



<b>Auftraggeber:</b>	Stadtverwaltung Frankfurt (Oder) Marktplatz 1, 15230 Frankfurt (Oder) Verantwortlich: Frau Giesela Schmidt
<b>Auftragnehmer:</b>	PROZIV Verkehrs- und Regionalplaner GmbH & Co. KG Warschauer Straße 59A, 10243 Berlin Verantwortlich: Dr. Ralf Günzel (Tel.: 030-293 39 69 20) Bearbeitung: Dipl.-Ing. Boris Eitel Dipl.-Ing. Alexander Mönch Dipl.-Wirtsch.-Ing. Günter Kläring Dipl.-Geogr. Martin Liebing

Frankfurt (Oder), 20. Mai 2017

## *Beschlussvorlage*

Inhaltsverzeichnis	Seite
<b>1 Rechtliche Grundlagen, Zweck, Inhalt und Zielstellungen des Nahverkehrsplanes</b>	<b>1</b>
<b>2 Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing</b>	<b>4</b>
2.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung	4
2.2 Unternehmensorganisation und Leistungsvereinbarung	5
2.3 Marketing	6
<b>3 Rahmenbedingungen der Angebots- und Nachfrageentwicklung im ÖPNV</b>	<b>8</b>
3.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Stadtentwicklung	8
3.2 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten	11
3.3 Weitere Rahmenbedingungen	18
3.4 Wesentliche Entwicklungstendenzen und Einfluss auf die Maßnahmenplanung	18
<b>4 Angebots- und Nachfrageanalyse</b>	<b>20</b>
4.1 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot	20
4.1.1 Liniennetz, Leistungsangebot und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	20
4.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im übrigen ÖPNV (üÖPNV)	21
4.1.3 Angebotsstruktur im übrigen ÖPNV (üÖPNV)	22

4.1.4	Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets und externe Erreichbarkeit der Stadt	27
4.1.5	Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten	28
4.2	Analyse der Nachfrage im ÖPNV	28
4.3	Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf	32
<b>5</b>	<b>Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen</b>	<b>35</b>
5.1	Leitbild des ÖPNV-Beitrags zur Stadtentwicklung	35
5.2	Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung	35
5.3	Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen	38
5.4	Strategie der integrierten Angebotsüberplanung	39
5.5	Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards	39
5.5.1	Bedienungszeiträume und Verkehrszeiten	40
5.5.2	Kategorisierung des ÖPNV-Netzes und Funktionalität	40
5.5.3	Mindesterschließungsvorgaben für Teilgebiete und Ortsteile	42
5.5.4	Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang	42
5.6	Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe	44
5.6.1	Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	44
5.6.2	Maßnahmen zur Angebotsentwicklung im Stadtlinienerkehr	45
5.6.3	Maßnahmen im Regionalbusnetz	55
5.7	Leistungsveränderungen bei Umsetzung des Angebots- und Maßnahmenplans	63
<b>6</b>	<b>Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement</b>	<b>65</b>
6.1	Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung	65
6.2	Qualitätsmanagement	70
<b>7</b>	<b>Komplexe verkehrliche, betriebswirtschaftliche und regionalwirtschaftliche Wirkungen und Bewertung der Planungsmaßnahmen</b>	<b>71</b>
7.1	Stadtverkehr	71
7.1.1	Verkehrliche Bewertung	71
7.1.2	Betriebswirtschaftliche Bewertung	72
7.1.3	Regionalwirtschaftliche Bewertung	74
7.2	Regionalbuslinien	74
7.2.1	Verkehrliche und wirtschaftliche Effekte	74
7.2.2	Organisatorische Umsetzungshemmnisse	75

<b>8</b>	<b>Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des üÖPNV</b>	<b>75</b>
8.1	Investitionsbedarf und Investitionsfinanzierung	75
8.2	Beförderungstarife	78
8.3	Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum	79
8.4	Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des üÖPNV	81

