: Kraftfahrtbundesamt unter http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php?template=bbo_mir_vst

Tabelle 7: Pkw-Bestand im Landkreis Elbe-Elster und im Land Brandenburg

Der steigende Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 Einwohner) bis 2007 basiert auf der Abnahme der Bevölkerung bei etwa gleich bleibendem Pkw-Bestand. In den Jahren 2005 bis 2009 liegt der Motorisierungsgrad über dem Durchschnitt des Landes Brandenburg. Der Rückgang der Motorisierung (Pkw/1.000 Einwohner) ab 2008 wird dadurch verursacht, dass ab 2008 nur noch angemeldete Fahrzeuge erfasst werden. Stillgelegte Fahrzeuge werden in der Statistik nicht mehr geführt.



Quelle: Kraftfahrtbundesamt unter http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php?template=bbo_mir_vst

Abbildung 2: Motorisierungsgrad (Pkw/1.000 Einwohner) im Landkreis Elbe-Elster und im Land Brandenburg

⁵ Ab 2008 werden nur noch angemeldete Fahrzeuge erfasst. Stilllegungen und Außerbetriebsetzungen werden nicht mehr berücksichtigt.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die starken Zuwächse der vergangenen Jahre abgeschlossen sind und die Zahl der zugelassenen Pkw im Landkreis Elbe-Elster eine Sättigung erreicht hat. Durch die Abnahme der Bevölkerung und die Tatsache, dass pro Haushalt mehr Fahrzeuge angemeldet sein werden, kann der Motorisierungsgrad hingegen leicht zunehmen. Durch die ländlich geprägte Struktur des Landkreises ist weiterhin zu erwarten, dass der Grad der individuellen Motorisierung im Landkreis Elbe-Elster immer höher als im Land Brandenburg sein wird.

3 ÖPNV-Angebotsanalyse

3.1 ÖPNV-Leistungsangebot

3.1.1 Angebot im Schienenpersonennahverkehr

Im Landkreis Elbe-Elster verkehren im Schienenpersonennahverkehr in der Fahrplanperiode 2009/2010 fünf RegionalExpress-Linien (RE), vier RegionalBahn-Linien sowie der Vogtland-Express. Die Fahrplanleistung wird durch DB Regio AG sowie die Vogtlandbahn erbracht. Die Tabelle 8 zeigt das gegenwärtige SPNV-Angebot. Der Übergang zum Fernverkehr ist innerhalb des Landkreises nur über den Bahnhof Elsterwerda möglich.

Die Kursbuchstrecken und die Linien des SPNV sind in der **Anlage 3/1** dargestellt.

KBS	Linie	Linienführung	Zugangsstellen im Landkreis	Leistungsangebot Montag – Freitag (im Landkreis)	
				Zugpaare pro Tag	Takt (HVZ)
203 (240)	RE 3	Stralsund/Schwedt - Angermünde - Berlin - Wünsdorf-Waldstadt/ Elsterwerda	Doberlug-Kirchhain, Rückersdorf, Hohenleipisch, Elsterwerda	14	2-stündlich
205	RE 5	Rostock/Stralsund - Neustrelitz - Berlin - Falkenberg (Elster)/ Lutherstadt Wittenberg	Herzberg (Elster), Falkenberg (Elster)	10	2-stündlich
208	RE 18	Cottbus - Ruhland - Dresden/Falkenberg (Elster)	Plessa, Elsterwerda-Biehla, Elsterwerda, Bad Liebenwerda, Falkenberg (Elster), Herzberg	10	2-stündlich
215 209.43	RB 43	Cottbus - Falkenberg (Elster)	Finsterwalde, Doberlug-Kirchhain, Schönborn, Beutersitz, Uebigau, Falkenberg (Elster)	8	2-stündlich
215	RE 10	Leipzig - Eilenburg - Torgau - Cottbus	Falkenberg (Elster); Doberlug-Kirchhain; Finsterwalde	8	2-stündlich
216	RB 51	Dessau - Roßlau/ Lutherstadt Wittenberg - Falkenberg (Elster)	Fermerswalde, Falkenberg (Elster)	10	2-stündlich
225 240	RB 31	Elsterwerda-Biehla - Cossebaude - Dresden	Elsterwerda-Biehla, Elsterwerda, Präsen Ost	11	2-stündlich
228	RE 11	Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt - Cottbus - Falkenberg (Elster)	Plessa, Elsterwerda-Biehla, Bad Liebenwerda, Falkenberg (Elster)	5 Fahrten nach Falkenberg	2-stündlich
	RE 11S	Leipzig - Falkenberg (Elster) - Hoyerswerda	Rehfeld, Falkenberg (Elster), Bad Liebenwerda, Elsterwerda-Biehla, Plessa	9	2-stündlich
520	RB 45	Elsterwerda - Riesa - Mittweida - Chemnitz	Elsterwerda, Präsen, Präsen West	14	stündlich
544.1	VX	Adorf - Plauen - Zwickau - Chemnitz - Berlin VOGTLAND-EXPRESS	Elsterwerda, Doberlug-Kirchhain	1	-

Quellen: www.vbb-fahrinfo.de (gültig 22.09.2010 – 11.12.2010); www.vogtlandbahn.de (gültig 13.06.2010 – 11.12.2010)

Tabelle 8: Strecken, Zugangsstellen, Linien und Leistungsangebot im Schienenpersonenverkehr

3.1.2 Angebot im übrigen Öffentlichen Personennahverkehr

Das Busliniennetz im Landkreis Elbe-Elster umfasst 36 Linien in Konzession kreisansässiger Unternehmen inklusive von drei Flächenkonzessionen. Darüber hinaus verkehren im Landkreis 11 Linien kreisfremder Unternehmen. Die Inhaber der kreiseigenen Liniengenehmigungen sind die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH, die als Managementebene für die Planung, Organisation und das Controlling des ÖPNV verantwortlich ist, sowie das Omnibusunternehmen Günter Lehmann und der Omnibusbetrieb Obst e. K., Inhaber Mathias Herling. Die Verkehrsleistungen werden von 12 Nachauftragnehmern erbracht.

In der **Anlage 3/2-1** sind alle Linien mit Linienverlauf, Betreiber und den Fahrtenanzahlen, getrennt nach den Verkehrstagen, aufgelistet. In den **Anlagen 3/2-2 bis 3/2-4** sind die Angebotsdichten pro Verkehrstag grafisch dargestellt.

Das Leistungsangebot an Fahrplankilometern betrug 2009 ca. 5,12 Mio. km. Für 2010 sind ca. 5,9 Mio. km geplant.

Neben dem SPNV stellt der üÖPNV zum einen die Erschließung der ländlichen und städtischen Teilräume sicher und ergänzt abseits der Eisenbahnstrecken das Grundangebot des SPNV zur Verbindung der Siedlungsschwerpunkte. Am Wochenende beschränkt sich das ÖPNV-Angebot im Regionalverkehr aufgrund der geringen Nachfrage auf wenige Regionalbuslinien.

Stadtlinienverkehre bestehen nicht. Allerdings verkehrt die Linie 551 in Finsterwalde im erweiterten Regionalverkehr (Montag bis Freitag mit Kleinbussen im taktähnlichen Verkehr). Ebenso findet in Elsterwerda erweiterter Regionalverkehr statt.

Im Landkreis Elbe-Elster werden zum einen Bedarfsfahrten auf bestehenden Linien angeboten, die zu Schwachlastzeiten nur mit Voranmeldung verkehren und zum anderen existieren drei ausschließlich bedarfsgesteuerte Linien (Flächenrufbusse):

- ▶ AQUA-RUFBus (Linie 523): Gebiet Süd
- ▶ ELSTER-RUFBus (Linie 524): Gebiet Nordwest
- ▶ Gerberstadt-RUFBus / Sängerstadt-RUFBus (Linie 571): Gebiet Nordost

Diese verkehren täglich von 18:00 Uhr bis 02:00 Uhr des Folgetags. Am Wochenende können Fahrten ganztägig und Feiertags von 00:00 Uhr bis 02:00 Uhr angemeldet werden. Die telefonische Bestellung muss mindestens bis einen Tag im Voraus bei der Mobilitätszentrale eingegangen sein. Der Fahrgast zahlt nach dem Tarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB) zuzüglich einen Komfortzuschlag.

Anruf-Linien-Busse verkehren nach Fahrplan auf den vorgegebenen Linienrouten und sind im Fahrplan gekennzeichnet. Eine Anmeldung muss bis spätestens 90 Minuten vor Fahrtbeginn erfolgen. Der Anruf-Linien-Bus ist ohne Komfortzuschlag nutzbar.

Anruf-Sammel-Taxen sind ebenfalls in den Bestandsfahrplänen ausgewiesen. Hier muss die Anmeldung ebenfalls bis 90 Minuten vor Fahrtbeginn erfolgen. Die Taxen sind mit einem hinter der Frontscheibe angebrachten Schild gekennzeichnet und befördern den Fahrgast von der jeweiligen gewünschten Anfangs- zur Endhaltestelle. Komfortzuschläge werden nicht erhoben. Die Anruf-Sammel-Taxen verkehren zum Beispiel auf den Linien 575, 586 und 587.

Seit 2008 steht in Finsterwalde eine gemeinsam durch die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH und der Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH betriebene Mobilitätszentrale zur Verfügung. Ziel der Mobilitätszentrale ist die Gewährleistung einer zeitnahen Fahrgastinformation und die Steuerung des Fahrzeugeinsatzes der bestellten Bedarfsverkehre.

3.1.3 Zugangsstellen und Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrssystemen

Insgesamt werden im Landkreis Elbe-Elster ca. 520 Haltestellen und Verknüpfungspunkte bedient. Im VBB-Gebiet werden Haltestellen nach ihrer Verkehrsaufgabe und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert nach:

A – Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen

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

B – Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung

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

C – Standardhaltestellen

- ▶ diese werden nach dem Leistungsangebot, dem Fahrgastaufkommen und evtl. örtlichen Umstiegsmöglichkeiten weiter untergliedert (C1 bis C3)

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen wurden vom VBB im Rahmen der „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ /15/ Richtwerte erarbeitet. Diese erfassen sowohl Ausstattungselemente der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen, als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (siehe Kapitel 5.3.3, Tabelle 17).

Anhand dieser Ausstattungsmerkmale wurde eine Analyse der Zugangsstellen durchgeführt, die in die Kategorien A und B einzuordnen sind. Die Tabelle 9 stellt den heutigen Ausbauzustand dieser Zugangsstellen dar, wobei der Stand für die Barrierefreiheit hervorgehoben wird.

