

**Nahverkehrsplan für den übrigen ÖPNV
des Landkreises Teltow-Fläming
Fortschreibung für den Zeitraum
2009 bis 2013**



B E S C H L U S S V O R L A G E

für die

**2. Ordentliche Sitzung des Kreistages
des Landkreises Teltow-Fläming**

am 15. Dezember 2008

Inhalt

	<u>Seite</u>
1 Verkehrspolitische Zielstellung, rechtlicher und finanzieller Handlungsrahmen	1
2 Rahmenbedingungen und gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV	3
3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV	6
4 Planung und Gestaltung des Angebots im übrigen ÖPNV	7
5 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2013	16
6 Organisation, Leistungsbestellung und Controlling, Marketing	16
7 Investitionsstrategie, Investitionsbedarf und Investitionsfinanzierung	19
8 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen der ÖPNV-Unternehmen, Leistungsbestellung und -finanzierung	20

Abbildung 1 Linienführung und Zugangsstellen im Schienenpersonenverkehr, 2008

Abbildung 2 Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte

Anlagen

- 1 Verzeichnis der Buslinien - Stand September 2008
- 2 Orientierungswerte für den Bedienungsstandard im Planungszeitraum
- 3 Mängel in der ÖPNV-Anbindung von Siedlungseinheiten an zentrale Orte
- 4 Hauptstrukturdatenpotenziale der ÖPNV-Nachfrage bis 2013
- 5 Kategorisierung der Bedienungsrelationen im üÖPNV
- 6 Differenzierte Planorientierung zur Mindestausstattung von Schnitt- und Haltestellen des ÖPNV
- 7 Entwicklung des Fahrgastaufkommens im übrigen ÖPNV 2008 bis 2013
- 8 Angemeldete Investitionsvorhaben in die ÖPNV-Infrastruktur



1 Verkehrspolitische Zielstellung, rechtlicher und finanzieller Handlungsrahmen

Die Sicherstellung der ausreichenden Bedienung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Der ÖPNV soll der Mobilitätssicherung aller Teile der Bevölkerung, der Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilgebieten, der Attraktivität der Wohn- und Gewerbestandorte, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen und als eine möglichst attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr gestaltet werden. Der Landkreis Teltow-Fläming ist nach § 3 Absatz 3 ÖPNVG Aufgabenträger des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs (üÖPNV) einschließlich des Ausbildungsverkehrs. Der üÖPNV umfasst im Landkreis Teltow-Fläming hauptsächlich den öffentlichen Linienverkehr mit Kraftfahrzeugen (Bussen bzw. Fahrzeugen in alternativen Bedienungsformen) nach § 42 PBefG.

Wegen des mehrheitlichen Fristablaufs für die Liniengenehmigungen nach § 42 PBefG waren diese in den Jahren 2007 und 2008 bei der Genehmigungsbehörde des Landes Brandenburg neu zu beantragen. Zur Vorbereitung des Genehmigungsverfahrens wurden durch einen ergänzenden Beschluss des Kreistages zum Nahverkehrsplan optimale Linienbündel gebildet, wobei allerdings das beabsichtigte optionale Linienbündel Dahme-Ost mit dem Landkreis Dahme-Spreewald und dem Inhaber der Liniengenehmigungen nicht vereinbart werden konnte. Im Ergebnis des Verfahrens wurden Liniengenehmigungen an die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH (einschließlich der bisher von der Personenverkehrsgesellschaft Müller gehaltenen), an die Firma Herz-Reisen GmbH sowie an die Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH erteilt.

Das dargestellte Genehmigungs- und Vergabeverfahren steht im Einklang mit dem veränderten EU-Rechtsrahmen für den ÖPNV durch die EU-Verordnung 1370/2007¹, die am 03.12.2009 in Kraft treten wird. Zum gleichen Zeitpunkt ist die Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) - der Rechtsgrundlage für die Personenbeförderung außerhalb der Eisenbahn - beabsichtigt.

Weiterhin sind zur Anpassung an entsprechende bundesrechtliche Veränderungen mit der Novellierung des ÖPNV-Gesetzes für das Land Brandenburg² veränderte Regelungen zur Förderung des ÖPNV aus Mitteln nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG), dem Regionalisierungsgesetz (RegG) und aus eigenen Mitteln des Landes in Kraft getreten. Die kommunalen Aufgabenträger des üÖPNV erhalten nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG ab 2007 Mittel in Höhe von insgesamt 83 Mio. EUR als zweckgebundene Zuweisung zur Finanzierung von

- a) Verkehrsleistungen (konsumtive Förderung zum Ausgleich von Aufwanddeckungsfehlbeträgen)
- b) Investitionen in den ÖPNV (mit Ausnahme der in § 10 Absatz 5 ÖPNVG besonders geregelten Großvorhaben für den Ausbau oder die Modernisierung der ÖPNV-Infrastruktur)
- c) gesetzlichen Ausgleichszahlungen für die Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs (bisher geregelt in § 45a Personenbeförderungsgesetz [PBefG]).

¹ Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1161/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU vom 03.12.2007

² Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 18. Dezember 2006 (GVBl. I/06, S. 187)



Die Schlüssel für die Zuweisung der Mittel nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG an die einzelnen Aufgabenträger sind in § 1 (Absätze 2 und 3) der ab 2007 gültigen ÖPNV-Finanzierungsverordnung³ (ÖPNV-FV) des MIR festgelegt, die folgende Faktoren des Bedarfs und der Wirtschaftlichkeit im ÖPNV berücksichtigen:

- die Flächen der Aufgabenträgerbereiche,
- die Fahrleistungen im Linienverkehr,
- den Einsatz kommunaler Mittel für den ÖPNV,
- die Fahrgastnachfrage,
- die Zahl der Schüler und Studenten.

Danach erhält der Landkreis Teltow-Fläming in den Jahren 2008 und 2009 2,22 bzw. 2,27 Mio. EUR nach § 1 Absatz 2 ÖPNV-FV zur Finanzierung der unter a) und b) genannten Aufgaben sowie 1,95 bzw. 1,98 Mio. EUR nach § 1 Absatz 3 (zur Finanzierung der unter c) genannten Leistungen). Im weiteren Planungszeitraum steht der Mittelzufluss unter den Vorbehalten veränderter Zuweisungen von Bundesmitteln an das Land, der Haushaltsituation des Landes selbst und möglicher Verschiebungen zwischen den Aufgabenträgern nach den Schlüsselmerkmalen.

Der fortgeschriebene Nahverkehrsplan ist der durch den Kreistag legitimierte Entwicklungsrahmen für den übrigen ÖPNV im Landkreis Teltow-Fläming im Zeitraum bis 2013. Er muss besonders folgende Erfordernisse berücksichtigen:⁴

- Bestand und zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens
- Bestand und Vorstellungen des Aufgabenträgers zur Netzentwicklung sowie die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen
- die verkehrsgerechte Zuordnung und Anbindung der Schulen
- die Raumordnung und Bauleitplanung
- die möglichst weitreichende Barrierefreiheit im Interesse behinderter und anderer in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen und die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste
- Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten sowie das Finanzierungskonzept.

Der gegenwärtige Einsatz von Mitteln aus dem Kreishaushalt zur Unterstützung des üÖPNV in Höhe von mehr als 2 Mio. EUR (2008), zu denen noch Beiträge von Städten mit Stadtverkehrslinien und der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow von (zusammen) fast 0,2 Mio. EUR treten, stellt eine erhebliche Belastung dieser Haushalte dar. Die effiziente, konsequent bedarfsorientierte Gestaltung des üÖPNV muss trotz teilweise ungünstiger Rahmenbedingungen darauf gerichtet sein, dem weiteren Anwachsen dieser Belastung entgegenzutreten.

³ Zweite Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom 31. August 2007, GVBl II/2007, S. 307

⁴ Erfordernisse, Ziele und Mindestinhalte der kommunalen Nahverkehrspläne leiten sich aus § 8 ÖPNVG BB mit Bezugnahme auf § 7 Absatz 3 sowie den Belangen der Luftreinhalte- und Lärminderungsplanung [neu] ab. Darüber hinaus sollen die Angaben nach § 7 Abs. 4 Nr. 1 bis 5 ÖPNVG BB enthalten sein.



2 Rahmenbedingungen und gegenwärtiges Leistungsangebot im ÖPNV

- 2.1 Der Landkreis Teltow-Fläming steht mit einer Wohnbevölkerung von 162.320 Personen⁵ an 6. Stelle und mit einer Fläche von 2,09 Mio.km² an 8. Stelle der brandenburgischen Landkreise. Seine Bevölkerungsdichte liegt dementsprechend etwa um 4 % über dem Mittelwert dieser Landkreise. In der Verteilung der Bevölkerung wie auch der Wirtschaft- und Siedlungsstandorte bestehen erhebliche Unterschiede zwischen dem nördlichen, im Berliner Umland gelegenen und dem südlichen Teil des Kreisgebietes, die auch das Verkehrsaufkommen prägen.