## Tabellenverzeichnis

3-1	Stadtgliederung	8
3-2	Gebiete der Städtebauförderung laut INSEK 2014	10
3-3	Entwicklung der Einwohnerzahlen 2011 - 2014/2015	12
3-4	Einwohner nach Hauptaltersgruppen 2009 bis 2013 und 2015 bis 2021/2030	13
3-5	Kenngößen Ausbildung	14
3-6	Liste der Allgemeinbildenden Schulen und Studienorte	14
3-7	Arbeitsmarkt- und Pendlerdaten	15
3-8	Motorisierungsgrad	17
3-9	Status-quo-Prognose der Strukturdaten bis 2021 und 2030 - Eckwerte	17
3-10	Entwicklungspotenziale stadtinterner Hauptrelationen	19
4-1	Frankfurt (Oder bedienende SPNV-Linien und Zugangsstellen 2016	20
4-2	Bedienungsstruktur nach Linien und Verkehrstagen	23
4-3	Nutzfahrleistungen nach Linien und Verkehrssystemen 2016	26
4-5	Linienbeförderungsfälle 2007, 2010 und 2013 nach Verkehrssystemen	29
4-6	Linienbeförderungsfälle 2013 nach Verkehrssystemen und Tagesarten	29
4-7	Mittlere Reiseweite und Umsteigeverhalten 2007, 2010 und 2013 nach Verkehrssystemen	29
4-8	Linienbeförderungsfälle nach Linien und Verkehrssystemen 2007, 2010 und 2013	30
5-1	Verkehrszeiten	40
5-2	Kategorisierung des ÖPNV-Netzes (Stadtlinien)	41
5-3	Fahrtenfolgenorientierung (Stadtlinien)	41
5-4	SPNV-Bedienungskonzept Perspektivnetz (nach 2016)	44
5-5	Anforderungsprofil Stadtlinien - Vorzugsvariante	49
5-6	Bedienungsstruktur nach Linien und Verkehrstagen - Zielnetz Vorzugsvariante	50
5-7	Fahrschüler aus Märkisch-Oderland	58
5-8	Fahrten der BOS im Stadtgebiet	62

5-9	Fahrten der mobus im Stadtgebiet	62
5-10	Leistungsentwicklung durch das Maßnahmenkonzept	63
7-1	Nachfrageentwicklung bei Umsetzung der Vorzugsvariante des Maßnahmenkonzepts	72
7-2	Leistungsentwicklung nach Zielnetz-Varianten	73
8-1	Investitionsplanung	76
8-2	Prioritätenliste für den barrierefreien Um- und Ausbau von Haltestellen des üÖPNV	77
8-3	Mittelbedarf zur ÖPNV-Finanzierung 2016 bis 2021, Planung der SVF	83

### Abbildungsverzeichnis

5-1	Fotos: Heinestraße (links), Mozart-/Schubertstraße (rechts)	47
5-2	Schematisierter Liniennetzplan - Vorzugsvariante	53
5-3	Schematisierter Taktungsplan - Vorzugsvariante	54
5-4	Verlegung der Schülerfahrten Linien 442/443 über die Haltestelle Potsdamer Straße	56
5-5	Verlängerung der Schülerfahrten früh Linie 442 zum Karl-Liebknecht- und Gauß-Gymnasium	57
5-6	Direktanbindung der Gymnasien und des OSZ für die nachmittäglichen Rückfahrten	58
5-7	Verlegung der schulelevanten Fahrten der Linien 968, 969 und 970 zur Anbindung von Sportschule, K.-Liebknecht-Gymnasium und Verlängerung zum OSZ	60
8-1	Quelle, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des üÖPNV	82