Verknüpfungspunkt	Verknüpfung	Haltestellen-Kategorie	Lage, Ausstattungsmerkmale	Mängel (besonders für Mobilitätsbehinderte)	P+R	B+R	Veränderungsbedarf
Elsterwerda, Bahnhof	Bahn-Bus Bus-Bus	A	ZOB am Bahnhofsvorplatz, barrierefreie Übergänge zw. Bussteigen	barrierefreier Zugang zu Bahnsteig 2 und 3 (nur mit Hilfe des Rollstuhlhublifts)	ja	ja	
Bad Liebenwerda, Bahnhof	Bahn-Bus	B	Bushaltestelle mit 2 Masten	keine	ja	ja	Instandsetzung Zufahrtsstraße (einseitig) erforderlich, Kapazität der B+R-Anlage evtl. erhöhen
Bad Liebenwerda, Busbahnhof	Bus-Bus	A	ZOB mit barrierefreien Übergängen zw. Bussteigen	keine	ja	nein	Spritzschutz an Haltestellen fehlt zur Zeit, Einrichtung B+R-Anlage
Mühlberg, Busbahnhof	Bus-Bus	B	2 Masten, ohne Bussteige	Niedriger Bordstein, ohne Wetterschutz	nein	nein	
Falkenberg, Bahnhof	Bahn-Bus Bus-Bus	A	Bushaltestelle (2 Masten) am Bahnhofsvorplatz, ohne Bussteige	Bushaltestelle im schlechten Zustand, unzureichende Fahrgastinformationen	ja	ja	Neugestaltung Bahnhofsvorplatz geplant für 2011
Herzberg, Bahnhof	Bahn-Bus	B	Bushaltestelle (2 Masten) am Bahnhofsvorplatz	keine	ja	ja	evtl. Kapazität der P+R-Anlage erhöhen
Herzberg, Busbahnhof	Bus-Bus	A	älterer ZOB mit 5 Bussteigen	keine behindertengerechten Übergänge zwischen Bussteigen, schlechter Zustand	nein	nein	Neugestaltung des Busbahnhofs erforderlich, B+R- und P+R-Anlage
Doberlug-Kirchhain, Bahnhof	Bahn-Bus Bus-Bus	B	Neugestaltung im Jahr 2007, gute Fahrgastinformationen	keine	ja	ja	
Finsterwalde, Bahnhof	Bahn-Bus Bus-Bus	A	ZOB am Bahnhofsvorplatz barrierefreie Zugänge zwischen Bussteigen, gute Fahrgastinformationen	fehlender Wetterschutz am ZOB	ja	ja	

Tabelle 9: Anlage und Ausstattung von Verknüpfungspunkten (Quelle: eigene Erhebung, Mai 2010)

Für die fahrplantechnologische Verknüpfung werden die Verknüpfungspunkte jeweils nach den verknüpften Verkehrsträgern (Bahn – Bus bzw. Bus – Bus) in

- ▶ Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung und
- ▶ weitere Verknüpfungspunkte für die lokale Erschließung

eingeteilt.

Im Nahverkehrsplan 2005 – 2009 werden 7 Hauptverknüpfungspunkte und 8 weitere Verknüpfungspunkte ausgewiesen. Da sich zum heutigen Liniennetz Veränderungen ergeben haben, hat sich die Anzahl der Verknüpfungspunkte erhöht. Zum Fahrplanstand Dezember 2009 wurden an insgesamt 22 Haltestellen zeitliche Verknüpfungen zwischen Bahn und Bus sowie zwischen den Buslinien untereinander hergestellt (siehe Tabelle 10). Die Fahrplangestaltung hat insbesondere an den Hauptverknüpfungspunkten Bus – Bus nutzerfreundliche Rendezvous-Halte eingerichtet. Zur Verknüpfung mit dem SPNV muss der Buslinienverkehr tageszeitliche Prioritäten für Fahrten in den Relationen mit wesentlichem Umsteigebedarf zum bzw. vom SPNV setzen, um das Angebot möglichst allen Verkehrsbedürfnissen anzupassen.

	Hauptverknüpfungspunkte	Weitere Verknüpfungspunkte
Bahn – Bus:	Elsterwerda, Bahnhof Falkenberg, Bahnhof Finsterwalde, Bahnhof Kirchhain, Bahnhof	Bad Liebenwerda, Bahnhof Herzberg, Bahnhof
Bus – Bus:	Bad Liebenwerda, Busbahnhof Bad Liebenwerda, Südring Doberlug, Pestalozziplatz Elsterwerda, Bahnhof Falkenberg, Bahnhof Finsterwalde, Bahnhof Herzberg, Busbahnhof Kirchhain, Bahnhof Kirchhain, Markt Schlieben, Feuerwehr / B87 Schönewalde, Markt Sonnewalde, Kirche Trebbus, Kirche	Brandis, Gasthaus Gahro, Gasthaus Herzberg, Auto-Center Mühlberg, Busbahnhof Plessa, Amtsverwaltung Rückersdorf, Schule Sallgast, Gemeindeamt Staupitz, Gasthaus

Tabelle 10: Verknüpfungspunkte zwischen Bahn – Bus und Bus – Bus ⁶ Bestand

⁶ Angaben der VerkehrsManagement Elbe–Elster GmbH (nicht berücksichtigt sind Zugangsstellen, an denen nur zwischen einzelnen Fahrten Verknüpfungen bestehen)

Die Tabelle 11 zeigt den gegenwärtigen Verknüpfungsgrad an den Hauptverknüpfungspunkten Bahn – Bus getrennt nach Schul- und Ferientagen. In der folgenden Analyse gelten Fahrten als verknüpft, wenn Anschlüsse innerhalb von 5 bis 20 Minuten realisiert werden.

	Reisende/Tag*	Verknüpfungsgrad [%]	
		Schultage	Ferientage
Elsterwerda, Bahnhof	< 1.000	29,5	31,3
Falkenberg, Bahnhof	> 1.000	29,0	39,6
Finsterwalde, Bahnhof	< 1.000	39,7	40,0
Kirchhain, Bahnhof	< 1.000	29,1	31,8

* Quelle /2/

Berechnet wurden Verknüpfungen Montag bis Freitag in der jeweiligen Lastrichtung, d. h.

- von 05:00 bis 12:00 Uhr zum jeweiligen Zentrum (Bus => Zug)

- von 12:00 bis 20:00 Uhr vom jeweiligen Zentrum (Zug => Bus)

Tabelle 11: Verknüpfungsgrad an den Hauptverknüpfungspunkten Bahn – Bus

3.2 Orientierungswerte für den ÖPNV-Bedienungsstandard im Planungszeitraum und Bewertung

Umfang und Qualität des Angebotes im Sinne einer ausreichenden Versorgung mit ÖPNV-Leistungen sind nicht per Gesetz oder rechtsverbindlichem Standard geregelt. Der Landkreis Elbe-Elster muss deshalb eigene, an seine spezifischen Bedingungen angepasste Richtwerte für den Bedienungsstandard vorgeben. Grundlage dafür sind zum einen die bereits definierten Orientierungswerte aus dem Nahverkehrsplan 2005 – 2009 und zum anderen die Kriterien zur Beschreibung des Qualitätsniveaus im VBB, die die Leitlinie „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ /15/ vorgibt. Dieser Leitfaden wird den Aufgabenträgern bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne sowie bei der Ausschreibung von Leistungen zur Anwendung empfohlen.

Im Folgenden werden Orientierungswerte für den ÖPNV-Bedienungsstandard hinsichtlich

- ▶ Mindesterschließung
- ▶ Erreichbarkeit (Fahrtenangebot) und
- ▶ Reisezeit

gegeben. Auf dieser Basis erfolgt auch eine Analyse des gegenwärtigen Angebotes.

3.2.1 Gewährleistung der Mindesterschließung

Die Richtwerte zur ÖPNV-Mindesterschließung sind auf Siedlungseinheiten bezogen, da der Bezug auf Gemeinden, insbesondere durch die Bildung von Großgemeinden, nicht ausreichend ist. Siedlungseinheiten sind zusammenhängende Bebauungsgebiete der Städte und Gemeinden, räumlich getrennte Ortsteile bzw. Wohnplätze.

Als Mindestforderung der ÖPNV-Erschließung gilt:

- ▶ Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 200 Einwohnern zu erschließen.
- ▶ Eine Fläche gilt als erschlossen, wenn mindestens 80% der Einwohner im Einzugsbereich des ÖPNV wohnen.
- ▶ Die Erschließung der Siedlungseinheiten für die Schülerbeförderung ist durch deren Satzung geregelt.

Nach den Angaben der Ämter, Gemeinden und Städte zum Bevölkerungsstand gilt diese Forderung derzeit für 115 Ortsteile. Nach dem Fahrplanstand Januar 2010 werden alle 115 Ortsteile im Landkreis durch den ÖPNV erschlossen (siehe **Anlage 3/3**).

Die Satzung des Landkreises Elbe-Elster zur Übernahme von Beförderungsleistungen bzw. Bezuschussung von Schülerfahrtkosten für Schüler und Auszubildende vom 08. Juli 2008 /6/ legt den Beförderungsanspruch für den Besuch der zuständigen Schule (Grundschüler und Berufsschüler) bzw. der nächst erreichbaren Schule der gewählten Schulform in öffentlicher Trägerschaft fest. Als nächst erreichbare Schule gilt die, welche mit dem geringsten Aufwand an Fahrtkosten erreichbar ist.

3.2.2 Erreichbarkeit (Fahrtenangebot)

Die im Nahverkehrsplan definierten Orientierungswerte befinden sich insofern in Übereinstimmung mit den VBB-Standards /15/, da die Orientierungswerte im Nahverkehrsplan strenger gefasst sind als die VBB-Kriterien.

Durch die Zugehörigkeit einer Siedlungseinheit zu einem Amt bzw. zu einer Gemeinde/Stadt wird die Grundversorgung abgesichert. Der gehobene Bedarf wird durch die Mittelzentren abgedeckt. Im Landesentwicklungsplan ist die Zuordnung zu den Mittelzentren (Mittelbereiche) pro Gemeinde definiert. Eine Zuordnung zu einem Oberzentrum (Oberbereiche) wird im Landesentwicklungsplan auf Grund der vielfältigen Überlagerungen nicht vorgenommen.

Die Zuordnung zum Ort der Grundversorgung, zum Mittelzentrum und zum Oberzentrum ist pro Siedlungseinheit der **Anlage 3/3** zu entnehmen.

Zur Erreichbarkeit Zentraler Orte bzw. zum Ort der Grundversorgung wird an den Wochentagen Montag bis Freitag (Schulzeit und Ferienzeit) ein nach Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß der folgenden Tabelle angestrebt:

Einwohner pro Siedlungseinheit	Orientierungswerte für die Erreichbarkeit Fahrtenpaare Montag - Freitag		Bemerkungen
	Ort der Grundversorgung	Mittelzentrum / Mittelzentrum in Funktionsteilung Oberzentrum	
>= 6.000 Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda, Herzberg, Finsterwalde	selbst Ort der Grundversorgung	5 bis 6	
3.000 bis < 6.000 Bad Liebenwerda, Falkenberg	6 bis 8 bzw. selbst Ort der Grundversorgung	3 bis 4	
1.000 bis < 3.000 12 Ortsteile	4 bis 6	2	
500 bis < 1.000 18 Ortsteile	3	2	außerhalb Schulperiode unter Einbeziehung flexibler Bedienung
200 bis < 500 79 Ortsteile	2	1	

Tabelle 12: Orientierungswerte für die Erreichbarkeit Zentraler Orte bzw. der Orte der Grundversorgung (Montag bis Freitag)

Es bezieht sich auf Hin- und Rückfahrten (Fahrtenpaare) von der jeweiligen Siedlungseinheit zum Zentralen Ort bzw. zum Ort der Grundversorgung mit einer dazwischen liegenden, dem überwiegenden Reisezweck entsprechenden Aufenthaltsdauer. Diese beträgt für Fahrten, die dem allgemeinen Beförderungsbedarf dienen, mindestens:

- ▶ 3 Stunden im Ort der Grundversorgung bzw.
- ▶ 4 Stunden im übergeordneten Zentrum (Mittelzentrum) und Oberzentrum.

Fahrten mit überwiegender Nutzung zur Schülerbeförderung sind in ihrer zeitlichen Lage mit den Schulträgern abzustimmen. Dabei sind pro Schule eine Bedienung zum Unterrichtsbeginn und zwei Bedienungen zu abgestimmten Unterrichtsendzeiten vorzusehen. Für zwei Schulen an gleichen oder dicht beieinander liegenden Standorten können diese zu drei Bedienungen zusammengefasst werden.

Die Analyse des gegenwärtigen Fahrtenangebotes ist der **Anlage 3/3** beigelegt. Auf folgenden Relationen werden die Orientierungswerte an Ferientagen nicht erreicht:

- ▶ Schmerkendorf – Falkenberg (Elster),
- ▶ Buckau – Herzberg (Elster),
- ▶ Saathain – Präsen und
- ▶ Saathain – Elsterwerda.

Mit Einführung des Konzeptes zur Neuorganisation von Linienverkehren in der Region Bad Liebenwerda – Elsterwerda /18/ werden die Orientierungswerte auf den Relationen erreicht.

3.2.3 Reisezeit

Auch für die Reisezeit werden in den Qualitätsstandards des VBB /15/ Kriterien festgelegt, die mit den Orientierungswerten des Nahverkehrsplanes korrespondieren.