Die verkehrlichen Hauptachsen über das gesamte Kreisgebiet liegen längs in Nord-Süd-Richtung mit starker Orientierung auf die Bundeshauptstadt Berlin, sie sind einerseits durch die Anhalter Bahn und der Bundesstraße 101, andererseits durch die Dresdener Bahn und die Bundesstraße 96 geprägt. Nur im nördlichen Teil bestehen auch starke Verkehrsachsen in Ost-West-Richtung mit Orientierung auf die Landeshauptstadt Potsdam, Teltow und zunehmend auf Schönefeld als Standort des Flughafens Berlin-Brandenburg International. Zentren des Verkehrsaufkommens innerhalb des Landkreises Teltow-Fläming sind das Mittelzentrum Luckenwalde (Kreisstadt) sowie die Zentren im südlichen Berliner Umland Ludwigsfelde und Zossen. Funktionen von Nahbereichszentren üben hinsichtlich ihrer Bedeutung für den ÖPNV neben den Städten Jüterbog und Baruth/Mark auch Trebbin und Dahme/Mark aus.

Die Verwaltungsstruktur des Landkreises Teltow-Fläming weist mit 6 amtsfreien Städten und 7 amtsfreien Gemeinden einen hohen Konzentrationsgrad auf, nur die Stadt Dahme/Mark und 2 weitere Gemeinden gehören dem gleichnamigen Amt an. Dagegen beträgt die Zahl in sich geschlossenen Siedlungseinheiten (ausgewiesene Ortsteile, Gemeindeteile und Gemarkungen) annähernd 200, von denen ca. 85 % weniger als 1.000 Einwohner haben. Nur 11 Ortsteile haben eine Einwohnerzahl von mehr als 3.000. Die große Anzahl kleiner Siedlungseinheiten stellt für die flächenhafte Erschließung durch den ÖPNV ein erhebliches Hindernis dar.

- 2.2. im Landkreis Teltow-Fläming besteht eine vergleichsweise dichte Erschließung durch den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Das SPNV-Angebot umfasst die Linie S 2 der Berliner S-Bahn mit den Zugangsstellen Blankenfelde und Mahlow, 4 RegionalExpress-Linien und eine Regional-Bahn-Linie der DB AG sowie die Linie MR 33 der Märkischen Regiobahn, die 22 Zugangsstellen im Kreisgebiet bedienen [Abbildung 1]. Die SPNV-Linien sichern in den Hauptrelationen weitgehend ein Zugangebot im Stundentakt und im südlichen Kreisgebiet im Zweistundentakt. Ein erheblicher Mangel des SPNV-Angebotes liegt jedoch im Fehlen einer durchgehenden Verbindung zwischen der Achse Jüterbog - Ludwigsfelde (Anhalter Bahn) und dem Flughafen BBI.
- 2.3 Das Netz des üÖPNV umfasst im Kreisgebiet nach dem gegenwärtigen Fahrplan 65 Buslinien nach § 42 PBefG [Linienverzeichnis siehe Anlage 1]. Davon befinden sich 53 Linien in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Teltow-Fläming, 11 Linien in der benachbarter Landkreise und Linie 618 als landesbedeutsame Buslinie nach § 3 Absatz 1 ÖPNVG BB in der Aufgabenträgerschaft des Landes. Kreisansässige Inhaber der Liniengenehmigungen sind die Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH (VTF) für die 48 dem Linienbündel TF-Bus zugeordneten Linien und (gemeinsam mit der Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH) für die Linien 618 und 619; die 5 Genehmigungen für die dem Linienbündel Raum Zossen zugeordneten Linienbündel werden von der Herz-Reisen

⁵ Stand 31.12.2007



GmbH gehalten. Die Linien 702,⁶ 708, 758 und 772 werden als Stadtlinien ausgewiesen, die Linien 792, 793, 794 und 797 haben den Charakter von Ortslinien innerhalb der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow. Insgesamt 22 Linien (darunter 10 Linien des Landkreises Teltow-Fläming) überschreiten die Kreisgrenze zum Land Berlin oder zu benachbarten Landkreisen.

2.4 Das Leistungsangebot des Buslinienverkehrs beträgt gegenwärtig ca. 4,42 Mio. Fahrplan-Kilometer pro Jahr,⁷ es hat sich damit gegenüber 2005 durch Anpassung an den veränderten Bedarf um 7,5 % verringert. Das entspricht einem spezifischen Wert von ca. 27 Fahrplan-km pro Einwohner und Jahr und damit etwa dem durchschnittlichen Angebot in den brandenburgischen Landkreisen. Der Anteil kreisansässiger Unternehmen am Leistungsangebot beträgt ca. 90 %. Den vorrangigen Anforderungen der Schülerbeförderung entsprechend liegt das Hauptgewicht des Angebots an Schultagen (vgl. Anlage 1) Gemessen am Angebot eines Schultages (= 100 %) beträgt das mittlere tägliche Angebot Montag bis Freitag während der Schulferien 64 %, am Samstag 6 % und an einem Sonn- oder Feiertag 5 %. Damit liegt das Angebot an Ferientagen vergleichsweise hoch, konzentriert sich aber auf die im südlichen Berliner Umland verkehrenden Linien.

2.5 Die ÖPNV-Erschließung der Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnern wird nach den in Anlage 2 dargestellten Richtwerten für einen Bedienungsstandard hinsichtlich der Erreichbarkeit zentraler Orte bewertet. Diese legen Gestaltungsziele für die Bedienungshäufigkeit durch nutzbare Fahrtenpaare mit einem vorgegebenen Mindestaufenthalt im zentralen Ort an den Wochentagen Montag bis Freitag sowie für die Reisezeit fest. Auf dieser Grundlage wurde die Anbindungsqualität an zentrale Orte für 143 Siedlungseinheiten nach dem aktuellen Fahrplanstand analysiert.

Anlage 2 weist die Siedlungseinheiten aus, für die Richtwerte der Bedienungshäufigkeit und/oder der Reisezeit nicht eingehalten werden. Davon bestehen bei 72 Siedlungseinheiten Mängel in der Bedienungshäufigkeit (in 62 Fällen zusätzlich mit Überschreitung der Reisezeit), während für 29 Siedlungseinheiten nur die Richtwerte für Reisezeiten (bei ausreichender Bedienungshäufigkeit) um mehr als 5 Minuten überschritten werden. Gegenüber dem Stand von 2005 hat sich die Zahl der Siedlungseinheiten mit nicht den Orientierungswerten entsprechender Bedienungshäufigkeit um 10 erhöht. Aus der tabellarischen Mängelaufstellung der Bedienungshäufigkeiten (Seite 5) ergeben sich zusammenfassend folgende Aussagen:

- An Schultagen haben alle relevanten Siedlungseinheiten⁸ ÖPNV-Verbindungen zum Nahbereichszentrum, das in 60 Fällen mit dem übergeordneten Zentrum im Kreisgebiet identisch ist. Allerdings ist die Zahl der nutzbaren Fahrtenangebote für 5 Siedlungseinheiten mit 5.165 Einwohnern zu gering. An Ferientagen fehlen diese Verbindungen für 27 Siedlungseinheiten (6.927 Einwohner), für 23 (7.479 Einwohner) ist die Anzahl der nutzbaren Fahrtenpaare zu gering.
- Die für 74 Siedlungseinheiten relevanten Verbindungen mit dem übergeordneten Zentrum im Kreisgebiet fehlen an Schultagen für 5, an Ferientagen für 24 Siedlungseinheiten (mit 660 bzw. 5.641 Einwohnern). Zu geringe Angebote bestehen für 13 Siedlungseinheiten an Schultagen und für 15 Siedlungseinheiten an Ferientagen. Zudem ergibt sich aus Anlage 3, dass 16

⁶ Einordnung als Stadtlinie für Ludwigsfelde ab 2009 vorgesehen

⁷ einschließlich der Fahrleistung von Linie 618 im Kreisgebiet

⁸ d. h. solche, die nicht selbst zentrale Orte sind



Siedlungseinheiten mit 3.526 Einwohnern (entsprechend 2,2 % der Wohnbevölkerung des Landkreises) an Ferientagen überhaupt keine ÖPNV-Anbindungen besitzen.

- Nach Berlin bzw. zum Oberzentrum Potsdam haben 13 Siedlungseinheiten keine nutzbare ÖPNV-Verbindung und weitere 17 nur an Schultagen. Für 25 bzw. 24 Siedlungseinheiten ist die Zahl der nutzbaren Verbindungen zu gering.

ÖPNV-Verbindung der Siedlungseinheiten zu zentralen Orten (nutzbare Fahrtenpaare)	Nahbereichszentrum		übergeordnetes Zentrum im Kreisgebiet		Metropole Berlin Oberzentrum Potsdam	
	fehlt	zu gering	fehlt	zu gering	fehlt	zu gering
Relevante Anzahl Siedlungseinh.	136	136	74	74	143	143
Schultag Siedlungseinheiten	-	15	5	13	13	25
betroffene Einw.	-	5.165	660	4.745	2.563	8.294
in % zu Einw. Ldkr.	-	3,2	0,4	2,9	1,6	5,1
Ferientag Siedlungseinheiten	27	23	24	15	30	24
betroffene Einw.	6.927	7.479	5.641	5.133	8.098	8.686
in % zu Einw. Ldkr.	4,3	4,6	3,5	3,2	5,0	5,4

Die Orientierungswerte für die Reisezeiten werden nach Anlage 3 in der Verbindung zum Nahbereichszentrum für 8 und zum übergeordneten Zentrum für 30 Siedlungseinheiten um mehr als 5 Minuten überschritten. In den Verbindungen zu Berlin bzw. Potsdam betrifft das sogar 61 Siedlungseinheiten. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Verbindungen teilweise erheblich länger sind als der Richtwert von 50 km für den ÖPNV nach § 8 Absatz 1 PBefG.