### Abkürzungsverzeichnis

nach dem Textteil

### Kartenverzeichnis

zu Beginn des gesonderten **Kartenteils**

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

Rechtliche Grundlage des Nahverkehrsplanes für den übrigen Öffentlichen Personennahverkehr ist das ÖPNV-Gesetz (ÖPNVG) des Landes Brandenburg in der seit 1. Januar 2014 gültigen Fassung.<sup>1</sup> Zum ÖPNV gehören der Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und der als übriger Öffentlicher Personennahverkehr (üÖPNV) bezeichnete straßengebundene ÖPNV nach § 8 Absatz 1 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG). Der üÖPNV umfasst in der Stadt Frankfurt (Oder) den Linienverkehr mit Straßenbahnen und mit Kraftfahrzeugen (Busse, Kleinbusse, Pkw). Nach § 1 Absatz 2 und § 3 Absatz 3 ÖPNVG ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im üÖPNV eine Aufgabe der Daseinsvorsorge und als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger zu realisieren. Als integrierter Bestandteil des üÖPNV haben die Landkreise und kreisfreien Städte die Schülerbeförderung nach § 112 des Brandenburgischen Schulgesetzes<sup>2</sup> als deren Träger zu organisieren.

Entsprechend § 7 ÖPNVG BB hat das Land Brandenburg zunächst in 2007 und dann alle 5 Jahre einen Landesnahverkehrsplan für den Schienenpersonennahverkehr und landesbedeutsame Linien anderer Verkehrsträger des ÖPNV aufzustellen. Mit dem Zweiten Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg vom 29.04.2004 ist eine solche Verpflichtung für die zuständigen Aufgabenträger des üÖPNV entfallen. Gemäß § 8 ÖPNVG BB können die Landkreise und kreisfreien Städte kommunale Nahverkehrspläne aufstellen. Wenn sie das tun, müssen diese aber sinngemäß den Grundsätzen, Zielen und inhaltlichen Vorgaben gemäß § 7 Absatz 3 Nr. 1 und 2 und Absatz 4 Nr. 1 bis 5 ÖPNVG BB entsprechen.

Somit sind nach § 7 Absatz 3 ÖPNVG BB zu berücksichtigen:

1. die Erfordernisse der Raumordnung und der Bauleitplanung,
2. die Ziele und Grundsätze nach § 2 sowie die besondere Bedeutung einer verkehrsgerechten Zuordnung und Anbindung der Schulen im Sinne von § 2 Abs. 3,

und gemäß § 7 Absatz 4 mindestens Angaben enthalten über:

1. den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur zukünftigen Angebotsentwicklung,
2. den Bestand und die zu erwartende Entwicklung des Fahrgastaufkommens,
3. die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots, insbesondere über
  - a. die angestrebten Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht,
  - b. die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste,
  - c. die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen,
4. den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten<sup>3</sup>,
5. das Finanzierungskonzept.

<sup>1</sup> Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz - ÖPNVG) vom 26. Oktober 1995, zuletzt geändert durch das Vierte Gesetz zur Änderung des ÖPNV-Gesetzes vom 14. März 2014, GVBl I Nr. 15, S. 1

<sup>2</sup> Brandenburgisches Schulgesetz (BrBSchulG) i. d. F. der Bekanntmachung vom 02.08.2002, zuletzt geändert durch Artikel 18 des Gesetzes vom 07.07.2009, GVBl. I/09, S. 262, 269

<sup>3</sup> Aussagen zu den Betriebskosten müssen den Datenschutz der Unternehmen im Wettbewerb respektieren.

Nach § 8 Absatz 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)<sup>4</sup> sollen die vom Aufgabenträger festzustellenden Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV in der Regel in einem Nahverkehrsplan als Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV definiert werden. Verkehrsunternehmen, Behindertenbeauftragte sowie bestimmte Gremien zur Interessenvertretung der Nutzer sind zu beteiligen bzw. anzuhören, ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Der vorliegende Nahverkehrsplan bildet entsprechend § 8 Absatz 3 PBefG die durch die Stadtverordnetenversammlung Frankfurt (Oder) legitimierte Rahmenvorgabe für die Entwicklung des üÖPNV im Stadtgebiet bis 2021. Er muss einerseits so konkret sein, dass er als das von der Vertretungskörperschaft des Aufgabenträgers legitimierte Instrument geeignet ist, die verkehrspolitischen Ziele in der ÖPNV-Gestaltung unter Berücksichtigung finanzpolitischer Notwendigkeiten umzusetzen. Andererseits darf er die unternehmerische Verantwortung des bzw. der konzessionstragenden Verkehrsunternehmen nicht mehr einschränken, als im öffentlichen Interesse notwendig ist. Er muss die im Landesnahverkehrsplan 2013 bis 2017 konzipierte Entwicklung des SPNV in die Gestaltung des üÖPNV einbeziehen.