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

- ▶ Die Zugangszeit zum ersten Verkehrsmittel am Ausgangsort und die Abgangszeit vom letzten Verkehrsmittel am Zielort. Für beide zusammen werden 25 Minuten angesetzt.
- ▶ Die Wartezeit am Ausgangsort auf das erste Verkehrsmittel (5 Minuten).

Die Gesamtwegezeit zum Ort der Grundversorgung darf 60 Minuten nicht überschreiten. Das entspricht unter den o. g. Annahmen für die Zugangs- und Abgangszeit sowie für die Wartezeit auf das erste Verkehrsmittel einer Reisezeit von maximal 30 Minuten, einschließlich der in Ausnahmefällen für das einmalige Umsteigen erforderlichen Zeit. Die Gesamtwegezeit zum Mittelzentrum bzw. zum Mittelzentrum in Funktionsteilung soll 90 Minuten nicht übersteigen. Das entspricht einer Reisezeit von maximal 60 Minuten, einschließlich Umsteigen.

Die Orientierungswerte für die Verbindung zum Oberzentrum bedürfen einer Differenzierung in Abhängigkeit von der Entfernung und der Art der Verbindung (Direkt- oder Umsteigeverbindung, Nutzung des SPNV). Die Gesamtwegezeit pro Richtung soll in günstigen Zubringerrelationen zum SPNV 120 Minuten nicht überschreiten (entspricht einer Reisezeit von maximal 90 Minuten bei max. zweimaligem Umsteigen). Für die Mehrzahl der Siedlungseinheiten müssen jedoch Reisezeiten bis zu 120 Minuten akzeptiert werden.

Verbindung zum	Gesamtwegezeit in eine Richtung	Reisezeit
Ort der Grundversorgung	60 min	30 min
übergeordneten Zentrum im Kreisgebiet (Mittelzentrum bzw. Mittelzentren in Funktionsteilung)	90 min	60 min
überregionalen Oberzentrum	120 – 150 min	90 – 120 min

Tabelle 13: Orientierungswerte für die Reisezeit

Die Analyse der gegenwärtigen Reisezeiten wird in **Anlage 3/3** vorgenommen. Auf 11 Verbindungen zum Oberzentrum, 4 Verbindungen zum Ort der Grundversorgung und einer Verbindung zum Mittelzentrum werden die Orientierungswerte bezüglich der Reisezeit nicht eingehalten.

Von den Orten Eichholz, Friedersdorf und Oppelhain wird das Mittelzentrum Bad Liebenwerda innerhalb von 30 Minuten und damit schneller als Schönborn als Ort der Grundversorgung erreicht. Die Reisezeiten einer Verbindung zum Ort der Grundversorgung und einer Verbindung zum Mittelzentrum werden nur geringfügig überschritten.

4 Verkehrsnachfrage

4.1 Analyse der Verkehrsnachfrage

In der **Anlage 3/1** sind die derzeitigen Querschnittsbelegungen im SPNV für das Gebiet des Landkreises Elbe-Elster auf Grundlage des Landesnahverkehrsplanes /2/ dargestellt.

Der Streckenabschnitt (Torgau) – Falkenberg (Elster) – Doberlug-Kirchhain – Finsterwalde – (Cottbus) weist die höchste Fahrgastnachfrage mit über 1.000 Fahrgästen/Werktag im Querschnitt auf. Der Bahnhof Falkenberg (Elster) wird von den meisten Fahrgästen frequentiert (>1.000 Reisende/Tag).

Im Buslinienetz werden jährlich etwa 2,6 Mio. Beförderungsfälle (Stand: 2008) realisiert, davon etwa 90% von Schülern und Auszubildenden /7/.

Die **Anlage 4/1-1** zeigt die Nachfrage auf den Buslinien an einem mittleren Schultag. Die Analyse der ÖPNV-Nachfrage wird auf Grundlage der VBB-Erhebung aus dem Jahr 2007 vorgenommen, sowie anhand einer Ein- und Aussteigerzählung auf ausgewählten Linien, die im Herbst 2009 durch die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH durchgeführt wurde, fortgeschrieben. Da die Matrix nur die Nachfrageströme der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH beinhaltet, sind Strecken bzw. Linien anderer Verkehrsunternehmen, wie z. B. der SPNV, in der Umlegungsrechnung nur dann enthalten, wenn der Fahrgast auf seinem Weg umsteigt. Zum Fahrplanstand 2009 verkehren durchschnittlich täglich (Montag – Freitag), etwa 9,4 Tsd. Fahrgäste auf den Linien der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH.

Folgende Linien weisen im Vergleich zu den übrigen Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Elbe-Elster eine hohe Fahrgastnachfrage mit mehr als 500 Linienbeförderungsfällen⁷ pro Tag (Montag – Freitag) auf:

Linie	Linienweg
520	Herzberg/E. - Falkenberg/E. - Uebigau - Bad Liebenwerda - Elsterwerda
560	Finsterwalde - Kirchhain - Tröbitz - Bad Liebenwerda
565	Bad Liebenwerda - Koßdorf / Neuburxdorf - Mühlberg/E. - Fichtenberg
579	Elsterwerda - Staupitz - Finsterwalde / Lauchhammer
585	Elsterwerda - Präsen - Hirschfeld - Ortrand

Tabelle 14: üÖPNV-Linien mit hoher Fahrgastnachfrage

⁷ Zahl der Fahrgäste, die auf einer Linie verkehren, umsteigende Fahrgäste sind mehrfach erfasst

Das Umlegungsbild zeigt deutlich die nachfragestarke Linie 520, welche die Städte Herzberg, Falkenberg, Bad Liebenwerda und Elsterwerda auf einer Achse miteinander verbindet. Die Streckenbelegung dieser Linie ist nahezu auf dem gesamten Linienweg hoch. Die Zahl der Beförderungsfälle liegt deutlich über denen der anderen Linien.

Die Linien 560, 565, 579 und 585 weisen ebenfalls vergleichsweise hohe Fahrgastnachfragen auf. Auch hier treten die Streckenbelegungen im Umlegungsbild abschnittsweise hervor. Die Linien 560 und 579 verbinden das Mittelzentrum Finsterwalde mit jeweils einem Mittelzentrum in Funktionsteilung - die Linie 560 mit Bad Liebenwerda über Doberlug-Kirchhain und die Linie 579 mit Elsterwerda über Hohenleipisch. Die Linien 565 und 585 binden die umliegenden Ortschaften an die Mittelzentren in Funktionsteilung an. Die Linie 565 erschließt das Gebiet westlich von Bad Liebenwerda und die Linie 585 das Gebiet südlich von Elsterwerda. Die übrigen Linien werden im Vergleich zu diesen fünf Linien weniger nachgefragt.

Die Quelle-Ziel-Relationen der Schüler wurden von der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH für das Schuljahr 2010/2011 zugearbeitet (ohne 7. Klassen). Hierbei werden nur die Schüler betrachtet, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule gebracht bzw. abgeholt werden. Daraus kann ebenfalls eine Quelle-Ziel-Matrix erstellt werden. Diese Matrix wurde auf das Liniennetz des ÖPNV umgelegt (siehe **Anlage 4/1-2**). Die Nachfrage in der Schülerbeförderung ist insbesondere auf den Strecken vergleichsweise hoch, die auf die Städte gerichtet sind, in denen sich verschiedene Schulformen konzentrieren (Bad Liebenwerda, Finsterwalde, Doberlug-Kirchhain, Elsterwerda, Falkenberg, Herzberg). Weiterhin ist aus den Daten erkennbar, dass die bestehenden Verflechtungen der einzelnen Schulen im Untersuchungsgebiet sehr weiträumig sind. Da viele Schüler nicht die nächstgelegene Schule besuchen, nehmen die Schüler z. T. weite Entfernungen in Kauf, um zur Schule zu gelangen (siehe Abbildung 3).

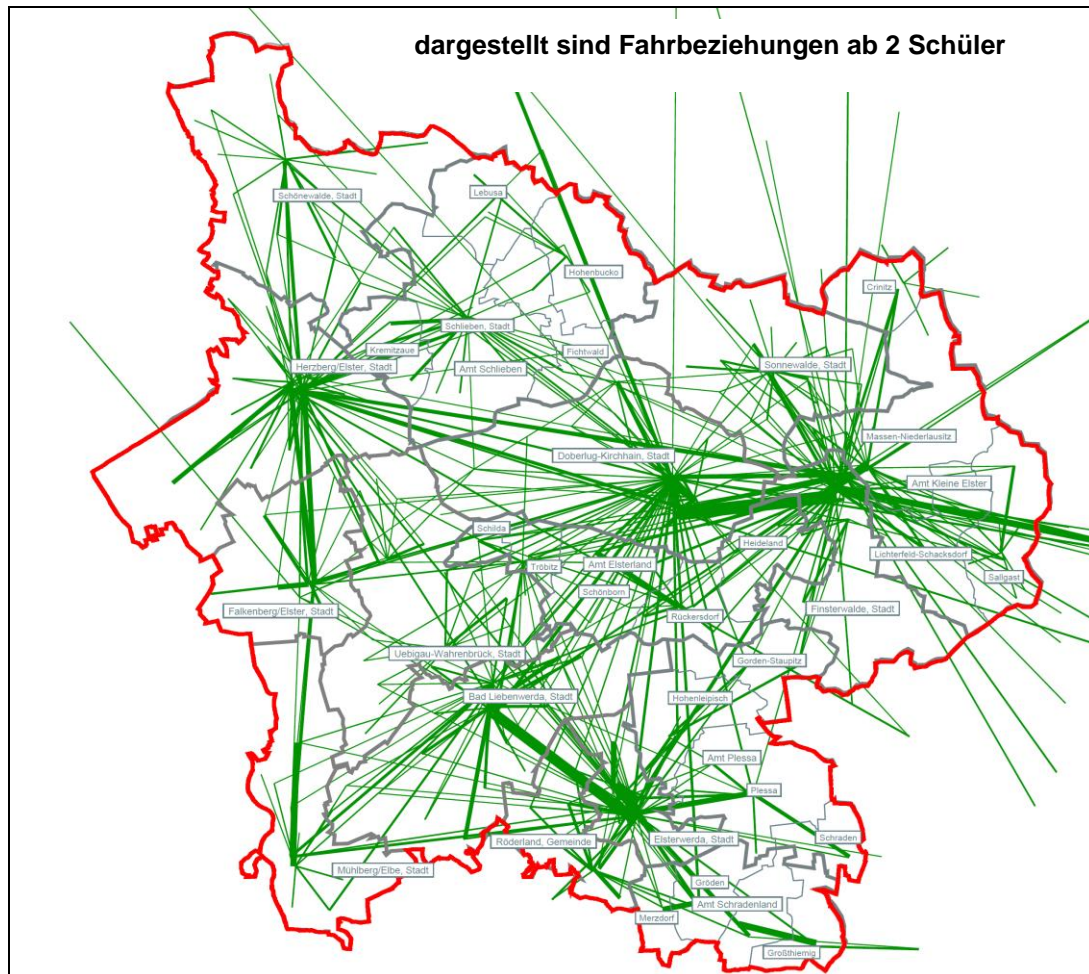


Abbildung 3: Quelle-Ziel-Beziehungen der zu befördernden Schüler im Landkreis Elbe-Elster (ohne 7. Klassen)

4.2 Entwicklung der Verkehrsnachfrage

Auf der Basis der Bevölkerungsprognose erfolgt die Prognose der künftigen Verkehrsnachfrage im üÖPNV. Dabei wird unterstellt, dass allein die Einwohnerentwicklung die Fahrgastnachfrage beeinflusst. Damit wird dargestellt, wie sich die Nachfrage entwickeln würde, falls keine Angebotsanpassungen vorgenommen werden. Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage hängt aber auch von weiteren Faktoren ab, z. B. der Fahrpreisentwicklung im ÖPNV, der Entwicklung der Kraftstoffpreise oder der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes.