- 2.6 Das ÖPNV-Angebot aller Verkehrsträger wird gegenwärtig von ca. 13,47 Mio. Fahrgästen genutzt (Beförderungsfälle des SPNV und des üÖPNV), das entspricht einem spezifischen Wert von 84 Beförderungsfällen pro Einwohner und Jahr. An diesem ÖPNV-Aufkommen sind der regionale SPNV zu ca. 40 %, die Berliner S-Bahn zu 28 % und der Buslinienverkehr zu 32 % (4,32 Mio. Beförderungsfälle) beteiligt. Das Fahrgastaufkommen des Buslinienverkehrs entspricht einem Wert von ca. 20.350 Beförderungsfällen pro Schultag (vgl. Anlage 8), darunter 3.360 Beförderungsfällen (entsprechend 16,5 %) auf den Stadt- und Ortlinien. Bezogen auf den Regionalverkehr entfallen an einem Schultag fast 84 % des Fahrgastaufkommens auf Schüler, im Raum außerhalb des südlichen Berliner Umlands beträgt dieser Anteil sogar mehr als 90 %. Zwischen 2005 und 2007 war die Zahl der Beförderungsfälle im üÖPNV noch rückläufig, für 2008 ist bereits eine Stabilisierung erkennbar.



3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV

- 3.1 Die Prognose der verkehrsrelevanten Strukturdaten verdeutlicht, dass sich die auf die Leistungsinanspruchnahme im ÖPNV erhöhend und reduzierend wirkenden Einflüsse teilweise kompensieren. Insgesamt überwiegen jedoch künftig die Nachfrage erhöhenden Faktoren:

Strukturgröße (Pers. bzw. Pkw/1000 Ew.)	2008	2013	%
Einwohner	162.770	162.640	99,9
Arbeitsplätze	54.715	58.200	106,4
Pendleraufkommen	69.962	75.888	108,5
Schüler	13.746	14.300	104,0
Motorisierungsgrad	624	685	109,8

Die Prognose insbesondere der Arbeitsplätze und Pendler wurde eher konservativ angesetzt, da diese sehr stark von den tatsächlichen Auswirkungen der Eröffnung des Flughafens BBI beeinflusst werden, die mit erheblichen Unsicherheiten verbunden sind.

- 3.2 Behinderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) in Teilbereichen infolge weiter zunehmender Straßenverkehrsdichte, Parkraumverknappung und -verteuerung, insbesondere zunehmende Nutzungskosten im MIV, andererseits die Nutzervorteile durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise beeinflussen das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote. Diese Tendenz ist durch die Angebots- und Tarifgestaltung nach Möglichkeit zu unterstützen.
- 3.3 Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)
- 3.3.1 Grundlage der Entwicklung des SPNV-Angebots ist der Landesnahverkehrsplan (LNVP) Brandenburg 2008 - 2012 mit den Zielnetzen 2012 und 2020.
- 3.3.2 Das SPNV-Angebot bildet auch im Planungszeitraum auf den radialen Verkehrsachsen des Landkreises mit Berlin (Anhalter Bahn, Dresdner Bahn), einschließlich S-Bahn, sowie auf dem Berliner Außenring das Rückgrat des ÖPNV.
- 3.3.3 Einschränkungen des SPNV-Angebots im und für den Landkreis Teltow-Fläming sind laut LNVP 2008 - 2012 nicht vorgesehen. Im Gegenteil soll nach bereits erfolgter Reaktivierung der Zugangsstellen Großbeeren und Birkengrund dies auch für den Haltepunkt Zellendorf umgesetzt werden. Auf der Strecke Berlin - Treuenbrietzen - Jüterbog sind weitere Maßnahmen zur Aufwertung der Zugangsstellen vorgesehen.
- 3.3.4 In der Prüfung befindlich und zur längerfristigen Realisierung möglicherweise vorgesehen sind weiterhin der Bau von Fernbahngleisen für die Dresdner Bahn zwischen Blankenfelde und Berlin-Priesterweg sowie der Aufbau einer S-Bahnverbindung Blankenfelde - Rangsdorf.
- 3.3.5 Im Zusammenhang mit der Anbindung des Flughafens BBI ist eine Reihe neuer und veränderter Linienführungen geplant:
- FE 1 Flughafen-Express Berlin Hbf - Nord-Süd-Tunnel - Flughafen BBI
 - RE 7 Führung nicht mehr nach Wünsdorf, sondern nach Senftenberg
 - RB 24 als Ersatz für den wegfallenden Ast nach Wünsdorf in der Führung:
Berlin-Lichtenberg - Berlin-Ostkreuz - Flughafen BBI - Wünsdorf-Waldstadt



RB 22 Potsdam Hbf - Golm - Genshagener Heide - Flughafen BBI - Königs Wusterhausen
(Flughafen-Shuttle)

- 3.3.6 Zur Sicherung der Fahrgastnachfrage im SPNV und im Interesse einer integrierten Angebotsentwicklung sind die Angebote im übrigen ÖPNV daraufhin zu überprüfen und ggf. anzupassen, Konkurrenzsituationen zu vermeiden und arbeitsteilige Effekte durch intelligente Verknüpfung im gegenseitigen und vor allem im Kundeninteresse zu erschließen.
- 3.3.7 Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg bestellt weiterhin im Auftrag des Landes Brandenburg die landesbedeutsame Buslinie Potsdam - Wünsdorf und finanziert deren Betrieb.

4 Planung und Gestaltung des Angebots im übrigen ÖPNV

4.1 Leitbild der Angebotsgestaltung

Die verkehrspolitische Zielstellung des Landkreises Teltow-Fläming besteht auch künftig in der weiteren Aufrechterhaltung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg:

- A) Das ÖPNV-Angebot ist als ganzheitliches, integriertes System zu entwickeln und hat einen wichtigen Beitrag zur Daseinsvorsorge, zur Gewährleistung gleichwertiger Lebensbedingungen in allen Teilräumen sowie in seiner Rolle als attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr auch zum Umweltschutz (Luftreinhaltung, Lärminderung) und zur Verkehrssicherheit zu leisten.
- B) Ihrer zentralen Bedeutung entsprechend, besitzt die Schülerbeförderung auch weiterhin in der Netz- und Fahrplangestaltung Priorität.
- C) Neue oder wachsende Potenzialstandorte des konzentrierten Wohnungsbaus, von Industrie- und Gewerbe, Sonderbauvorhaben des konzentrierten Einzelhandels, des Fremdenverkehrs, von Sport- und Freizeit sowie des Gesundheits- und Sozialwesens sind rechtzeitig und der absehbaren Fahrgastnachfrage angepasst anzubinden.
- D) Die Angebotsgestaltung soll grundsätzlich nachfrageorientiert erfolgen. Ausnahmen sind nur zulässig für Taktverkehre im Stadtverkehr sowie auf Hauptverkehrsachsen. Somit gibt es nur geringe Spielräume für Angebotserweiterungen. Andererseits werden auch keine weiteren Angebotseinschränkungen vorgesehen.
- E) Wesentliche Komponente nachfrageorientierter Angebotsgestaltung ist die deutlich verstärkte Einbeziehung bedarfsgesteuerter Angebote zur Ergänzung und Teilablösung konventioneller Linienverkehrsangebote, insbesondere in Räumen und Zeiten schwächerer Fahrgastnachfrage. Eine großflächige Einstellung des konventionellen Linienverkehrs erfolgt aber nicht.
- F) Der Landkreis tritt in den Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
- G) Die Leistungsvergabe seitens des Aufgabenträgers ist mit weiteren Qualitätsverbesserungen bei der Angebotsgestaltung und Leistungsdurchführung zu verbinden. Schwerpunkte bilden die Ausschöpfung verkehrlicher Optimierungsmöglichkeiten, Angebotsverknüpfungen und die Vervollkommnung des Qualitäts- und Störungsmanagements der Verkehrsunternehmen.
- H) Zunehmend sind die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität bei der barrierefreien Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung zu berücksichtigen.



- I) Der Aufgabenträger stärkt im Rahmen der vertraglichen Vereinbarungen mit den Verkehrsunternehmen die Rechte der Fahrgäste durch Festlegung von Schadenersatzansprüchen.
- J) Die aufgrund äußerer Rahmenbedingungen und insbesondere infolge einer Veränderung der zentralörtlichen Gliederung auf der mittelzentralen Ebene durch die Landesregierung festgestellten vermehrten Verletzungen der gegenwärtig geltenden Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV sollen nicht zu einer weiteren Reduzierung dieser Vorgaben führen. Jedoch müssen teilweise Verletzungen der Reisezeitvorgaben für Verbindungen mit den zentralen Orten der mittel- und oberzentralen Ebene als nicht vermeidbar hingenommen werden.
- K) Der Landkreis Teltow-Fläming setzt sich weiterhin für die Schaffung einer adäquaten, schnellen SPNV-Verbindung mit dem Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) aus dem Bereich der Anhalter Bahn sowie für die Realisierung der S-Bahnverlängerung nach Rangsdorf ein.