Die Stadt Frankfurt (Oder) hat zurückliegend regelmäßig Nahverkehrspläne aufgestellt. Dennoch ist der vorliegende Plan keine bloße Fortschreibung, sondern nimmt den Charakter einer Neuaufstellung an, weil er eine Überplanung des Gesamtangebotes aufgrund vermuteter Bedarfsveränderungen beinhaltet. Darüber hinaus sind unter anderem die in den letzten Jahren eingetretenen Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen der ÖPNV-Durchführung, -organisation und -finanzierung zu berücksichtigen.

Die Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen ist in folgenden Punkten zu umreißen:

- a) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße<sup>5</sup> ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. Sie enthält gegenüber den bis dahin anzuwendenden Verordnungen 1191/69 und 1107/70 wesentlich veränderte Anforderungen an die Vergabe von ÖPNV-Leistungen, die gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen einschließen, sowie an die vertragliche Vereinbarung, Kontrolle und Vergütung dieser Leistungen. Kernstück der Verordnung ist die Stärkung des Wettbewerbs zwischen den ÖPNV-Unternehmen. Am 29.03.2014 sind die Auslegungsleitlinien der EU-Kommission zu dieser Verordnung veröffentlicht worden.
- b) Die Anpassung des nationalen Rechts an die unter a) genannte Verordnung erfolgt für den üÖPNV durch am 01.01.2013 in Kraft getretene Novelle des PBefG. Sie umfasst erstmals vergaberechtliche Regelungen, die entsprechend der VO (EG) 1370/2007 sowohl Selbsterbringung und Direktvergabe als auch die wettbewerbliche Vergabe von ÖPNV-Leistungen und die Erteilung ausschließlicher Rechte vorsehen. Es bleibt allerdings beim Vorrang eigenwirtschaftlicher Verkehre, die nicht der EU-Verordnung unterliegen. Das ist von wesentlicher Bedeutung für den Ablauf der Genehmigungs- und Vergabeverfahren für ÖPNV-Leistungen.
- c) Obwohl das novellierte PBefG die Ausgleichszahlungen für die Einnahmeverluste aus der Beförderung auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs gemäß § 45a PBefG aus der Gültigkeit der VO (EG) ausnimmt,<sup>6</sup> erlaubt die bereits früher eingefügte Rückholklausel nach § 64a PBefG den

<sup>4</sup> Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 21.02.1961 in der Fassung der Änderung vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154), wirksam zum 01.01.2013

<sup>5</sup> Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1161/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates, Amtsblatt der EU vom 03.12.2007

<sup>6</sup> § 8 Absatz 4 PBefG, die Möglichkeit ergibt sich aus Artikel 3 Absatz 4 der VO (EG) 1370/2007

Bundesländern weiterhin, die Regelungen nach § 45a PBefG durch landesrechtliche Regelungen zu ersetzen. Das Land Brandenburg macht von dieser Möglichkeit seit 2008 Gebrauch.