Die Hochrechnung der Verkehrsnachfrage im üÖPNV von der Analyse 2009 auf die Prognose 2015 erfolgt in Anlehnung an das Verfahren der Standardisierten Bewertung /16/.

In der Tabelle 15 ist die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im ÖPNV für ausgewählte Relationen unter der Annahme dargestellt, dass sich nur die Einwohnerzahlen verändern.

Relation		Entwicklung Verkehrsnachfrage ÖPNV* 2009 – 2015
Bad Liebenwerda, Stadt	Elsterwerda, Stadt	- 7,9%
	Finsterwalde, Stadt	- 5,1%
	Herzberg (Elster), Stadt	- 6,0%
Elsterwerda, Stadt	Finsterwalde, Stadt	- 7,3%
	Herzberg (Elster), Stadt	- 8,1%
Herzberg (Elster), Stadt	Finsterwalde, Stadt	- 5,3%

* aufgrund veränderter Einwohnerzahlen, das Verkehrsangebot bleibt gleich

Tabelle 15: Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf ausgewählten Relationen bis zum Jahr 2015

Mit Hilfe des Verkehrsmodells wird die Fahrgastnachfrage der Prognose auf das Strecken- und Liniennetz umgelegt. Insgesamt gehen die Querschnittsbelegungen zurück, wobei aber nur einzelne Streckenquerschnitte in die nächst tiefer klassifizierte Kategorie übergehen (siehe **Anlage 4/2**). Nur unter der Betrachtung der Einwohnerentwicklung ist davon auszugehen, dass die Anzahl der Fahrgäste auf den Linien der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH von heute ca. 9,4 Tsd. auf ca. 8,7 Tsd. Fahrgäste pro durchschnittlichen Tag abnehmen wird.

5 Angebotskonzept

5.1 Leitlinien der Angebotsgestaltung

Das Ziel der Angebotsgestaltung im Planungszeitraum besteht in der verbesserten Übereinstimmung mit der Fahrgastnachfrage und in der Sicherung ihrer Finanzierbarkeit. Die geringe Auslastung des Fahrtenangebotes im konventionellen Linienverkehr (Ausnahme: Schülerbeförderung) und die Beschränkungen in der finanziellen Leistungsfähigkeit der öffentlichen Haushalte für den Ausgleich von Aufwanddeckungsfehlbeträgen der ÖPNV-Unternehmen schließen angebotserweiternde Maßnahmen weitestgehend aus. Die Umsetzung von Angebotsänderungen (Angebotserweiterungen bzw. maßvolle Einschränkungen im Angebot) sowie von Rationalisierungsmaßnahmen bedürfen der Zustimmung des Aufgabenträgers.

Die Erhaltung und punktuelle Verbesserung der Erschließungsqualität nach den Orientierungswerten des Bedienungsstandards muss für kleinere Siedlungseinheiten (insbesondere mit weniger als 500 Einwohnern) weiterhin verstärkt durch flexible Bedienungsformen erreicht werden. Die Bedienung im konventionellen Linienverkehr ist für diese Siedlungseinheiten zu erhalten, soweit diese mit den Erfordernissen

- ▶ der Schülerbeförderung,
- ▶ der Verbindung zwischen den Zentralen Orten und
- ▶ des Berufsverkehrs

übereinstimmt.

Die Schülerbeförderung ist nach dem Brandenburgischen Schulgesetz /2/ eine Pflichtaufgabe. Gemäß den Vorgaben durch die Landesgesetzgebung (ÖPNVG) und der Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Elbe-Elster ist die Schülerbeförderung vorrangig im Rahmen des ÖPNV zu erbringen. Die Schülerbeförderungssatzung des Landkreises Elbe-Elster ist eine Grundlage für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster. Die Planung der Schülerbeförderung muss auf Basis des Schulentwicklungsplanes erfolgen. Mit dem Landkreis Elbe-Elster ist im Rahmen der Schülerbeförderung eng zusammenzuarbeiten.

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

Im bestehenden Liniennetz sind bisher drei Konzepte (Altkreis Herzberg, Region Sonnewalde und Umland, Region Finsterwalde) zur Optimierung des Linienverkehrs ab 2007 schrittweise umgesetzt worden. Diese teilweise bereits vollzogene Neuordnung der Angebotsstruktur in 3 Ebenen ist durch die Umsetzung des Konzeptes, dass für die Region Bad Liebenwerda – Elsterwerda /18/ erstellt wurde, weiter fortzuführen:

- ▶ Gesamtoptimierung der Schülerbeförderung
- ▶ Angebot eines konventionellen Linienbetriebes vorrangig in aufkommensstarken ÖPNV-Achsen (soweit dort nicht ein SPNV-Angebot vorliegt) oder Teilnetzen. Bevorzugt sind dabei Direktverbindungen mit attraktiven Reisezeiten anzuwenden, die den Anforderungen der Hauptverkehrsströme (einschließlich konzentrierter Pendlerströme) gerecht werden. In verdichteten Räumen und zur Verbindung zwischen Zentralen Orten ist für die Haupt- und Nebenverkehrszeit unter Berücksichtigung der lokalen Rahmenbedingungen auch noch ein konventionelles Flächenverkehrsangebot beizubehalten, das die Bedürfnisse der Schülerbeförderung und anderer Nutzergruppen harmonisiert.
- ▶ Flexible Bedienformen sind als Ergänzung zum Standardlinienverkehr einzusetzen. Prinzipiell soll der Einsatz immer dann erfolgen, wenn im Vergleich zum Standardlinienverkehr ein wirtschaftlicheres Angebot erreicht werden kann. Der Einsatz von flexiblen Bedienformen soll insbesondere geprüft werden, wenn eine Bedienung
 - ▶ in Tagesrandlagen und an Wochenenden,
 - ▶ in sehr gering besiedelten Räumen,
 - ▶ als Ergänzungsverkehr,
 - ▶ zu Veranstaltungen oder
 - ▶ für spezielle Nutzergruppen

erfolgen soll. Die Entscheidung über den Einsatz von Flexiblen Bedienformen bedarf der Zustimmung durch den Aufgabenträger.

Die Organisation der Flexiblen Bedienformen ist jeweils nach den örtlichen Erfordernissen auszurichten. Flexible Bedienformen sind als Produkt des ÖPNV gestaltet, d. h. genehmigungspflichtig nach § 42 PBefG. Die Qualitätsstandards für den üÖPNV sind auch bei Flexiblen Bedienformen einzuhalten.

Bei der Angebotsgestaltung in Quantität und Qualität sind die gesetzlichen Rahmenvorgaben und die verkehrspolitischen Zielstellungen des Aufgabenträgers einzuhalten. Diese werden in speziellen Qualitätsstandards im Nahverkehrsplan verbindlich vorgegeben.

Entsprechend § 2 Absatz 11 ÖPNVG des Landes Brandenburg sind bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, des Fahrzeugeinsatzes, des Leistungsangebotes und der Fahrgastinformation die spezifischen Bedürfnisse von

mobilitätseingeschränkten Personen (z. B. Menschen mit Behinderungen, Familien mit Kindern) zu berücksichtigen. Im Planungszeitraum ist die Anzahl von behindertengerechten Haltestellen zu erhöhen. Gefördert werden nur Investitionen in Haltestellen, die eine Bordsteinhöhe von 16 cm aufweisen.

Bei Investitionsmaßnahmen an ÖPNV-Zugangsstellen sind die Forderungen der Barrierefreiheit (siehe **Anlage 5/1**) einzuhalten. Für den Planungszeitraum wird angestrebt, dass mehr klimatisierte Busse eingesetzt werden.

5.2 Kategorisierung der Bedienungsrelationen

Neben der flächendeckenden ausreichenden Bedienung im Rahmen der Daseinsvorsorge muss der üÖPNV einen wichtigen Beitrag zur flankierenden Unterstützung der wirtschaftlichen Entwicklung leisten. Die Hauptzielgruppen sind Schüler-, Berufs-, Einkaufs-, Freizeit-, Behörden-, Ärzte- und Tourismusverkehre.

Die Aufenthaltszeit in den Zentralen Orten hat in Analogie zum Kapitel 3.2.2 mindestens 3 Stunden im Ort der Grundversorgung bzw. 4 Stunden im übergeordneten Zentrum (Mittelzentrum) und im Oberzentrum zu betragen. Die Bedienungshäufigkeit (Fahrtenanzahl) hat ebenfalls in Analogie zum Kapitel 3.2.2 nach Tabelle 12 zu erfolgen.

Neben den Verkehren auf den Bedienungsrelationen muss weiterhin die Daseinsvorsorge durch den üÖPNV geleistet werden.

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen dient der Umsetzung der Richtwerte für den Bedienungsstandard in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV zur Vermeidung konkurrierender Parallelverkehre. Die in der Kategorisierung festgelegten Hauptverbindungsrelationen und Verbindungsrelationen im üÖPNV bilden die Achsen des (konventionellen) Buslinienverkehrs.

Folgende Kategorien von Bedienungsrelationen werden festgelegt (vgl. auch **Anlage 5/2**):

Hauptverbindungsrelationen

- ▶ SPNV-Strecken, die Verbindungen der Mittelzentren / Mittelzentren in Funktionsteilung und der Orte der Grundversorgung mit der Hauptstadt Berlin oder den Oberzentren Cottbus, Leipzig, Dresden und Chemnitz und mehrheitlich auch zwischen den Orten der Grundversorgung und Mittelzentren / Mittelzentren in Funktionsteilung des Landkreises Elbe-Elster herstellen
- ▶ Verbindungen im üÖPNV mit dominierendem Leistungsangebot und Fahrgastaufkommen bei fehlenden oder ungünstigen SPNV-Verbindungen

- ▶ Bedienung Montag bis Freitag im Linienverkehr und mit Rufbus durch taktähnlichen Fahrplan oder nachfrageabhängig (Gestaltung des Angebotes nach den Orientierungswerten in Tabelle 12)
- ▶ Hauptverbindungsrelationen entsprechen annähernd den Verläufen der Linien 520, 560, 579 und 585 (zwischen Elsterwerda und Gröden)

Verbindungsrelationen

- ▶ SPNV-Verbindung mit dem Mittelzentrum Lutherstadt Wittenberg (geringe Bedeutung für den Landkreis Elbe-Elster)
- ▶ den Hauptverbindungsrelationen nachgeordnete üÖPNV-Verbindungen innerhalb des Landkreises Elbe-Elster
- ▶ Verbindungen zu ausgewählten Zentren in benachbarten Landkreisen
- ▶ nachfrageabhängige Bedienung Montag bis Freitag im Linienverkehr bzw. mit Rufbus (Gestaltung des Angebotes nach den Orientierungswerten in Tabelle 12)
- ▶ Verbindungsrelationen entsprechen annähernd den Verläufen bzw. Teilverläufen folgender üÖPNV-Linien

Linie	Verbindungsrelation zwischen
522	Herzberg – Schlieben – Hohenbucko – Trebbus
525	Herzberg – Langennaundorf – Bad Liebenwerda/Falkenberg
521 und 542	Herzberg – Schönwalde
550	Finsterwalde – Kirchhain – Herzberg
558	Finsterwalde – Massen – Wormlage – Sallgast
599/602	Finsterwalde – Sallgast – Senftenberg
565	Mühlberg – Bad Liebenwerda
577	Wahrenbrück – Bad Liebenwerda
579/622	Staupitz – Lauchhammer
581	Plessa – Elsterwerda
585	Gröden – Ortrand
592	Doberlug – Trebbus
595	Finsterwalde – Crinitz – Fürstlich Drehna
437	Mühlberg – Riesa

Tabelle 16: Verbindungsrelationen im üÖPNV

Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen

- ▶ Erschließung kleinerer Gemeinden bzw. von Ortsteilen sowie deren Anbindung an Zentren und SPNV-Zugangsstellen
- ▶ Relationen zur Flächenerschließung bei regelmäßigem Bedarf außerhalb der Schülerbeförderung
- ▶ Schwach nachgefragte Verbindungen zu benachbarten Landkreisen
- ▶ Das Angebot ist nachfrageabhängig anhand der Orientierungswerte nach Tabelle 12 gestaltet.