4.2 Empfehlungen für einen Bedienungsstandard im ÖPNV

Der Bedienungsstandard⁹ beinhaltet die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Siedlungseinheiten und Arbeitsplatzschwerpunkte sowie von Bedienungsvorgaben mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn + Bus + alternative Angebote) zum nächst erreichbaren zentralen Ort. Bemessungsgrundlage ist die Einwohnerzahl bzw. die Zahl der Arbeitsplätze oder Tagesbesucher. Weitere Kriterien sind die Reisezeit und die Mindestaufenthaltsdauer am Zielort. Vorgaben werden generell nur für die Verkehrstage Montag bis Freitag gemacht.

Es sind alle Siedlungseinheiten mit wenigstens 100 Einwohnern sowie Gewerbegebiete mit wenigstens 100 Arbeitsplätzen zu erschließen.

Vorgaben für die Erreichbarkeit zentraler Orte (Montag bis Freitag)

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Orientierungswerte für die Erreichbarkeit zentraler Orte, Montag bis Freitag (Fahrtenpaare)			Bemerkungen
	Nahbereichszentrum	Mittelzentrum Oberzentrum	darunter für Berufsverkehr	
6.000 und darüber	(selbst NBZ)	5 bis 6	2 bis 3	
3.000 bis unter 6.000	(selbst NBZ)	3 bis 4	1 bis 2	
1.000 bis unter 3.000	4 bis 6	2	1 (bei Bedarf)	
500 bis unter 1.000	3	2		/1/
200 bis unter 500	2	1	-	/1/
100 bis unter 200	1	1	-	/1/

/1/ außerhalb der Schulperiode nur unter Einbeziehung alternativer Bedienungsformen erreichbar

Zur Erreichbarkeit zentraler Orte mit dem SPNV/üÖPNV wird an den Wochentagen Montag bis Freitag - also auch an Ferientagen - ein nach der Einwohnerzahl der Siedlungseinheiten differenziertes Fahrtenangebot gemäß der folgenden Tabelle angestrebt. Es bezieht sich auf Hin- und

⁹ Die Vorgabe eines Mindestbedienungsstandards dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Landkreises und deren Kontrolle für den Einzelfall.



Rückfahrten zum bzw. vom Zentralen Ort (Fahrtenpaare) mit einer dazwischen liegenden, dem überwiegenden Reisezweck entsprechenden Aufenthaltsdauer. Für Fahrten, die überwiegend dem allgemeinen Beförderungsbedarf (Einkauf-, Arzt- und Behördenbesuch usw.) dienen, beträgt diese ca.

- 2 Stunden im Nahbereichszentrum
- 3 Stunden im Mittel- und Oberzentrum

Vorrangig durch Berufs- oder Ausbildungspendler genutzte Fahrten im üÖPNV sind quantitativ und in ihrer zeitlichen Lage an deren Bedürfnisse anzupassen, die Aufenthaltsdauer ist grundsätzlich mit 9 Stunden anzusetzen.

4.3 Geplante Angebotsveränderungen

4.3.1 Das bestehende Angebotssystem bildet das Grundgerüst des Angebots im Planungszeitraum. Dabei ist die vorhandene Angebotsstruktur in 3 Ebenen konsequent weiter zu vertiefen:

- a) Bedingt durch den Rückgang der Schülerzahlen wurden im zurückliegenden Planungszeitraum erhebliche Veränderungen in der Schullandschaft vollzogen. Die darauf ausgerichtete Schülerbeförderung ist in ihrer Grundsubstanz zu erhalten¹⁰. Neue Anforderungen sind im Zusammenhang mit Ganztagsangeboten, besonderer Profilierung von Schulen und dem zu erwartenden Aufbau weiterer Schulen in freier Trägerschaft zu berücksichtigen.
- b) Konzentration des konventionellen Linienbetriebes vorrangig in aufkommensstarken ÖPNV-Achsen (soweit dort nicht ein SPNV-Angebot vorliegt) oder Teilnetzen.
Bevorzugt sind dabei Direkt- oder Expressverbindungen mit stabilen Takten, attraktiven Reisezeiten und Integration mit dem SPNV-Angebot anzuwenden, die den Anforderungen der Hauptverkehrsströme (einschließlich konzentrierter Pendlerströme) gerecht werden.
- c) Ergänzung dieses konventionellen Linienverkehrsangebotes durch adäquate alternative Bedienungsangebote zur Sicherstellung eines flächendeckenden Grundangebotes über den Schülerverkehr hinaus.

4.3.2 Kategorisierung der Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkte [Abbildung 2 und Anlage 5]

Diese dient der Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage. Sie berücksichtigt zugleich die Erschließung des Kreisgebietes durch den SPNV, um konkurrierende Parallelverkehre zu vermeiden.

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

Die Kategorisierung verwendet das bestehende SPNV- und Busliniennetz in seiner Gesamtheit und ordnet jeden Netzabschnitt der höchsten zutreffenden Kategorie zu. Die Definition der Bedienungsrelationen entspricht im Busliniennetz nicht in jedem Fall den exakten Linienverläufen, die zusätzlich die Erfordernisse der Schülerbeförderung und eines rationellen Fahrzeugumlaufs erfüllen müssen.

¹⁰ Der qualitative und quantitative Rahmen für die Schülerbeförderung ist in der Satzung des Landkreises Teltow-Fläming über die Schülerbeförderung vom 01.08.2004 geregelt. Im § 8 der Satzung ist festgelegt, welche maximalen zeitlichen Belastungen für Schülerinnen und Schüler der einzelnen Jahrgangsstufen nicht dauerhaft überschritten werden dürfen.



Die Festlegung und Kategorisierung der Verknüpfungspunkte dient der Darstellung der Anforderungen an eine integrierte Angebotsentwicklung durch Vorgabe konkreter Verknüpfungsanforderungen.

4.3.3 Maßnahmenkomplex Stadtverkehre

In den zurückliegenden Jahren wurden verbesserte Konzepte für die Stadtlinienverkehre in Luckenwalde und Blankenfelde-Mahlow erarbeitet und umgesetzt. Die Umsetzung des vorgelegten Stadtverkehrskonzeptes Ludwigsfelde in Etappen, beginnend mit dem Fahrplanwechsel am 14.12.2008, wird als Bestandteil des Nahverkehrsplanes beschlossen. Das Konzept ist durch folgende Maßnahmen gekennzeichnet:

- Wesentlich verbesserte Erschließung von Industriepark, Preußenpark und Brandenburgpark durch die Buslinien 702 und 710 und Anbindung an den Bf Ludwigsfelde (Ausrichtung auf den RE Richtung Berlin) sowie S Buckower Chaussee
- Rationelle Leistungsumverteilung durch Aufgabe des Abschnitts Salvador-Allende-Str. - Bf Genshagener Heide auf Linie 702
- Zusätzliche Anbindung Struveshof mit 4 Fahrtenpaaren
- Betriebszeitverlängerung der Stadtlinie 708
- Einrichtung zusätzlicher Rufbusangebote mit einer Voranmeldezeit von 90 min.:
5 Fahrtenpaare an Ferientagen und 2 Fahrtenpaare an Schultagen für Kerzendorf, Löwenbruch, Weinbergsiedlung;
Kulturhausbus mit 2 Fahrtenpaaren an 2 Tagen pro Woche für Mietgendorf, Schiaß, Jütchendorf, Gröben und Siethen.

Das Bedienungssystem in Blankenfelde-Mahlow ist im Zusammenhang mit den erheblichen baulichen Veränderungen im Stadtgebiet zu überprüfen und im erforderlichen Umfang anzupassen.

Untersuchungsbedarf besteht für den Stadtverkehr in Jüterbog, weil insbesondere die Probleme im Zusammenhang mit der Anbindung des Bahnhofs nicht zufriedenstellend gelöst sind.

4.3.4 Maßnahmenkomplex Anbindung neuer/wachsender Potenzialstandorte

Die entstehende Justizvollzugsanstalt Heidering in Großbeeren ist nach Prüfung der genauen Anforderungen zu den Schichtwechselzeiten und Hauptbesuchszeiten mit öffentlichen Verkehrsmitteln anzubinden. Dabei ist eine möglichst optimale Verknüpfung mit den Zügen von und nach Berlin am Bahnhof Großbeeren anzustreben. Zur Prüfung der Anforderungen gehört auch die mögliche Nachfrage in andere Verkehrsrichtungen.

Zu diesem Komplex gehört auch die Gewährleistung einer anforderungsgerechten Erreichbarkeit des Flughafens BBI spätestens ab seiner Inbetriebnahme im November 2011 aus allen Teilräumen des Landkreises. Sofern der Forderung nach einer adäquaten SPNV-Erreichbarkeit aus dem Bereich der Anhalter Bahn durch das Land Brandenburg nicht entsprochen wird, ist eine Schnellbuslinie zwischen Ludwigsfelde und dem Flughafen BBI einzurichten.