- d) Den Bundesländern fließen im Zusammenhang mit der Übertragung von Rechten und Pflichten für den ÖPNV nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG) Mittel zu, die diese unter anderem zur Förderung des ÖPNV an die Aufgabenträger weiterreichen.<sup>7</sup> Bereits für das Jahr 2014 war eine Revision der Mittelaufteilung nach dem RegG angekündigt, deren Ergebnis in Gestalt des sogenannten „Kieler Schlüssels“ 2016 bekanntgegeben wurde.
- e) Das Entflechtungsgesetz<sup>8</sup> regelt nach § 3 Absatz 2 im Rahmen der Föderalismusreform die Zuweisung bisheriger Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden an die Länder. Diese sind für investive Zwecke im vorherigen GVFG-Rahmen zu verwenden. In Regie des Bundes verbleiben komplexe Maßnahmen mit einem Umfang von mehr als 50 Mio. €. <sup>9</sup> Eine Revision dieser Mittel ist angekündigt. Nach bisheriger Regelung erfolgt ab 2014 jährlich eine Abschmelzung des Gesamtvolumens um 15 %. Das GVFG-Bundesprogramm hat noch eine Laufzeit bis 2019. Im Land Brandenburg haben Kabinett und Landtag die weitere Zweckbindung dieser Mittel für den ÖPNV beschlossen, was nicht in allen Bundesländern der Fall ist.
- f) Die Umsetzung der unter c) bis e) genannten Veränderungen erfolgte im Land Brandenburg durch Novellierungen des ÖPNVG und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNV-FV)<sup>10</sup>.

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

- weitere Veränderungen der Fahrgastpotenziale aus der raumstrukturellen und demografischen Entwicklung im Stadtgebiet und im Umland der Stadt,
- strukturelle Veränderungen im Verkehrsbedarf, die sich Neustrukturierungen des Beförderungsangebotes in den zurückliegenden Jahren ergeben haben und weiterhin ergeben werden,
- die Erhaltung und weitere Vervollkommnung und Bedarfsanpassung des Verkehrsangebotes, im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Aufgabenträgers, unter Berücksichtigung der künftigen Entwicklung der Landesförderung für den ÖPNV,
- die Erhaltung und Modernisierung des umweltfreundlichen Angebotssystems aus Straßenbahn und Bussen nach neuesten Umweltstandards,
- die verstärkte Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel, Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen,<sup>11</sup>
- maximaler Beitrag des ÖPNV zur Erreichung der Ziele der Stadtentwicklung laut INSEK,
- Erhöhung des Beitrags des ÖPNV für die Reduzierung der Umweltbelastung, sowohl durch die Dämpfung des motorisierten Individualverkehrs als auch in der ÖPNV-Durchführung selbst.

<sup>7</sup> Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12.12.2007 (BGBl. I, S. 2871); § 1; § 2

<sup>8</sup> Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) vom 05.09.2006

<sup>9</sup> Entflechtungsgesetz, §§ 5 Absatz 3, 6 Absatz 1, 10

<sup>10</sup> Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNV-FV) vom 03.01.2005, GVBl. II Nr. 2, S. 42, zuletzt geändert durch die Vierte Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom 23.09.2014, GVBl. II Nr. 75, S. 1

<sup>11</sup> Ziel nach § 8 Absatz 3 des PBefG bis 01.01.2022, mit der Möglichkeit, Ausnahmen festzulegen

## 2 Organisation und Leistungsvereinbarung, Marketing

### 2.1 Aufgabenträgerorganisation und Aufgabenzuweisung

Die Stadt Frankfurt (Oder) ist als Gesellschafter an der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH beteiligt. Die Stadt trägt im Interesse der Bürger und ihres ÖPNV-Unternehmens 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 sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage eines gemeinsamen Kooperationsvertrages.

Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurde das Tarifgestaltungsrecht von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Mit der Novellierung des PBefG nimmt der VBB auch die Tarifanzeige der Änderungen im VBB-Tarif für die Aufgabenträger bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr. Darüber hinaus erfüllt der VBB abgestimmte Aufgaben für die Verkehrsunternehmen in den Bereichen Fahrplaninformation und Vertrieb sowie Marketing. Dazu gehören das elektronische Landesfahrplanauskunftssystem VBB-Fahrinfo, die Herausgabe einheitlich gestalteter Fahrplanbücher, die Vorbereitung des e-ticketings und die Einnahmenaufteilung.