Schülerrelationen

- ▶ Leistungsangebot generell nur an Schultagen

Die Bedienung im Linienverkehr ist an arbeitsfreien Tagen (Sonnabend, Sonntag, Feiertag) auf den Hauptverbindungsrelationen des üÖPNV bedarfsabhängig vorzusehen. Des Weiteren erfolgt eine Bedienung durch die vier Flächenrufbusse.

5.3 Veränderungsmaßnahmen am Liniennetz und im Leistungsangebot

5.3.1 SPNV-Liniennetz

Das Zielnetz 2012 wird hauptsächlich von der Inbetriebnahme des Flughafens BBI und den sich daraus ergebenden Veränderungen im Liniennetz des SPNV bestimmt /3/. Für den Landkreis Elbe-Elster ergeben sich aber keine wesentlichen Änderungen. Es sind keine Abbestellungen von Leistungen des SPNV vorgesehen. Im geringen Umfang erfolgen Angebotsanpassungen durch den Wegfall von einzelnen Verdichterzügen.

Linienweganpassungen und der Ausbau der Streckeninfrastruktur werden zu veränderten Anschlusssituationen an den Knotenpunkten führen. So wird der richtungsbezogene Anschluss der Verbindung Finsterwalde – Berlin ab 2012 in Calau (Niederlausitz) statt wie bisher in Doberlug-Kirchhain gesichert, da der Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus und der neue Linienweg des RE 7 auf der Route über Calau zu kürzeren Reisezeiten führt.

Der Landesnahverkehrsplan gibt auch einen ersten Ausblick auf das Zielnetz 2020 hinsichtlich möglicher Produktpalette, Anpassung des Liniennetzes an neue Kundenwünsche und den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Diese Angebotsmaßnahmen spielen jedoch im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplans 2011 – 2015 keine Rolle.

Des Weiteren ist durch die Umsetzung des Mitteldeutschen S-Bahn-Netzes die Anbindung der Stadt Falkenberg an das S-Bahn-Netz der Stadt Leipzig geplant. Die S4 (Hoyerswerda – Falkenberg – Torgau – Taucha – Leipzig) wird voraussichtlich Ende 2011 ihren Betrieb aufnehmen.

5.3.2 Konventioneller Buslinienverkehr und flexible Bedienformen

Die konzeptionellen Veränderungsmaßnahmen leiten sich aus den Maßnahmen, die im Nahverkehrsplan 2005 – 2009 definiert wurden und auch weiterhin für den neuen Planungszeitraum gelten sollen, sowie aus den Angebotsmaßnahmen, die sich aus der Konzeption zur Neuordnung der Linienverkehre in der Region Bad Liebenwerda – Elsterwerda /18/ ergeben, ab:

- ▶ Umsetzung der Linienwege und Fahrpläne aus dem Konzept für die Region Bad Liebenwerda – Elsterwerda /18/ für 14 Linien (520, 526, 527, 528, 536, 565, 575, 577, 578, 581, 584, 585, 586, 587). Die Umsetzung soll Anfang 2011 zum 1. Schultag nach den Winterferien des Landes Brandenburg erfolgen. Mit dem Konzept wurden folgende Ziele verfolgt:
 - ▶ Das ÖV-Angebot wurde auf die vorhandene Fahrgastnachfrage ausgerichtet.
 - ▶ Wesentliche Rahmenbedingung war die Optimierung des Liniennetzes.
 - ▶ Die Kosten für die Erbringung der Linienverkehrsleistungen im ÖPNV wurden u. a. durch die Ausweitung flexibler Bedienungsformen reduziert.
- ▶ Auf die zielgerichtete Gestaltung barrierefreier Verkehrsangebote ist hinzuwirken. Dadurch soll die Nutzung der ÖPNV-Angebote für mobilitätseingeschränkte Personen und ältere Menschen erleichtert werden.
- ▶ Der Verknüpfungspunkt Elsterwerda-Biehla ist bis 2011 auszubauen, um der Verknüpfung zwischen dem SPNV, insbesondere in der Verbindung zum Oberzentrum Cottbus, und dem Busliniennetz gerecht zu werden.
- ▶ Untersuchungsbedarf besteht aufgrund der Entwicklung des Gewerbe- und Industrieparks in Massen. Es ist zu prüfen, ob eine ÖPNV-Anbindung des Gewerbe- und Industrieparks durch die erweiterte Regionalbuslinie 551 zweckmäßig ist.

5.3.3 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen und Ausgestaltung der Zugangsstellen

In Kapitel 3.1.3 sind die Hauptverknüpfungspunkte sowie die weiteren Verknüpfungspunkte für das Bestandsnetz aufgeführt, an denen die Fahrplangestaltung zeitliche Übergänge vorsieht. Mit dem Konzept Bad Liebenwerda – Elsterwerda behalten diese Verknüpfungspunkte ihre Gültigkeit.

Die Qualität der Verknüpfung soll in Anlehnung an die Qualitätsstandards des VBB /15/ erfolgen. Eine enge Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen und dem VBB ist sicherzustellen. Von den im Landkreis Elbe-Elster verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen wird eine kooperative Zusammenarbeit bei der Verknüpfung von Bahn und Bus erwartet. Diese Forderung wird vom Aufgabenträger in den Gremien des VBB mit Nachdruck eingebracht.

Zur Absicherung der Anschlüsse soll ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) genutzt werden. Die Einführung dieses Systems, das gemeinsam mit der Verkehrsgesellschaft Oberspreewald-Lausitz mbH betrieben werden soll, ist bis Ende 2010 geplant.

Hinsichtlich der fahrplantechnischen Verknüpfung zwischen SPNV und Buslinienverkehr sind Festlegungen jeweils nur für eine Fahrplanperiode möglich. Faktisch erfolgt eine Aktualisierung des Fahrplanangebotes für jeweils ein Jahr im Rahmen der SPNV-Bestellung durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Die eigentliche Fahrplankoordinierung ist Bestandteil der Fahrplanerstellung und obliegt entsprechend der Organisation des üÖPNV (Kapitel 6.1) der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH.

Die Forderung des Nahverkehrsplanes besteht in der Wahrung von Anschlüssen zu bzw. von den Zügen des Eisenbahn-Regionalverkehrs in der tageszeitlich wechselnden Lastrichtung insbesondere für Fahrten in den Hauptverbindungs- und Verbindungsrelationen sowie für weitere Fahrten mit einem ausgewiesenen Umsteigebedarf. Einschränkungen sind vor allem für Fahrten mit vorrangigem Aufkommen aus der Schülerbeförderung erforderlich.

Die Umsteigezeiten haben sich an der Übergangszeit für Menschen mit Mobilitätsbehinderungen, einer Zeitreserve von 5 min für Fahrplanabweichungen und einer zusätzlichen Wartezeit von nicht mehr als 10 min zu orientieren.

Haltestellen sind verkehrssicher im Hinblick zum übrigen Verkehr (auch Radfahrer) anzuordnen. Die Sicherheit (Warteflächen, Verkehrsinseln, gesicherte Querungsanlagen, Lichtsignalanlagen) ist schon bei der Planung von Haltestellen zu berücksichtigen.

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen wurden vom VBB im Rahmen der „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ /15/ Richtwerte entsprechend Tabelle 17 erarbeitet. Diese erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort). Diese liegt in der Verantwortung der Städte und Gemeinden. Verbesserungen sind nur im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel für investive Maßnahmen möglich. Der Landkreis Elbe-Elster wird bei der Förderung von Investitionen in Einrichtungen der ÖPNV-Infrastruktur auf die Realisierung dieser Richtwerte hinwirken.

Ausstattungs-element	A	B	C1	C2	C3
Kennzeichnung der Haltestelle					
Haltestellenschild und Haltestellenname	X	X	X	X	X
Haltestellentarifnummer	X	X	(X)	(X)	(X)
Verkehrsunternehmen, Produktsignet, Liniennummer und Fahrtziel	X	X	X	X	X
Fahrplaninformation					
Verkehrsunternehmen und Telefonnummer für Störungsauskünfte	X	X	X	X	X
Dynamische Anzeigen zur Fahrgastinformation	(X)	(X)	(X)		
Fahrplan mit Streckenverlauf, Umsteigemöglichkeit und Gültigkeit	X	X	X	X	X
Tarifinformation	X	X	X		
Hinweis auf Kurzstrecke	(X)	(X)	(X)	(X)	
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon/Auskunft, VBB-Tarif-Info, Beförderungsbestimmungen	X	X	X	X	X
Weitere Informationen					
Liniennetzpläne und Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	X		
Fahrpläne Regional-/Fernverkehr und Dynamische Fahrgastinformation	X	(X)			
Vertriebseinrichtungen					
Fahrkartenverkauf stationär als Verkaufsstelle	X	(X)			
Fahrkartenverkauf stationär als Automat	X	X			
Entwerter stationär und Kundencenter	(X)	(X)			
Aufenthaltskomfort					
Befestigte Wartefläche	X	X	X	X	X
Beleuchtung	X	X	X		
Wetterschutzeinrichtung	X	X	X	X	
Sitzgelegenheit und Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X		
Abfallbehälter	X	X	(X)	(X)	(X)
Besonderer Service					
Notrufsäule/Infosäule/Inforufsäule und Öffentlicher Fernsprecher	X				
Uhr	X	(X)			
Beheizte Wartehalle, Briefkasten und Gepäckschließfächer/-service	(X)				
Öffentliches WC	X	(X)			
Verkaufseinrichtung Reisebedarf und 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)			

(X): anzustreben bzw. bei Bedarf

Tabelle 17: Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen /15/

5.4 Qualität des Leistungsangebotes und Qualitätsmanagement

Der übrige ÖPNV befördert im Landkreis Elbe-Elster, wie in allen Landkreisen Brandenburgs, außerhalb des Umlandes von Berlin überwiegend Fahrgäste, die keine oder eine nur sehr eingeschränkte Freiheit in der Wahl des Beförderungsmittels haben. Gegenüber diesen Personen ist die Mobilitätssicherung durch den ÖPNV in angemessener Qualität eine soziale Aufgabe. Gleichzeitig können Verbesserungen der Beförderungsqualität zur Erhaltung und Rückgewinnung wahlfreier Nutzer beitragen und damit sowohl den gesamtwirtschaftlichen Nutzen als auch den betriebswirtschaftlichen Effekt des ÖPNV erhöhen.

Zur Sicherung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit des Busverkehrs sind verkehrsorganisatorische Maßnahmen im Straßennetz (wie z. B. Parkverbote vor und hinter Bushaltestellen nach § 12 Absatz 3 Punkt 4 StVO) durchzusetzen. Die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH bereitet den Einsatz eines rechnergestützten Betriebsleitsystems (RBL) für die Anschlusssicherung vor. Die Einführung ist bis Ende 2010 vorgesehen.

Der Landkreis Elbe-Elster nimmt durch die von ihm erarbeiteten „Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- bzw. -ersatzbeschaffung“ (siehe **Anhang 2**) darauf Einfluss, dass Fahrzeuge mit einer für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste geeigneten Ausrüstung beschafft werden. Die im Beschaffungsjahr gültigen Euro-Abgasnormen sind einzuhalten bzw. möglichst zu übertreffen. Die Fahrzeuge sind mit der im Rahmen des VBB abgestimmten Abfertigungstechnik auszustatten. Auch die Fahrgastinformation ist nach den im VBB vereinbarten Grundsätzen zu sichern.

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 1** als Anlage 4 diesem Nahverkehrsplan beigefügt und beschreibt Anforderungen an:

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

Die Gewährleistung dieser Anforderungen ist wesentlicher Bestandteil des Betrauungsbeschlusses zwischen Aufgabenträger und VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH sowie für die künftige Leistungsvergabe. 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 dem **Anhang 1**, Anlage 3 beigefügt.