4.3.5 Maßnahmenkomplex Bewertung von Bedienungsrelationen und Verknüpfungspunkten

- Generelle Anhebung der Mindestanzahl anzubietender Fahrten auf Verbindungsrelationen von 3 auf 4 Fahrtenpaare
- Heraufstufung der Relationen Zossen - Sperenberg - Luckenwalde sowie Dahme/Mark - Bf. Luckau-Uckro von Verbindungs- zu Hauptverbindungsrelationen



- Einfügung einer neuen Hauptverbindungsrelation Ludwigsfelde - Flughafen BBI (wirksam ab 2011)
- Einfügung eines zusätzlichen Verknüpfungspunktes Bus/Bus in Dahme/Mark der Kategorie „Weitere Verknüpfungspunkte“

4.3.6 Maßnahmenkomplex Prüfung von Umstellungs- und Ergänzungsmöglichkeiten durch bedarfsgesteuerte Angebote

Der Einsatz bedarfsgesteuerter alternativer Bedienungsformen wird im Landkreis gegenwärtig insbesondere in der Form des Skater-Shuttles praktiziert.

Im Zuge der Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem sind bedarfsgesteuerte Angebote im Planungszeitraum in wesentlich größerem Umfang als bisher einzuführen. Dabei sollen, von Anschluss- oder Abruf-Linienfahrten als den einfachsten Formen über Anruf-Sammeltaxis bis hin zu Rufbussen im Flächenbetrieb mit hohen Freiheitsgraden die jeweils am besten geeigneten, für den Nutzer aber frei zugänglichen Formen zur Anwendung kommen.

Die funktionale Ausrichtung sollte dabei vorrangig auf Tagesrandlagen zur Verkürzung der Betriebszeiten im konventionellen Bereich, auf der Wochenendbedienung und der Bedienung an Ferientagen, Zubringerleistungen zu den Taktlinien sowie auf ergänzenden Bedienungen im Fremdenverkehrs- und Freizeitbereich liegen.

Bei der Abgrenzung der Gebiete für alternative Bedienung kann eine Orientierung an den im „Landesweiten Konzept für alternative Bedienung im VBB-Raum“ vorgeschlagenen Eignungsräumen erfolgen.

Konkreter Bedarf zeichnet sich ab:

- für den gesamten südlichen Achsenraum zwischen Jüterbog und Kreisgrenze Dahme-Spreewald, insbesondere südlich der Achse im Randbereich des Kreisgebiets
- für die Räume Niedergörsdorf, Baruth und Sperenberg, jeweils wegen viel zu geringer Nachfrage, was sich auch auf die Hauptachse selbst bezieht
- für mehrere Ortsteile der Gemeinde Nuthe-Urstromtal, hier allerdings wegen der Chance, eine wesentlich höhere latente Nachfrage in Richtung Luckenwalde erschließen zu können.

Je nach Größenordnung der Umstellung und Ergänzung der Angebote durch alternative Bedienungsformen ist zu berücksichtigen, dass Dispositionsaufwand entstehen kann, der finanziell und organisatorisch realisiert werden muss.

4.3.7 Die Realisierung der unter 4.3 genannten Maßnahmen verfolgt das Ziel, bei gleichbleibender bzw. nur sehr gering ansteigender Angebotsleistung den Kunden ein verbessertes Angebot bereitstellen zu können und zusätzliche Nachfrage außerhalb des Schülerverkehrs gewinnen zu können. Dabei werden teilweise Leistungen von Standardlinienbussen durch kleinere Fahrzeugeinheiten konventionell oder bedarfsgesteuert ersetzt.

4.3.8 Darüber hinausgehende weitere Veränderungen des Bedienungsangebots im Planungszeitraum sind in Wahrnehmung der unternehmerischen Handlungsspielräume grundsätzlich möglich, soweit diese nachgewiesenermaßen der Bedarfsanpassung, der Erschließung zusätzlicher Fahrgastpotentiale oder der weiteren Rationalisierung des Linienbetriebes dienen und die Zustimmung des Aufgabenträgers vorliegt. In diesem Zusammenhang ist u. a. die Flächenerschließung entlang der Bundesstraße 96 im Raum Rangsdorf/Zossen/Wünsdorf im Hinblick auf Zubringerleistungen zu den Achsenverkehren zu untersuchen.



4.3.9 Das in Abbildungen 2 ausgewiesene Netz des straßengebundenen ÖPNV ist als Vorbehalts- und Vorrangnetz für Straßenerhaltungs- und Ausbaumaßnahmen einzuordnen.

4.4 Verknüpfung zwischen den ÖPNV-Systemen [Abbildung 2 und Anlage 6]

4.4.1 Die Verknüpfung zwischen SPNV und Busliniennetz sowie zwischen den Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch erhöhen sich auch die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum.

Es erfolgt eine Definition der wichtigen Verknüpfungspunkte zwischen SPNV und übrigen ÖPNV sowie innerhalb des Systems des übrigen ÖPNV, differenziert nach dem Umfang ihrer räumlichen Erschließungsfunktionen und den Verknüpfungsanforderungen:

Hauptverknüpfungspunkte mit Bedeutung für die regionale Erschließung

Bf. Luckenwalde	Bf. Zossen	ZOB Jüterbog (Bus/Bus)
Bf. Ludwigfelde	Bf. Jüterbog	

weitere Verknüpfungspunkte

mit Bedeutung für die lokale Erschließung und/oder die Erschließung von Einzelstandorten

Bf. Trebbin	Bf. Genshagener Heide
Bf. Rangsdorf	Bf. Wünsdorf-Waldstadt
Bf. Dahlewitz	Bf. Baruth/Mark
Bf. Blankenfelde	Bf. Großbeeren
Dahme/Mark, Bf. (Bus/Bus)	

Verknüpfungspunkte S-Bahn/Bus

S Mahlow	S Blankenfelde
----------	----------------

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

Die Umsteigezeiten sollen 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 orientieren. Daraus ergibt sich ein optimaler Zeitrahmen für den Umstieg von 10 bis max. 15 min.

Für die Verknüpfung S-Bahn/Bus ist aufgrund der Häufigkeit der S-Bahn-Bedienung eine Vorgabe von Anschlusszeiten nicht erforderlich.

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

A - Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen (wichtige Verknüpfungspunkte zum SPNV und Busbahnhöfe mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag)

B - Umstiegshaltestellen mit regionaler Bedeutung (andere Verknüpfungspunkte zum SPNV und kleinere Busbahnhöfe)

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“ Richtwerte erarbeitet.



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

4.5 Qualitative Angebotsentwicklung

Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest:

A) Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

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

Zuverlässigkeit wird mit dem Faktor Ausfallquote bestimmt. Die Ausfallquote ist der Anteil der nicht durchgeführten Fahrplanleistung an der planmäßigen Fahrplanleistung (jeweils in Fahrplan-km). Eine Leistung gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 30 min. verspätet oder um mehr als 1 min. zu früh durchgeführt wird.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote bestimmt. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 5 min., jedoch weniger als 30 min. verspäteten Halte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten nach Lastrichtungen vor.

C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Haltestellen gelten gemeinhin als die Visitenkarten der Verkehrsunternehmen und des lokalen ÖPNV.

Die Ausstattung der Haltestellen umfasst als vorgegebene Grundausstattung Haltestellenmast und -schild nach den Vorschriften der BOKraft und des StVG (mit Bezeichnung, Liniennummern, Verkehrsunternehmen) sowie Fahrplaninformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit den Kommunen zu suchen, die als Straßenbaulastträger Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren haben.

Bei Haltestellenneu- oder -umbaumaßnahmen ist auf zunehmende Barrierefreiheit zu achten. Das soll geschehen durch Einhaltung der Haltekantenhöhen, abgesenkte Zugänge, Blindenleitstreifen.

D) Personaleinsatz

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

Die grundlegenden fachliche Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrer-



laubnisverordnung - FeV) und der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

Die ÖPNV-Betreiber sorgen dafür, dass das Personal mit Kundenkontakt folgende Anforderungen der fachlichen und persönlichen Eignung erfüllt:

- Kundenfreundlichkeit
- Sachkompetenz und hohe Leistungsbereitschaft
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift
- Kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- Gepflegtes und einheitliches Erscheinungsbild

E) Fahrzeugeinsatz

Im Interesse der Sicherheit, des Umweltschutzes und des Fahrkomforts gelten folgende Vorgaben:

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO und BOKraft ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind. Für ab dem Kalenderjahr 2009 als Neufahrzeuge beschaffte Fahrzeuge muss mindestens die Euro-5-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden.
- Den Anforderungen älterer und mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Auf allen Fahrten, wo eine entsprechende Nachfrage vorhanden oder zu erwarten ist, sind Fahrzeuge mit Einstiegshilfen (Hublift, Rampe, Kneeling) und ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer einzusetzen.
- Insgesamt wird bei Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung auf die Einhaltung der EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie der VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse (SL III)“ sowie Nr. 237 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Hochflur-Linienbusse“ orientiert.
- Zur Bereitstellung eines attraktiven Verkehrsangebots ist das Höchstalter eines jeden regelmäßig im Linienverkehr eingesetzten Fahrzeugs in der Regel auf 15 Jahre ab Erstzulassung und eine maximale zulässige Laufleistung von 600.000 km zu begrenzen. Das schließt nicht aus, dass auch ältere Busse und solche mit einer höheren Laufleistung, die den qualitativen und technischen Ansprüchen genügen, eingesetzt werden. Der Einsatzanteil solcher Fahrzeuge an der jährlichen Fahrplanleistung ist jedoch in den Jahren 2009 bis 2012 auf maximal 20 % und danach auf maximal 10 % zu begrenzen. Die Betreiber müssen dem Aufgabenträger ab 2010 den Einsatz der Fahrzeuge bis zum 31.03. eines jeden Jahres für das Folgejahr nachweisen.
- Alle eingesetzten Fahrzeuge sind optisch so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet für den Fahrgast erkennbar ist. Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich und mindestens in der Frontpartie des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Das Platzangebot ist entsprechend den VDV-Empfehlungen zur ÖPNV-Erschließung und zum ÖPNV-Angebot (Entwurf, Heft April 1996), Punkt 5.3.1 so zu bemessen, dass ein



Besetzungsgrad von 80 % des zulässigen Wertes nach StVZO, Anlage XIII, als Mittelwert über 15 Minuten planmäßiger Fahrzeit nicht überschritten wird.