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

Durch die Novellierungen des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg (ÖPNVG) jeweils zum 01.01. der Jahre 2005 und 2007 und die Inkraftsetzung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg (ÖPNVFV BB) sowie die vertraglichen Leistungsvereinbarungen mit dem konzessionstragenden Verkehrsunternehmen und das Inkrafttreten der Verordnung (EG) 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße ist die Aufgabenträgerfunktion der Stadt Frankfurt (Oder) für den üÖPNV deutlich aufgewertet worden. Insgesamt ist ein erheblich größeres Finanzvolumen durch den Aufgabenträger zu verwalten und effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung einzusetzen. Zusätzlich zu seinen bisherigen Aufgaben bei der Organisation und Förderung des übrigen ÖPNV hat die Stadt nach § 10 ÖPNVG und der dazu erlassenen ÖPNV-Finanzierungsverordnung (ÖPNVFV) des Ministers für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) die Ausgabenverantwortung für die zweckgebundene Zuweisung des Landes. Diese schließt Mittel nach §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes (RegG), nach §§ 3 und 4 des Entflechtungsgesetzes (EntflechtG), zweckgebunden für die Investitionsförderung, sowie Haushaltsmittel des Landes (wenn solche fließen) ein. Seit dem Jahr 2008 werden auch die Ausgleichsmittel für die Schülerbeförderung (bis zu diesem Zeitpunkt gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) bzw. nach der Personenbeförderungsausgleichsverordnung (PBefAusglV)) über die Aufgabenträger geleitet. Weiterhin 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. Seit der letzten Novellierung gehört dazu auch die Verwendung der anteiligen Mittel für die gesonderte Förderung der Infrastruktur von Straßenbahn- und Obus-Systemen.

Als Aufgabenträger für den gesamten übrigen ÖPNV in ihrem Gebiet ist die Stadt vor die Aufgabe gestellt worden, das ÖPNV-Management entsprechend seiner aufgewerteten Aufgabenträgerfunktion zu überprüfen und ggf. neu zu ordnen. Dabei war die Entwicklung der rechtlichen Rahmenbedingungen sowohl national als auch in der EU hinsichtlich der marktkonformen Leistungsvergabe und -finanzierung zu berücksichtigen. Aus den genannten Gründen haben der Organisationsaufwand und die Verantwortung des Aufgabenträgers für die Lösung von Regieaufgaben erheblich zugenommen.

Im Ergebnis einer Analyse der Aufgabenprofile und unter Berücksichtigung der unternehmensstrukturellen Situation hat die Stadt Frankfurt (Oder) die Aufgabenträgerfunktionalität für den üÖPNV nur formal als Lokale Regieeinheit ÖPNV (LRE) (ohne zusätzliche Personalkapazität) strukturiert und beim Stabsbereich Dezernat II Prozesssteuerung zugeordnet, die als Besteller für ÖPNV-Leistungen und als Controller für deren vertragsgemäße Durchführung fungiert.

Der SVF kommen dabei neben der operativen Aufgabe der ÖPNV-Organisation und Durchführung ebenso Aufgaben der Mitwirkung an der strategischen Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems zu. Eine funktionale Trennung der Besteller- und Erstelleraufgaben für den ÖPNV ist damit dennoch gewährleistet.