5.5 Marketing und Kundeninformation

In ihrer Gesamtheit ist die Marketingarbeit im ÖPNV des Landkreises Elbe-Elster in das Marketingkonzept des VBB eingeordnet. Dabei ist jedoch konsequent auf die Erhaltung einer eigenständigen regionalen Identität zu achten, um die Bindung des Kunden an „seinen“ Nahverkehrsbetrieb zu festigen. In diesem Sinne wird unter anderem eine einheitliche Farbgebung der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge aller beteiligten Unternehmen durchgesetzt.

Das gemeinsame Ziel aller Marketingstrategien und -maßnahmen im ÖPNV ist die Sicherung, Neu- und Rückgewinnung von Fahrgästen. Unter allen dafür maßgebenden Instrumentarien:

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

ist das Zusammenwirken der beiden erstgenannten von entscheidender Bedeutung. Aus diesem Grund ist auf die konsequente Durchsetzung der im Kapitel 5.4 genannten Qualitätsanforderungen besonderer Wert zu legen.

Die Tarifgestaltung befindet sich im Zielkonflikt, einerseits höchstmöglichen Einnahmen von jedem Fahrgast zu erzielen (Ausnutzung seiner Zahlungsbereitschaft), andererseits aber selbst zur Erhaltung des Bestandes an Fahrgästen und zur Gewinnung neuer beizutragen.

Die Kundeninformation, darunter vor allem die Fahrplaninformation, erhält innerhalb des Marketingkonzepts einen hohen Stellenwert. Ursächlich dafür sind neue Formen der Fahrplaninformation (z. B. Internet, Fahrinfo per Handy, iPhone-Routenplaner), die Einführung neuer, unkonventioneller Angebotsformen, die für

den Kunden nicht unvorbereitet erfolgen darf sowie die zunehmende Bedeutung der Anforderungen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste.

Aus diesem Grund ist es erforderlich:

- ▶ An allen wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV/Bus, Bus/Bus und ÖPNV/Individualverkehr eine ausreichende, linienübergreifende Fahrplan- und Tarifinformation zu gewährleisten, z. B. durch Aufstellung von VBB-InfoPunkten.
- ▶ Die elektronische Verbindungsausweisung ständig weiter zu vervollkommen.
- ▶ Den jeweiligen Jahresfahrplan rechtzeitig zum Fahrplanwechsel und danach über die gesamte Fahrplanperiode für den Kunden verfügbar zu machen.
- ▶ Dort, wo flexible Angebote eingeführt werden sollen, rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zu informieren.
- ▶ Die Informationen über die barrierefreie Erreichbarkeit wichtiger Ziele in den Fahrplanmedien laufend zu aktualisieren.

Überregionale Marketingaktionen liegen im Wesentlichen im Aufgabenbereich des VBB.

Die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH koordiniert und fördert die lokalen Marketingaktivitäten im Landkreis, erarbeitet die dafür erforderlichen Grundlinien und kontrolliert deren Einhaltung. Dazu gehört vor allem die Corporate Identity des ÖPNV im Elbe-Elster-Kreis mit einheitlicher Farbgebung für Fahrzeuge.

6 Organisation, Leistungsvergabe und Controlling

6.1 Organisation

Der Landkreis Elbe-Elster ist seit dem 01.01.2005 Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, der gesellschaftsrechtlichen Organisation des gleichnamigen Verkehrsverbundes (VBB). Der VBB ist ein Verbund der Aufgabenträger (Länder Berlin und Brandenburg, Landkreise und kreisfreie Städte), der die Schnittstellenfunktion zwischen Politik und Verkehrsunternehmen übernimmt. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger und der ÖPNV-Unternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien des VBB zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört besonders die Durchsetzung der Vorteile aus der verkehrsträgerübergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Rahmen des VBB. Mitglieder der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft sind die Verkehrsunternehmen, die Träger der Liniengenehmigungen nach den §§ 42 und 43 PBefG sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage von Kooperationsverträgen.

Deshalb nimmt der VBB in Vollmacht dieser Unternehmen auch das Tarifantragsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr. Darüber hinaus erfüllt der VBB abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Marketing sowie Grundlagen der Qualitätssicherung. Dazu gehören das elektronische Auskunftssystem Fahrinfo® und die Herausgabe einheitlich gestalteter Fahrplanbücher sowie Vorgaben für die Gestaltung der Aushangfahrpläne. Der VBB unterstützt die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen bei Maßnahmen zur Erhöhung der Kundenfreundlichkeit und zur Verbesserung der Aufenthalts- und Beförderungsqualität sowie bei der Schaffung eines einheitlichen, werbewirksamen Erscheinungsbildes im ÖPNV. Im Hinblick auf qualitative und/oder finanzielle Vorteile werden im Planungszeitraum weitere Möglichkeiten zur Aufgabenverlagerung von Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen auf die Verbundgesellschaft geprüft.

Mit In-Kraft-Treten der Novelle des ÖPNV-Gesetzes (ÖPNVG) und der ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVfV) zum 01.01.2005 wurde im Land Brandenburg die Finanzierung des übrigen ÖPNV grundlegend reformiert. An die Stelle verschiedener Einzelförderungen und Förderstränge ist eine erhöhte pauschalierte Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger getreten. Die Einzelförderungen wurden durch ÖPNV-Mittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger (§ 10 Abs. 2 ÖPNVG) ersetzt. Seit 01. Januar 2007 beträgt die Höhe der Zuweisungen 46 Mio. €. 10 Mio. € werden aus Mitteln des Entflechtungsgesetzes

gespeist. Diesen Anteil der Zuweisung müssen die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke verwenden.

Zum 01. Januar 2008 wurde die bereits mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes 2007 beschlossene Integration der Finanzmittel für Lasten des Ausbildungsverkehrs in die Zuweisungen an die Aufgabenträger wirksam. Hierbei handelt es sich um Mittel (37 Mio. €), welche bislang über § 45a PBefG direkt an die Verkehrsunternehmen ausgereicht wurden.

Somit beträgt die Höhe der über § 10 Abs. 2 ÖPNVG an die kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger im Land Brandenburg fließenden zweckgebundenen ÖPNV-Zuweisungen 83 Mio. €/Jahr.

Seit dem 01.01.2003 besteht die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH als Managementgesellschaft des Landkreises Elbe-Elster für Planung, Organisation, Beauftragung, Controlling und Abrechnung des ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster. Der Landkreis ist alleiniger Gesellschafter der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH.

Ebene	Aufgabenzuordnung
Aufgabenträger (Landkreis)	<ul style="list-style-type: none"> - 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
VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH	<ul style="list-style-type: none"> - Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems in Abstimmung mit dem AT - 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)	<ul style="list-style-type: none"> - Erstellung der ÖPNV-Leistungen - Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH - betriebliche Planung

Tabelle 18: Organisationsstruktur des üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster und Aufgabenzuordnung

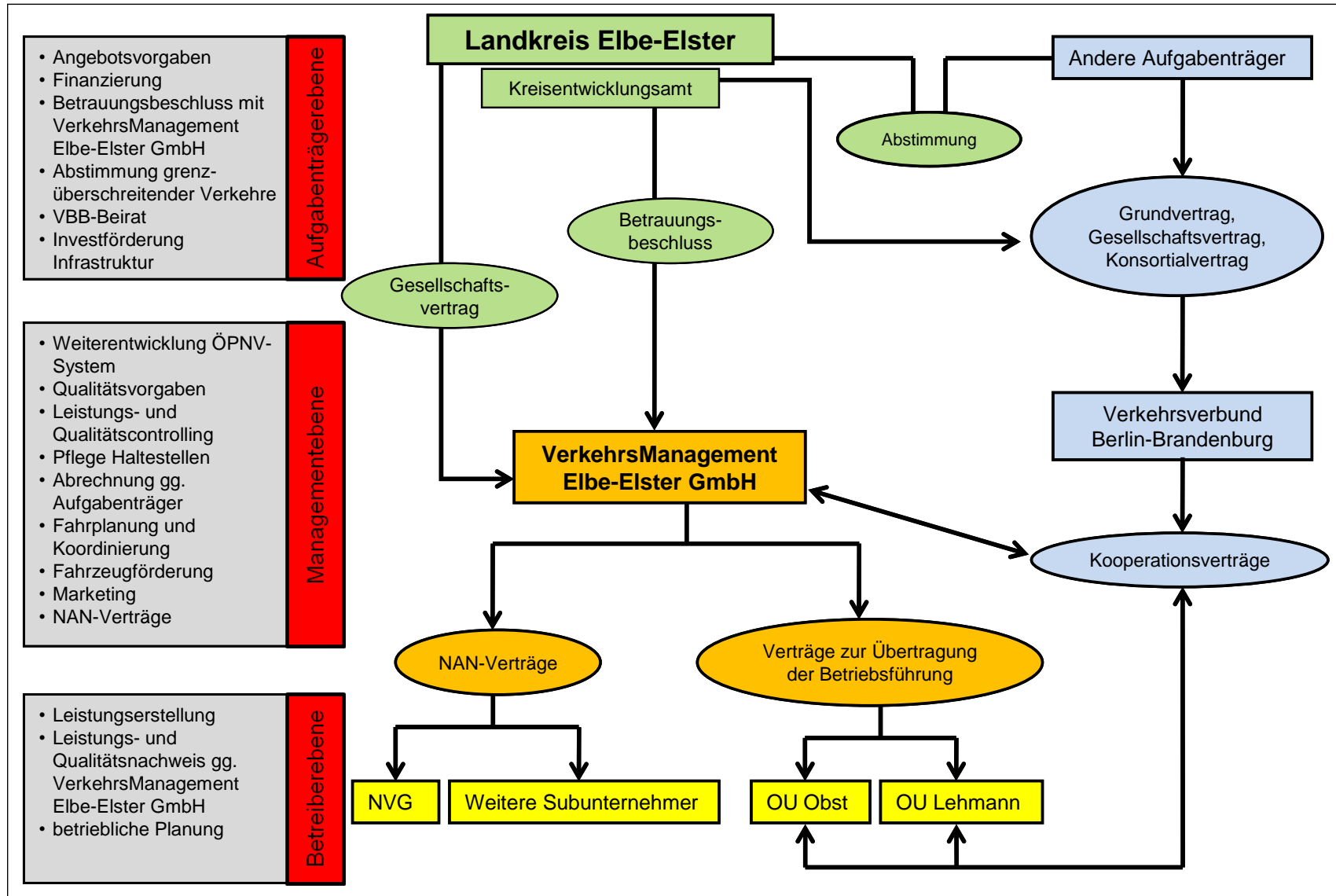


Abbildung 4: ÖPNV-Organisationsschema Landkreis Elbe-Elster

6.2 Leistungsvergabe und Controlling

Die Beauftragung der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH zur Durchführung des auf Linienverkehrsgenehmigungen beruhenden straßengebundenen ÖPNV im Landkreis Elbe-Elster erfolgt mittels Betrauungsbeschluss mit vertraglicher Bindung. Die Betrauung erfolgt für die Laufzeit der Linienverkehrsgenehmigungen (**Anhang 1**, Anlage 1) und verlängert sich jeweils um die Laufzeit von bestandskräftiger Wiedererteilung gemäß § 13 PBefG. Die derzeit gültige Betrauung erfolgt auf höchstens zehn Jahre und endet ohne dass es einer Aufhebung bedarf mit Wirkung zum 31.12.2015.

Der Betrauungsbeschluss beinhaltet u. a. qualitative Anforderungen an die Leistungserbringung und bestimmte Nachweispflichten über die Leistungsdurchführung. Die geplanten Aufwendungen und die Einnahmen sind im Rahmen der jährlichen Wirtschaftsplanaufstellung der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH festzulegen. Der Aufgabenträger hat den gesamten Komplex der Kontrolle der Leistungsdurchführung sowie der Einhaltung der vorgegebenen Qualitätsparameter an die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH übertragen. Diese erstattet dem Aufgabenträger Bericht über die Ergebnisse in einer Form, die im Betrauungsbeschluss fixiert wird. Die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH erhält durch den Beschluss über mehrere Jahre Planungssicherheit. Gleichzeitig wird auf sie Druck zur Senkung des Haushaltsmittelbedarfs während der Laufzeit ausgeübt.