- Die Fahrzeuge sind äußerlich und insbesondere im Fahrzeuginnern in einem sauberen Zustand einzusetzen.

F) Fahrgastinformation

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

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

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

Darüber hinaus haben die Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So sollte neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine verbale Haltestellenansage vorgesehen werden, die insbesondere für Menschen mit Funktionseinschränkungen eine wichtige Orientierungshilfe bildet.

Die Bemühungen um zunehmende Barrierefreiheit beziehen sich auch auf die Fahrplanaushänge (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe) entsprechend VBB-Standards.

G) Vertrieb und Kundenservice, Störungs- und Beschwerdemanagement, Stärkung von Kundenrechten

Eine möglichst vielfältige Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs, nach Möglichkeit in Kombination mit einer Kundenberatung, ist ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs beim Fahrer zu gewährleisten. Über die Nutzung von elektronischen Fahrscheindruckern durch die Fahrer ist das gesamte Fahrscheinsortiment im Bartarif, das Zeitkartensortiment und die Anschlussfahrscheine zu verkaufen. Unternehmenseigene Verkaufsstellen müssen über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Der Landkreis und seine ÖPNV-Unternehmen unterstützen die Erprobung und ggf. die Einführung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs, z. B. über das Internet oder Mobiltelefone.

Ein wesentliches Element der Kundenbetreuung ist ein funktionierendes Störungs- und Beschwerdemanagement. In Abhängigkeit von den technischen und personellen Möglichkeiten sind die bereits vorhandenen Abläufe und Mechanismen weiter zu vervollkommen. In den vertraglichen Leistungsvereinbarungen mit den Unternehmen werden entsprechende Nachweispflichten festgelegt.

Mit dem Abschluss der Leistungsvereinbarungen mit den Betreiberunternehmen werden die Kundenrechte durch Einführung einer Garantieerklärung gestärkt. Diese beinhalten Schadenersatzleistungen, wie Erstattung von Taxikosten oder Organisation anderweitiger Weiterfahrt, bei groben Verletzungen von Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitsvorgaben.



5 Entwicklung der Fahrgastnachfrage im ÖPNV bis 2013

[Anlage 7]

- 5.1 Aufgrund der Wirkung der Rahmenbedingungen der Nachfrageentwicklung und Maßnahmen der Angebotsgestaltung wird für den Planungszeitraum per Saldo von einer leichten Zunahme der Fahrgastnachfrage um 8,0 % (Tageswerte 2013 zu 2008) ausgegangen.

Nachfrage erhöhend wirken insbesondere die bereits erfolgten und auch zukünftig erwarteten Kostenanstiege für die Pkw-Nutzung, die Altersstrukturverschiebungen zugunsten von Senioren, die Zuwächse bei Erwerbstätigkeit und Beschäftigung und der daraus folgende Anstieg des Pendleraufkommens um 8 ... 9 % (wobei hierbei die Eröffnung des Flughafens BBI noch zu deutlich stärkeren Zuwächsen führen kann) sowie die bereits ab 2009 wieder leicht ansteigenden Schülerzahlen. Ebenfalls positiv wirken die Preisvorteile für den Nutzer aus dem Verbundtarif, bei teilweiser Gegenwirkung durch vorgesehene Tarifierhöhungen und ein Trend im Verkehrsverhalten junger Menschen zur wieder verstärkten Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.

Nachfrage begrenzend wirken die noch weiter ansteigende individuelle Motorisierung trotz tendenziell verringerter Fahrleistungen pro Pkw. Begrenzend auf die Nutzung sowohl des ÖPNV als auch des MIV wirkt die zunehmende Nutzung des Fahrrads zur Erledigung regelmäßiger und auch gelegentlicher Wege.

- 5.2 Die Entwicklung der Fahrgastnachfrage wird räumlich noch stärker differenziert sein, als in den zurückliegenden Planungszeiträumen. In den Teilbereichen des Berliner Umlands überwiegen aufgrund von Zuzügen und günstigerer wirtschaftlicher Entwicklung die positiv gerichteten Einflüsse. Im südlichen und weitgehend auch im mittleren Kreisgebiet stagniert das Aufkommen im Regionalverkehr oder ist sogar rückläufig.

Die Stadtverkehre haben in den vergangenen Jahren eine steigende Fahrgastresonanz erfahren, die sich insbesondere in der Nutzung außerhalb des Schülerverkehrs weiter ausprägen wird. Durch die Umsetzung des verbesserten Stadtverkehrskonzepts Ludwigsfelde wird dort zusätzliches Fahrgastpotenzial von bis zu 1000 Beförderungsfällen je Werktag erschlossen. Die Nachfrage im Regionalverkehr wird insgesamt nur geringfügig um 3 % (ca. 500 Beförderungsfälle pro Tag) ansteigen, was ebenfalls mehrheitlich auf Nutzer außerhalb des Schülerverkehrs zurückzuführen ist.

Bei Bezugsbasis Tagesaufkommen entwickelt sich das Verhältnis von Schülerverkehr zu sonstigem Verkehr im Regionalverkehr von 84 % : 16 % (2008) auf 82 % : 18 % (2013).

6 Organisation, Leistungsvereinbarung und Controlling, Marketing

- 6.1 Der Landkreis Teltow-Fläming ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, der eine 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. Mit der Inkraftsetzung des VBB wurde das Tarifgestaltungsrecht von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Ebenso nimmt der VBB in Vollmacht der darin zusammenwirkenden Unternehmen das Tarifantragsrecht wahr. Darüber hinaus erfüllt der VBB abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Marketing. 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 eines Kooperationsvertrages.
- 6.2 Durch die Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG BB) jeweils zum 01.01. der Jahre 2005 und 2007 sowie durch Inkraftsetzung einer neuen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV BB) ist die Aufgabenträgerfunktion des Landkreises für den üÖPNV deutlich aufgewertet worden. Es ist ein insgesamt erheblich größeres Finanzvolumen durch den Aufgabenträger zu verwalten und effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises einzusetzen. Dabei müssen auch wichtige Aufgaben einer regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben sowie Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.
- 6.3 Der Landkreis Teltow-Fläming vereinbart Leistungsvergabe und -finanzierung mit den konzessionstragenden Unternehmen bereits seit dem Jahr 2005 auf der Grundlage von Verkehrsverträgen bzw. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen. In den Jahren 2007 und 2008 waren die meisten der Genehmigungen für den Stadt- und Regionallinienverkehr im Landkreis neu zu beantragen. Der Aufgabenträger hat zur weiteren Sicherstellung einer wirtschaftlichen Bedienung eine sachgerechte und rechtskonforme Linienbündelung auf der Grundlage eines „Gutachtens zur optimalen Linienbündelung“ vorgenommen und als Bestandteil des bisher geltenden Nahverkehrsplanes beschließen lassen. Diese Bündelung ist auch Bestandteil des hier vorliegenden Nahverkehrsplanes. Die Zuordnung der einzelnen Linien zu den Linienbündeln „TF-Bus“ (Inhaber: Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH), einschl. der Linien im Raum Blankenfelde-Mahlow, „Raum Zossen“ (Inhaber: Herz-Reisen GmbH) und „LDS-Bus“ im Raum Dahme (Inhaber: Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH) ist Anlage 1 zu entnehmen.
- 6.4 Die gegenwärtige Handhabung von Leistungsvergaben im ÖPNV lässt eine Leistungsausschreibung ebenso zu, wie eine Vergabe durch Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gemäß EU-Verordnung 1191/69 nach Prüfung der Marktsituation anhand der Kriterien des EuGH-Urteils Az. C-280/00 vom 24.03.2003 in der Rechtssache Altmark Trans GmbH. Eine Neufassung der Europäischen Kommission für eine „Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße“ wurde unter der Bezeichnung VO-EG 1370/2007 beschlossen und tritt am 03.12.2009 auch ohne weiteren nationalen Rechtsakt in Kraft. Die neue Verordnung bestätigt die vergabe- und beihilferechtliche Zulässigkeit der vorgenannten Verfahrensweise in vollem Umfang. Die erforderliche Überführung in bundesdeutsches Recht durch Neufassung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) ist noch nicht erfolgt. Somit fallen Genehmigungsakt und Vergabeakt noch immer auseinander.
- 6.5 Auf der Grundlage der erteilten Liniengenehmigungen hat der Aufgabenträger die Leistungen und deren Finanzierung mit den betreffenden Verkehrsunternehmen in Verkehrsverträgen bzw. Leistungs- und Finanzierungsvereinbarungen mit einer an die Laufzeiten der Genehmigungen gebundenen Vertragslaufzeit bis 2016 neu vereinbart. Im Falle der Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH wurde eine marktorientierte Direktvergabe als Inhouse-Geschäft durchgeführt, mit den Unternehmen Herz-Reisen GmbH, Regionale Verkehrsgesellschaft Dahme-Spreewald mbH und Havelbus-Verkehrsgesellschaft mbH eine Direktvergabe durch Nutzung der Schwellwertklausel auf der Grundlage des Artikels 5 Absatz 4 der EU-Verordnung 1370/2007. In allen Fällen ist eine Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Leistungserbringung durch diese Unternehmen erfolgt. Dafür wurden gültige Testierungen nach den Kriterien des Europäischen Gerichtshofes (EuGH) in der



Rechtssache Altmark Trans (Az. C-280/00 vom 24.03.2003) sowie entsprechend aussagekräftige betriebswirtschaftliche Daten vorgelegt.