Die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH erbringt die Verkehrsleistungen, mit denen sie betraut wird, nicht selbst, sondern vereinbart deren Durchführung selbständig durch vertragliche Bindung von Nachauftragnehmern (NAN). Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten Ausgleichzahlungen zu leisten. Dafür sind geeignete Kontrollmechanismen und -verfahren unter Einbeziehung des in Kapitel 5.4 dargestellten Qualitätsmanagements zu entwickeln bzw. weiterzuentwickeln, die ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis gewährleisten.

Nach Ablauf der Liniengenehmigungen (im Jahr 2017) wird nach der gegenwärtigen Rechtslage und Erwartung möglicher Veränderungen sowohl eine Vergabe nach Ausschreibung gemäß EU-Verordnung 1370/2007 als auch eine Direktvergabe /17/ zulässig sein. Geplant ist eine In-house-Regelung. „Nach Rechtssprechung des EuGH gibt es bei den bestehenden Vergaberichtlinien die Möglichkeit einer ausschreibungsfreien In-house-Vergabe, wenn der Auftraggeber über den Auftragnehmer eine Kontrolle wie über eigene Dienststellen ausübt und dieser im Wesentlichen für den Auftraggeber selbst tätig ist. Nach dieser Rechtssprechung schließt allerdings jede auch nur minimale Beteiligung eines Privaten am ausführenden Unternehmen ein In-house-Geschäft aus. Diese strenge

Interpretation ist von der für den ÖPNV-Bereich geltenden EU-Verordnung Nr. 1370/2007 leicht modifiziert worden. Danach muss es sich nicht um ein 100%iges öffentliches Unternehmen handeln. Es genügt vielmehr, wenn die öffentliche Hand auf dieses einen beherrschenden Einfluss ausübt. Im Gegenzug wird die Rechtsprechung des EuGH durch ein zusätzliches territoriales Element ergänzt. Dies bedeutet, dass das ausführende Unternehmen seine Tätigkeit ausschließlich auf dem Gebiet des Auftraggebers ausüben muss.“ /17/

7 Investitionsbedarf und Investitionsfinanzierung

7.1 Grundsätze

Die nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG an die Aufgabenträger übergegangene Verantwortung für die investive Verwendung von Landesmitteln erforderte für den Landkreis Elbe-Elster entsprechende Grundsatzfestlegungen. Diese Festlegungen wurden mit der Richtlinie zur Förderung von Investitionen für den Öffentlichen Personennahverkehr (RL ÖPNV-Invest) festgelegt und bereits fortgeschrieben (zur Information als **Anhang 3** beigefügt). Die Richtlinie legt Kriterien für förderfähige Maßnahmen und für die Bemessung der Mittel fest und regelt die Verfahren der Mittelvergabe und -kontrolle.

Für Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den üÖPNV werden nach der genannten Richtlinie Zuwendungen im Rahmen der Projektförderung gewährt. Damit werden die Städte, Gemeinden und Ämter in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen wirksam unterstützt und erhalten eine verlässliche Planungsgrundlage für diese Vorhaben.

Die Beschaffung von Linienbussen ist nach den Bestimmungen des EU-Rechts wettbewerbsneutral gegenüber allen kreisansässigen Leistungsträgern des üÖPNV für den Landkreis Elbe-Elster zu gestalten. Dazu wurden ergänzende Verfahrensgrundsätze über Investitionszuschüsse für Fahrzeugneu- und -ersatzbeschaffung im Linienverkehr nach § 42 PBefG festgelegt (zur Information als **Anhang 2** beigefügt). Sie sieht gleichfalls eine Projektförderung vor, wobei die Auszahlung der Mittel jährlich entsprechend den tatsächlichen Nutzfahrleistungen für den üÖPNV im Landkreis Elbe-Elster erfolgt. Die Kontrolle darüber liegt bei der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH. Die Höhe der jährlichen Zahlungen wird in Abhängigkeit von möglichen gesetzlichen Änderungen auf 150.000 € beschränkt.

7.2 Mittelbedarfsanmeldungen für Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur

Für den Zeitraum 2005 bis 2009 /5/ waren 46 Maßnahmen geplant. Bis auf drei Maßnahmen wurden alle umgesetzt. Gegenwärtig liegen für den Planungszeitraum 2011 bis 2015 aus den Städten, Gemeinden und Ämtern 58 Bedarfsanmeldungen von Investitionsmaßnahmen in Anlagen der ÖPNV-Infrastruktur zur Förderung aus Mitteln in Verfügung des Aufgabenträgers vor. Diese entsprechen den Vorgaben der RL ÖPNV-Invest und werden als **Anlage 7** zum Nahverkehrsplan aufgelistet.

Tabelle 19 fasst den Stand der Anmeldungen, insbesondere hinsichtlich des finanziellen Volumens, zusammen. Danach liegt die beantragte Förderung aus Mitteln in Verfügung des Landkreises Elbe-Elster bei ca. 1.173 T€, der höchste Mitteleinsatz entfällt auf das Jahr 2012.

	Summe	Aufteilung auf die Jahre des Planungszeitraums				
		2011	2012	2013 ⁸	2014	2015
Zahl der Maßnahmen	58	15	11	13	10	9
Finanzieller Umfang (zuwendungsfähige Kosten) [in Tsd. €]	3.551,2	1.317,6	1.618,9	191,9	230,9	191,9
davon [in Tsd. €]						
Eigenfinanzierung durch Antragsteller	540,0	244,1	142,2	48,0	57,7	48,0
Beantragte Förderung aus Mitteln in Verfügung des Aufgabenträgers	1.172,7	285,1	426,6	143,9	173,2	143,9
Leistungen Dritter	1.838,4	788,4	1.050,0	-	-	-

Tabelle 19: Bedarfsanmeldungen zur Förderung von Investitionen der ÖPNV-Infrastruktur

Im Antragsverfahren für die angemeldeten Maßnahmen wird die Kreisverwaltung auf die Übereinstimmung der jeweiligen Maßnahme mit den in Kapitel 5.4 genannten Orientierungswerten für die Ausgestaltung der Haltestellen, insbesondere die Wahrung der Belange mobilitätsbehinderter Fahrgäste einwirken.

Nach der RL ÖPNV-Invest (**Anlage 7**) besteht kein Rechtsanspruch auf die Gewährung der beantragten Mittel. Vielmehr entscheidet die Bewilligungsbehörde im Rahmen der Haushaltslage, ob eine Förderung erfolgen kann.

⁸ Die Maßnahmen des Amtes Schradenland wurden dem Jahr 2013 zugeordnet.

8 Finanzierung

8.1 Faktoren der Ertragsentwicklung in den ÖPNV-Unternehmen

Ein Hauptfaktor für die Ertragsentwicklung der ÖPNV-Unternehmen ist die insgesamt rückläufige Entwicklung des Fahrgastaufkommens im Planungszeitraum (Kapitel 4.2), von der die kreisansässigen Unternehmen betroffen sind. Nur die zum 01.01.2011 beschlossene Erhöhung der Beförderungstarife kann voraussichtlich den Rückgang der Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf verhindern. Mit Tarifierpassung werden die Fahrpreise um durchschnittlich 2,8% steigen.

Seit dem 01.08.2002 gilt im Landkreis Elbe-Elster der Beförderungstarif des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg. Der VBB-Tarif teilt das Kreisgebiet in 98 Tarifwaben ein (siehe Abbildung 5). Die Fahrpreise nach dem VBB-Tarif wurden seit seiner Inkraftsetzung (1998) mehrmals erhöht, zuletzt am 01.04.2008.

Ab 2011 sind Ertragsausfälle in den Unternehmen durch rückläufige Ausgleichszahlungen für die Beförderung auf Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs zu erwarten. Ebenso ist die Entwicklung der Fahrgelderstattung für die Beförderung Schwerbehinderter rückläufig.

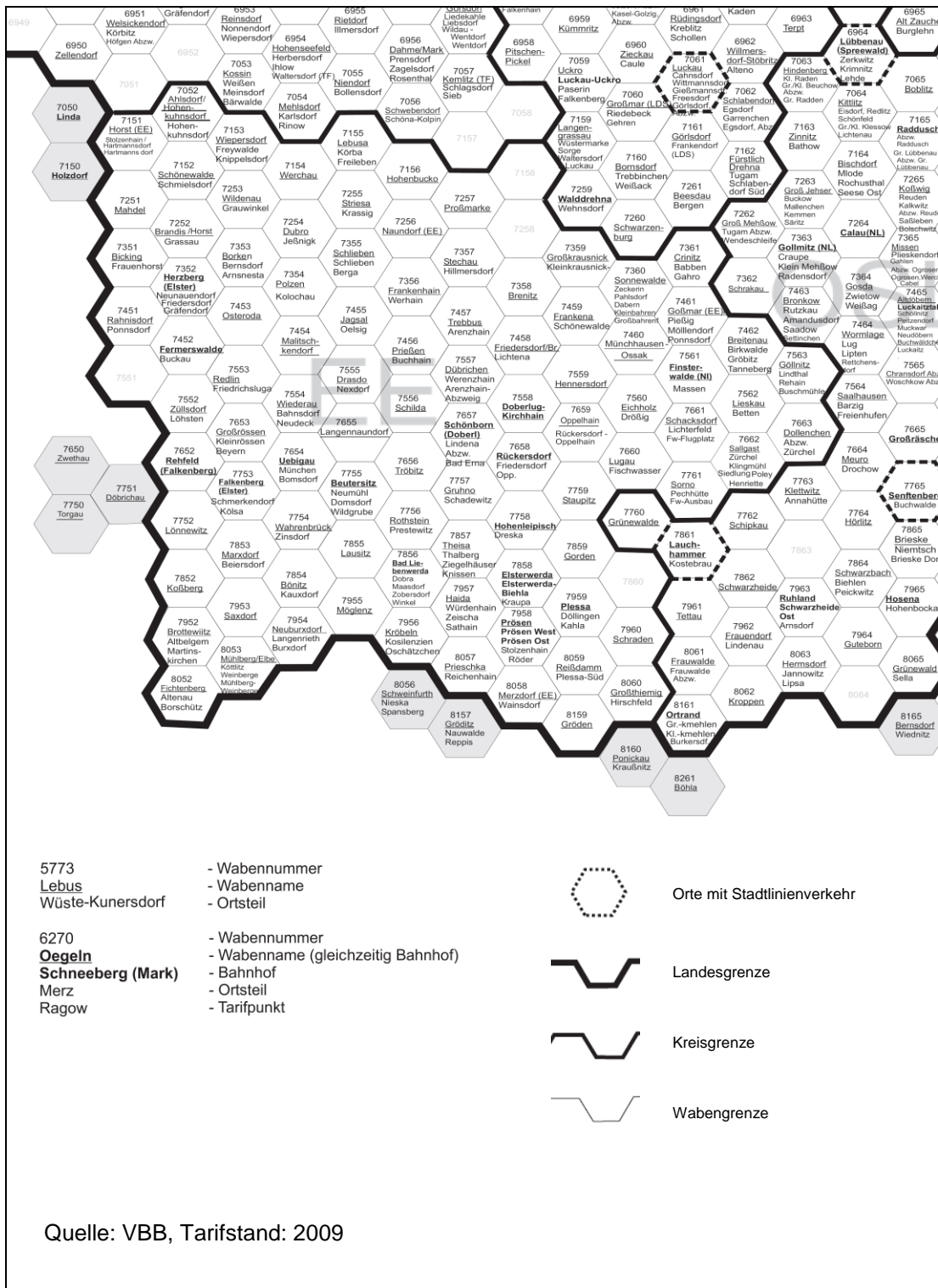


Abbildung 5: Tarifwaben des VBB-Tarifs (Ausschnitt Landkreis Elbe-Elster)

8.2 Faktoren der Aufwandsentwicklung in den ÖPNV-Unternehmen

Entsprechend dem hohen Anteil am betrieblichen Aufwand ist die Entwicklung der Personalkosten ein entscheidender Faktor bei der Leistungsvergabe nach marktwirtschaftlichen Kriterien. Das betriebswirtschaftliche Konzept der VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH als Hauptleistungsträger des üÖPNV beinhaltet neben weiteren betrieblichen Rationalisierungsmaßnahmen eine Senkung der spezifischen Personalkosten durch Anwendung des Spartentarifvertrages Nahverkehr Brandenburg.

Die Kostenschätzungen aus dem Linienkonzept für die Region Bad Liebenwerda – Elsterwerda /18/ (Umsetzung ab 2011) gehen von einer einmaligen Einsparung von ca. 230 Tsd. € aus (Betriebskosten, Personalkosten). Durch die Einsparungen ist aber auch damit zu rechnen, dass von den Nachauftragnehmern Anträge auf Kostenerhöhungen gestellt werden. Beispielsweise können die Vorhaltekosten für die Fahrzeuge oder auch die Kosten umlaufbedingt steigen.

Als bedeutender, jedoch schwer quantifizierbarer Faktor der Aufwandserhöhung ist die Preisentwicklung für Dieselkraftstoff zu bewerten.

8.3 Leistungsfinanzierung und Haushaltsmittel für den ÖPNV

Der vom Landkreis Elbe-Elster abgeschlossene Betrauungsbeschluss bzw. der Wirtschaftsplan umfasst den Linienverkehr nach § 42 PBefG für den Landkreis Elbe-Elster. Die Planungen über die zu erbringenden Fahrplankilometer gehen von einem Gesamtumfang gemäß Tabelle 20 aus. Darin sind anteilige Leistungen in Nachbarkreisen eingeschlossen, soweit das Verkehrsangebot überwiegend für Fahrgäste aus dem Landkreis Elbe-Elster eingerichtet ist. Die Planungen ab 2011 gehen von einer Reduzierung der Fahrplankilometer durch die Umsetzung der Maßnahmen aus der Konzeption Neuordnung der Linienverkehre für die Region Bad Liebenwerda – Elsterwerda /18/ um ca. 5% aus.

Der Betrauungsbeschluss enthält Regelungen für die Anpassung der Leistungen und der Finanzierungsbeiträge zur Berücksichtigung wesentlicher, nicht vorhersehbarer Veränderungen. Die Leistungsbetrauung kreisfremder Unternehmen steht unter dem Vorbehalt, dass eine vertragliche Regelung im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel getroffen werden kann.

Fahrplankilometer [in Tsd.]	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Kreisansässige Unternehmen	5.900	5.600	5.600	5.600	5.600	5.600
Kreisfremde Unternehmen	156	156	156	156	156	156
Summe	6.056	5.756	5.756	5.756	5.756	5.756

Tabelle 20: Leistungsrahmen für die Betrauungsbeschlüsse

Die zur investiven und konsumtiven Förderung des üÖPNV einzusetzenden Haushaltsmittel entwickeln sich im Planungszeitraum entsprechend Tabelle 21 nach gleich bleibendem Planungsansatz.

	2011	2012	2013	2014	2015
Haushaltsmitteleinsatz [Tsd. EUR]	6.225	6.225	6.225	6.225	6.225

Tabelle 21: Einsatz von Haushaltsmitteln für den üÖPNV im Planungszeitraum

Das Aufkommen an Haushaltsmitteln gliedert sich in die Zuweisung von Landesmitteln nach § 10 ÖPNVG und den notwendigen Eigenmitteln des Landkreises Elbe-Elster entsprechend Abbildung 6. Auch hier wird für den Planungszeitraum von etwa gleich bleibenden Mitteln ausgegangen.

Aufkommensquelle	2011	2012	2013	2014	2015
Landesmittel § 10 ÖPNVG [Tsd. EUR]	3.750	3.750	3.750	3.750	3.750
Haushaltsmittel LK Elbe-Elster [Tsd. EUR]	2.475	2.475	2.475	2.475	2.475
Haushaltsmittel für üÖPNV [Tsd. EUR]	6.225	6.225	6.225	6.225	6.225

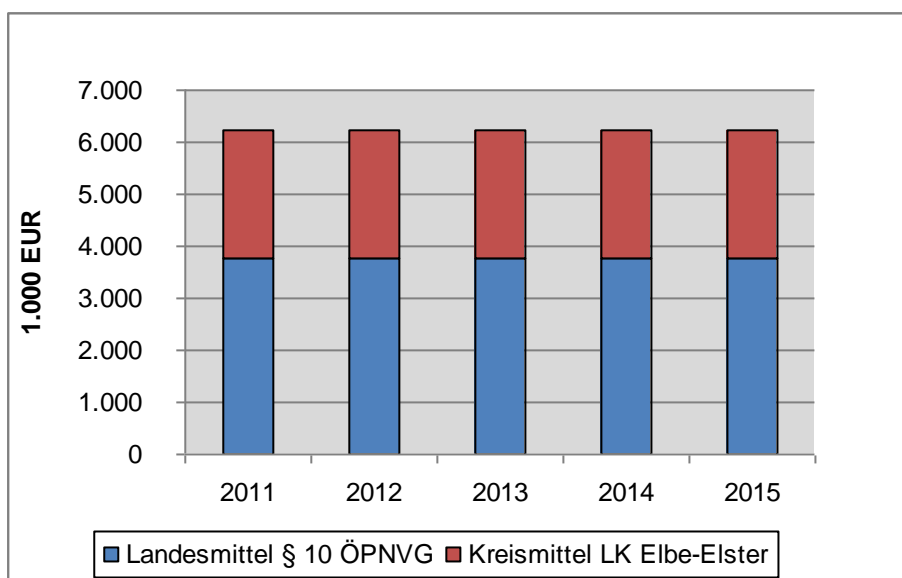


Abbildung 6: Aufkommen der Haushaltsmittel für den üÖPNV

Die Verwendung der Haushaltsmittel (Abbildung 7) umfasst in der konsumtiven Verwendung über den Verwaltungshaushalt als Hauptposition den Defizitausgleich für die Verkehrsunternehmen (einschließlich der Erstattung von Aufwendungen für

die Wahrnehmung von Managementaufgaben durch die VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH). Dazu kommen in allen Jahren die Gesellschafterbeiträge an die VBB GmbH. Die investive Verwendung erfolgt über den Vermögenshaushalt des Landkreises Elbe-Elster und umfasst die Förderung der Infrastruktur- und Fahrzeuginvestitionen, deren Höhe in den Kapiteln 7.1 und 7.2 begründet wird.

Verwendungsart	2011	2012	2013	2014	2015
Konsumtive Verwendung [Tsd. EUR]	5.925	5.945	5.975	5.975	5.975
Förderung Fahrzeuginvestitionen [Tsd. EUR]	150	150	150	150	150
Investförderung Infrastruktur [Tsd. EUR]	150	130	100	100	100
Haushaltsmittel für üÖPNV [Tsd. EUR]	6.225	6.225	6.225	6.225	6.225

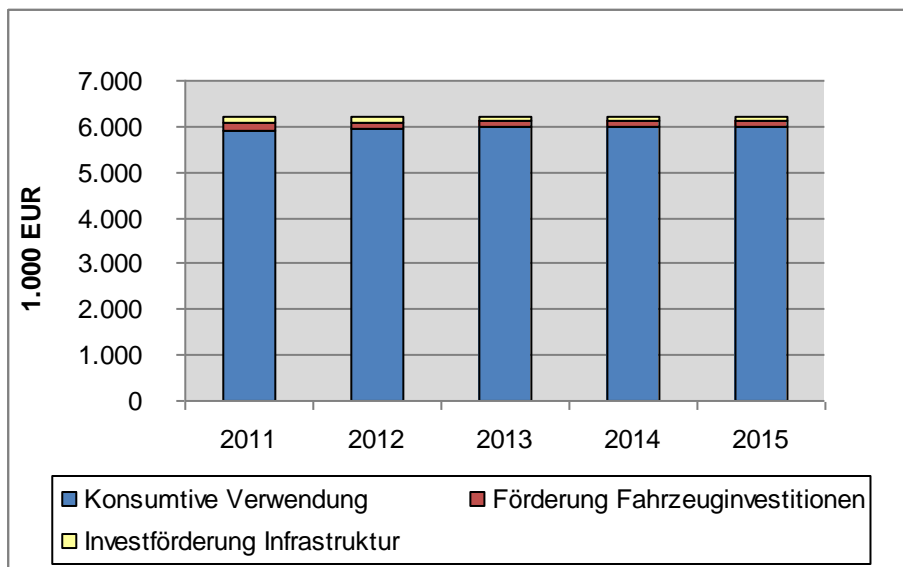


Abbildung 7: Verwendung der Haushaltsmittel für den üÖPNV

Quellen

- /1/ Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006; http://www.bravors.brandenburg.de/sixcms/detail.php?gsid=land_bb_bravors_01.c.24344.de
- /2/ Brandenburgisches Schulgesetz (BbgSchulG), vom 02.08.2002, zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 07. Juli 2009; http://www.bravors.brandenburg.de/sixcms/detail.php?gsid=land_bb_bravors_01.c.47195.de
- /3/ Landesnahverkehrsplan 2008 – 2012; Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg; Potsdam, 14. Februar 2008
- /4/ Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg, in Kraft getreten am 15. Mai 2009; http://gl.berlin-brandenburg.de/imperia/md/content/bb-gl/landesentwicklungsplanung/lep_bb_broschuere.pdf
- /5/ Auftraggeber: Landkreis Elbe-Elster, Dezernat Kreisentwicklung: Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV des Landkreises Elbe-Elster im Zeitraum 2005 bis 2009, KT-Beschluß Nr. 61-26/06; Herzberg, Dezember 2005 sowie 1. Fortschreibung vom Februar 2008; http://www.lkee.de/portal/pls/portal!/PORTAL.wwpob_page.show?_docname=187843.PDF
- /6/ Satzung des Landkreises Elbe-Elster zur Übernahme von Beförderungsleistungen bzw. Bezuschussung von Schülerfahrtkosten für Schüler und Auszubildende vom 08. Juli 2008; http://portal.prodatis.com/pls/lkee_files/docs/F522585724/Schuelerbefoerderungssatzung%202009.pdf
- /7/ Kreisentwicklungskonzeption 2020; Landkreis Elbe-Elster; Entwurfsstand: Juli 2009
- /8/ Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz – EntflechtG) vom 05.09.2006
- /9/ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007
- /10/ Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)), Geltung ab 01.03.1972, zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 22.12.2008 (BGBl. I S. 2986)

- /11/ Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.03.1961 (BGBl I 1961, 241), neu gefasst durch Bekanntmachung vom 08.08.1990 I 1690, zuletzt geändert durch Art. 27 Abs. 7 G vom 07.09. 2007 I 2246
- /12/ Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung- ÖPNV-FV); vom 03. Januar 2005; zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 31. August 2007
- /13/ Bevölkerungsprognose des Landes Brandenburg 2007 bis 2030; Amt für Statistik Berlin-Brandenburg
- /14/ Pendlerstatistik nach Gemeinden; Bundesanstalt für Arbeit (Stand: 2007)
- /15/ Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg, 2. Aktualisierung von Dezember 2008 zur Ausgabe von September 2004
- /16/ Standardisierte Bewertung von Verkehrsweegeinvestitionen des öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung, Version 2006, Verfahrensanleitung; Erstellt im Auftrag des Bundesministers für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung; 2006
- /17/ Landkreistag Brandenburg; Rundschreiben-Nr. 339/2010
- /18/ Auftraggeber: VerkehrsManagement Elbe-Elster GmbH: Neuorganisation von Linienverkehren - Region Bad Liebenwerda – Elsterwerda – unter Einbeziehung alternativer Bedienformen; Dresden, August 2010