Die abgeschlossenen vertraglichen Vereinbarungen beinhalten quantitative Leistungsumfänge und zu gewährleistende qualitative Anforderungen der Leistungsdurchführung. Sie gewährleisten ein hohes Maß an Stabilität und damit Planungssicherheit, räumen andererseits aber auch die Möglichkeit des Reagierens auf nicht planbare oder fehlerhaft angenommene äußere Rahmenbedingungen ein. Der Aufgabenträger hat die quantitative und qualitative Vertragserfüllung zu kontrollieren und auf dieser Basis die vereinbarten finanziellen Beiträge zu erstatten. Dabei ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Kontrollaufwand und Ergebnis in Bezug auf die Bewertung der Vertragserfüllung gewährleisten.

6.6 In der Folge der neuen und erweiterten Aufgaben des Aufgabenträgers haben der Organisationsaufwand und die Verantwortung für die Durchführung dieser Regieaufgaben erheblich zugenommen. Es ist aber nicht erforderlich, eine gesonderte Regieebene dafür zu institutionalisieren. Der Aufgabenträger kann für alle regelmäßig anfallenden Tätigkeiten mit einer speziell dafür zu benennenden Struktureinheit als Regieeinheit fungieren. Alle nur einmalig oder in größeren Zyklen anfallenden Aufgaben, wie der Entwurf der Verkehrsverträge, die Vorbereitung von Leistungsausschreibungen und dafür erforderliche Bildung oder Abänderung von Linienbündeln, die Vorbereitung und Verhandlung grundsätzlicher Vertragsänderungen u. ä. können durch externe Beratung effizienter erfüllt werden, als durch eine permanente Vorhaltung zusätzlicher Personalkapazität.

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

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

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

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

Aus diesem Grund ist es weiterhin erforderlich

- an allen wichtigen Verknüpfungspunkten SPNV/Bus, Bus/Bus und ÖPNV/Individualverkehr eine ausreichende Fahrplan- und Tarifinformation zu gewährleisten, z.B. durch Aufstellung und Pflege der VBB-InfoPunkte
- die elektronische Verbindungsausweisung über fahrinfo® ständig weiter zu vervollkommen und barrierefrei zu gestalten
- den jeweiligen Jahresfahrplan rechtzeitig zum Fahrplanwechsel für den Kunden verfügbar zu machen



- dort, wo alternative Angebote eingeführt werden sollen, rechtzeitig vorher und laufend während der Einführungsphase über die Nutzungsvorteile und -modalitäten (Fahrmöglichkeiten, Tarif, Anmeldezeiten und Telefonnummer) zu informieren.

7 Investitionsstrategie, Investitionsbedarf und Investitionsfinanzierung [Anlage 8]

- 7.1 Nach § 10 Absatz 2 ist den Aufgabenträgern für den üÖPNV die Verantwortung für die investive Verwendung eines Teils der ihnen zufließenden Mittel übertragen. Dieser muss entsprechend der 2. Änderung zur ÖPNVfV mindestens 12,01 % betragen. Zuwendungen zu Investitionen in Anlagen der Infrastruktur, Leit- und Informationssysteme werden im Rahmen der Projektförderung gewährt. Die dazu im Rahmen des Nahverkehrsplanes für den üÖPNV 2005 bis 2009 verabschiedete und in der aktualisierten Fassung weiterhin geltende Richtlinie des Landkreises Teltow-Fläming legt Obergrenzen für den Anteil der Landesmittel zur investiven Verwendung sowie Kriterien für förderfähige Maßnahmen und für die Bemessung der Mittel fest und regelt die Verfahren der Mittelvergabe und -kontrolle. Die darin getroffenen Regelungen orientieren sich an der früheren Richtlinie des Landes Brandenburg für die Investitionsförderung nach dem Gemeindeverkehrs-Förderungsgesetz (GVFG), wonach die Höhe der Zuwendungen auf 50 % der zuwendungsfähigen Kosten begrenzt ist. Die Obergrenze der bereitzustellenden Mittel ist mit 200.000 EUR pro Haushaltjahr festgelegt.

Die Beschaffung von Fahrzeugen und Fahrzeugausrüstungen für den üÖPNV wird durch den Landkreis Teltow-Fläming in Übereinstimmung mit der ÖPNVfV durch anteilige jährliche Zahlungen im Rahmen der Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträge bzw. Betrauungsvereinbarungen mit den ÖPNV-Unternehmen gefördert. Für Leistungen mit Linienbussen ist dieser Anteil mit 0,27 EUR pro Fahrplan-km im Linienverkehr nach § 42 PBefG festgelegt, für Leistungen mit Kleinbussen in alternativen Bedienungsformen mit 0,12 EUR pro Rufbus-km.

- 7.2 Aus den Städten und Gemeinden sowie dem Amt Dahme/Mark wurden im Rahmen dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Bedarfsanmeldungen an Zuwendungen aus Mitteln in Verfügung des Landkreises Teltow-Fläming für Investitionsvorhaben in die ÖPNV-Infrastruktur erfasst. Die 36 vorliegenden Anmeldungen sind in Anlage 8 ausgewiesen, sie betreffen hauptsächlich die Erneuerung und den Ausbau von ca. 60 Bushaltestellen. Nach dem unter 7.1 genannten Höchstanteil der Zuwendungen an den zuwendungsfähigen Kosten ergibt sich daraus ein Zuwendungsbetrag im Fortschreibungszeitraum von ca. 802 TEUR (vgl. nachfolgende Tabelle). Zusätzlich gingen 7 Bedarfsanmeldungen für Großvorhaben zum Ausbau von Infrastrukturanlagen des SPNV nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG mit einem Gesamtumfang von 4,43 Mio. EUR ein. Innerhalb dieser Großvorhaben sind aus Mitteln in Verfügung des Landkreises Teltow-Fläming nur abgegrenzte Teilvorhaben zuwendungsfähig, die unmittelbar dem üÖPNV dienen.¹¹ Nach den vorliegenden Unterlagen sind entsprechende Förderbeträge gegenwärtig nur - wie in Anlage 8 ausgewiesen - für 3 Großvorhaben (im Jahr 2009) im Umfang von 76 TEUR planbar.

Die Summe der beantragten bzw. quantifizierbaren Zuwendungen für Infrastrukturinvestitionen liegt für den Fortschreibungszeitraum innerhalb des Limits von insgesamt 1 Mio. EUR, der 2009 zur Verfügung stehende Betrag wird aber deutlich überschritten. Deshalb muss durch die zuständige Stelle des Aufgabenträgers nach Vorliegen prüffähiger Anträge die Rangfolge für die Gewährung der Zuwendungen festgelegt werden.

¹¹ in erster Linie die Neuanlage von Bushaltestellen an Bahnhofsvorplätzen



Zuwendungsbedarf für Investitionen im Zeitraum 2009 bis 2013	gesamt	Aufteilung nach Jahren				
		2009	2010	2011	2012	2013
Mittelbedarfsanmeldung für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur						
<i>Beteiligung des Ldkr. Teltow-Fläming an Großvorhaben nach § 10 Abs. 5 ÖPNVG</i>						
- Zahl der Vorhaben	7	4	2	1	1	1
- Wertumfang (nachrichtlich)	4.428,3	1.293,5	711,1	1.000,0	500,0	1.000,0
- beantragte Zuwendung Ldkr. TF	76,2	76,2				
Vorhaben in Verantwortung des Landkreises Teltow-Fläming						
- Zahl der Vorhaben	36	17	7	-	7	5
- Zuwendungsfähige Kosten (TEUR)	1.603,6	562,6	298,0	54,0	304,0	385,0
- Beantragte Zuwendungen (TEUR)	801,8	281,3	149,0	27,0	152,0	192,5
Ersatzbeschaffung von Linienbussen durch kreisansässige Unternehmen (nachrichtlich)						
- geplante Beschaffungen (Fahrz.)	42	9	8	8	8	9
- Wertumfang (TEUR)	10.395	2.325	2.000	1.925	1.925	2.220

Die kreisansässigen ÖPNV-Unternehmen planen im Fortschreibungszeitraum die Ersatzbeschaffung von 42 Linienbussen mit einem Wertumfang von 10,40 Mio. EUR. Durch die Kontrolle der tatsächlichen Investitionen wird die zuständige Stelle des Aufgabenträgers die zweckentsprechende Verwendung der investiven Zuwendungsanteile überwachen.

8 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen der ÖPNV-Unternehmen, Leistungsbestellung und Haushaltsmiteinsatz zur Leistungsfinanzierung

8.1 Die im Landkreis Teltow-Fläming tätigen ÖPNV-Unternehmen können im Zeitraum bis 2013 aus der Wirkung folgender Faktoren mit einer Erhöhung ihrer Erlöse aus dem Fahrausweisverkauf um ca. 15 % gegenüber dem Stand 2008 rechnen:

- Leicht steigendes Fahrgastaufkommen, insbesondere Stabilisierung des Aufkommens in der Schülerbeförderung
- Stabile Struktur des VBB-Tarifs bei einer mittleren jährlichen Tarifierhöhung von ca. 2,5 %, der allerdings erlösmindernde Veränderungen im Fahrausweissortiment bei wahlfreien Nutzern gegenüberstehen
- Gezielte Anpassung des Leistungsangebots (insbesondere im Stadtverkehr und durch alternative Bedienungsformen) an Bedarfslücken zur Erschließung neuer Fahrgastpotenziale.

Hinsichtlich der Erlöse aus Leistungen außerhalb des üÖPNV (z. B. Schienenersatzverkehr, Instandhaltungsleistungen für Dritte) bestehen aus der Marktsituation kaum Steigerungspotenziale. Weiterhin ist mit einer zögernden Anpassung der Fahrgelderstattung für die Beförderung



Schwerbehinderter nach SGB IX zu rechnen. Die Erlöse und Erträge der ÖPNV-Unternehmen insgesamt werden daher bis 2013 voraussichtlich nur um 12 bis 13 % steigen.

8.2 Ab 2008 sind die bisherigen Ausgleichszahlungen nach § 45a PBefG landesgesetzlich neu geregelt worden. Der dafür in den Landeshaushalt eingestellte Betrag wird nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV aufgeschlüsselt und den Aufgabenträgern zugewiesen.¹² Da dieser Aufteilungsschlüssel als Maßstab für die Weiterleitung an die ÖPNV-Unternehmen nicht geeignet ist, muss der Landkreis Teltow-Fläming hierfür eine eigene Regelung treffen. Im Jahr 2008 erfolgte die Weiterleitung nach den bis 2007 gültigen Grundsätzen auf der Grundlage der Beförderungsleistungen im Ausbildungsverkehr. Für den Zeitraum bis 2013 wird die Verteilung nach folgenden Grundsätzen festgelegt:

- a) Beibehaltung des 2008 angewandten Verteilungsschlüssels für die Mittelzuscheidung im Jahr 2009
- b) Neuregelung der Verteilung ab 2010, nach der die zufließenden Mittel zu 75 % nach den mit Stand 2009 zu aktualisierenden Anteilen am Ausbildungsverkehr und zu 25 % nach den anteiligen Nutzfahrleistungen (einschließlich der nach § 43 PBefG konzessionierten Schülerlinien) verteilt werden.

Mit der Neuregelung wird neben einer zu realisierenden Handhabbarkeit das Ziel verfolgt, die Leistungsgerechtigkeit zu wahren und existenzbedrohende Ertragsverluste der mittelständischen Unternehmen auszuschließen, die besonders hohe Leistungsanteile im Ausbildungsverkehr erbringen.

Hinsichtlich der Höhe der zufließenden Mittel ist für den Landkreis Teltow-Fläming bis 2013 eine Steigerung um 5 bis 6 % unter der Voraussetzung zu erwarten, dass der vom Land festgelegte Ausgangsbetrag nicht gekürzt wird.

8.3 Im Zeitraum bis 2013 wirken in den ÖPNV-Unternehmen generell die aus der zu erwartenden Preissteigerung für Dieselkraftstoff (mittelfristig mit ca. 25 % anzusetzen) sowie das wieder wachsende Abschreibungsvolumen aus der Notwendigkeit einer verstärkten Modernisierung der Fahrzeugflotte kostensteigernd. Hinsichtlich der Personalkosten werden sich in den kommunalen Unternehmen Anhebungen im Spartentarifvertrag und Einsparungen durch Ausscheiden von Mitarbeitern mit Besitzstandsschutz etwa die Waage halten. Beim Hauptleistungsträger VTF wirkt der zusätzliche Bedarf an Fahrpersonal aus der teilweisen Rückholung bisher an Subunternehmer vergebener Leistungen aufwandserhöhend aus, denen nicht im gleichen Umfang Einsparungen für Fremdleistungen gegenüberstehen.

Insgesamt ist im Fortschreibungszeitraum mit einer Erhöhung der Aufwendungen in den ÖPNV-Unternehmen für die vom Landkreis Teltow-Fläming zu bestellenden Leistungen um 10 bis 12 % zu rechnen.

8.4 Trotz der etwas höheren Steigerungsraten der Erlöse und Erträge gegenüber den Aufwendungen Unternehmen steigen im Zeitraum der Fortschreibung die Aufwanddeckungsfehlbeträge wegen des höheren Gewichtes der Aufwendungen und des leicht steigenden vereinbarten Leistungsvolumens um ca. 0,38 Mio. EUR an. Die zu erwartenden Vorteile des Landkreises Teltow-Fläming aus der Festlegung der Aufteilungsschlüssel für die Mittel nach § 1 Absätze 2 und 3 ÖPNVFV lassen unter der Voraussetzung gleichbleibender Ausgangsbeträge eine Erhöhung der Zuweisungen

¹² Im Gegensatz zur früheren Regelung besteht hinsichtlich dieser Zahlungen kein unmittelbarer Anspruch der ÖPNV-Unternehmen gegenüber der Landesbehörde mehr.



in diesem Zeitraum um 0,23 Mio. EUR erwarten, so dass zum Ausgleich der verbleibenden Fehlbeträge eine Erhöhung der eigenen Beiträge des Landkreises und der Städte und Gemeinden mit Stadtlinienverkehren um insgesamt 0,15 Mio. EUR erforderlich wird. Daraus ergibt sich der in der folgenden Tabelle dargestellte Planungsansatz für das Aufkommen und die Verwendung der Haushaltsmittel zur Finanzierung des üÖPNV.

Planung der Haushaltsmittel für den üÖPNV

Position	2009	2010	2011	2012	2013
Leistungsangebot im üÖPNV - in 1000 Fahrplan-km -	4.206,3	4.216,3	4.226,3	4.231,3	4.236,3
Aufkommen an Haushaltsmitteln für üÖPNV - in TEUR -					
Landeszuweisung nach § 1 (2) ÖPNVFV (Leistungsförderung des üÖPNV)	2.266,0	2.291,0	2.330,0	2.365,0	2.400,0
Landeszuweisung nach § 1 (3) ÖPNVFV (Förderung des Ausbildungsverkehrs)	1.982,7	2.006,5	2.030,0	2.055,0	2.080,0
Beiträge der Städte mit Stadtverkehren und der Gemeinde Blankenfelde-Mahlow	173,3	193,5	210,0	220,0	220,0
Einstellung von Mitteln in den Haushalt des Landkreises Teltow-Fläming	2.172,9	2.192,0	2.192,0	2.250,0	2.280,0
Aufkommen, gesamt	6.594,9	6.683,0	6.762,0	6.890,0	6.980,0
Verwendung von Haushaltsmitteln für üÖPNV - in TEUR -					
Zuwendungen an ÖPNV-Unternehmen für Leistungen im Ausbildungsverkehr	1.982,7	2.006,5	2.030,0	2.055,0	2.080,0
Zuwendungen für Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur	200,0	200,0	200,0	200,0	200,0
Investiver Zuwendungsanteil an ÖPNV- Unternehmen zur Fahrzeugbeschaffung	1.092,6	1.092,6	1.091,4	1.088,7	1.086,0
Zuwendungsanteil an Unternehmen für den Defizitausgleich aus beauftragten Leistungen	3.204,5	3.275,0	3.316,5	3.435,1	3.510,1
Gesellschafterbeitrag VBB	36,9	36,9	36,9	36,9	36,9
Dispositionsreserve	78,2	72,0	87,2	74,3	67,0
Verwendung, gesamt	6.594,9	6.683,0	6.762,0	6.890,0	6.980,0

Zugrunde gelegt ist eine Steigerung des mit den Unternehmen vereinbarten Leistungsvolumens um ca. 36.000 Fahrplan-km, die vor allem durch den Ausbau alternativer Bedienungsformen kostendämpfend gestaltet werden sollen.

Die Planung der Haushaltsmittel sieht die Einrichtung einer Dispositionsreserve vor. Diese steht für mögliche Erhöhungen der finanziellen Beiträge zur Verfügung, die mit den ÖPNV-Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen (Überschreitung vereinbarten Toleranz im Leistungsvolumen, außergewöhnliche Preissteigerungen) vorgesehen sind.