## 2.2 Unternehmensorganisation und Leistungsvereinbarung

Die Unternehmensorganisation gestaltet sich in der Stadt Frankfurt (Oder) so, dass

- Inhaber der Liniengenehmigungen und Betreiber aller Straßenbahn- und Stadtbushaltestellenverkehre nach § 42 PBefG in Aufgabenträgerschaft der Stadt Frankfurt (Oder) die Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) (SVF) ist. Das Unternehmen befindet sich zu 100 % im Eigentum der Frankfurter Dienstleistungsholding GmbH (FDH), die sich wiederum zu 100 % im Eigentum der Stadt Frankfurt (Oder) befindet. Damit ist die SVF ein interner Betreiber des ÖPNV der Stadt Frankfurt (Oder) im Sinne von Art. 2 Buchst. j der VO (EG) 1370/2007.
- Das Unternehmen entstand am 01.07.1990 durch Abspaltung des ÖPNV von der ehemaligen Kraftverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder). 1992 wurde der Regionalverkehr ausgegliedert und die Gesellschaft kommunalisiert.
- Im Rahmen der Kreisgrenzen überschreitenden Bedienung werden mehrere Linien durch verschiedene kreisfremde Unternehmen (siehe im Einzelnen in Abschnitt 3) mit eigenen Liniengenehmigungen bedient. Diese Linien gehören Linienbündeln an, für die die Stadt Frankfurt (Oder) nicht zuständige Behörde im Sinne von Art. 2 Buchstaben b und c der Verordnung (EG) 1370/2007 ist.
- Für die Durchführung der Verkehre durch die SVF ist gegenwärtig laut geltendem öffentlichem Dienstleistungsauftrag zwischen der Stadt und dem Unternehmen eine zulässige Subunternehmerquote nach den Vorgaben von Art. 5 Abs. 2 Buchst. e in Verbindung mit Art. 4 Abs. 7 der VO (EG) 1370/2007 von maximal einem Drittel der Gesamtleistungen (entspricht der Auslegung des Begriffes „überwiegender Teil“ gemäß Ziffer 2.2.9 der Auslegungsleitlinien zur VO (EG) 1370/2007) festgelegt, gegenwärtig aber bei weitem nicht ausgeschöpft, was für Stadtverkehre auch ungewöhnlich wäre und nicht vorgesehen ist.

Aufgrund der vorhandenen unternehmensrechtlichen Konstellation und der vorgenommenen Linienbündelung sowie zur Sicherung der vorgenommenen Investitionen in das Anlagevermögen, hat die Stadt Frankfurt (Oder) zum 01.01.2016 sein Gesamtliniensbündel für den städtischen ÖPNV als ein Vergabelos wie folgt vergeben:

Bündel „FFO-Stadtverkehr“

mit einer Laufzeit von 22,5 Jahren, in Form einer Direktvergabe an das eigene Unternehmen Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) gemäß Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8a PBefG.

### 2.3 Marketing

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

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

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

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
- die elektronische Verbindungsausweisung über das Landesfahrplanauskunftssystem VBB-Fahrinfo ständig weiter zu vervollkommen und barrierefrei zu gestalten (verantwortlich: VBB mit Zuarbeit des Unternehmens)
- die jeweiligen Fahrpläne rechtzeitig zum Fahrplanwechsel für den Kunden verfügbar zu machen (Verantwortlichkeit des Verkehrsunternehmens)

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

Heraushebenswert unter Marketingaspekten sind das Serviceangebot des Kundenzentrums der SVF in der Heilbronner Straße 26 (ggf. mit einer bis 20 Uhr auszudehnenden Öffnungszeit), das gut funktionierende Beschwerdemanagement und die Herausgabe der handlichen Linienflyer, die insbesondere im Interesse älterer Kunden unbedingt beibehalten werden sollte.

Verbesserte Information führt zu Akzeptanz auch bei Unregelmäßigkeiten, was ein nicht unwesentlicher Marketing-Effekt ist. Grundlage dafür sind höhere Anforderungen an das Fahrplandatenmanagement, Echtzeitdatenbereitstellung, schnelle Info über Unregelmäßigkeiten (Baustellen usw.).

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

#### 3.1 Raum- und Siedlungsstruktur, Stadtentwicklung

Die Stadt Frankfurt (Oder) liegt am östlichen Rand des Landes Brandenburg an der Oder und bildet eine Doppelstadt mit der auf der polnischen Seite der Oder gelegenen Stadt Slubice, der einstigen Dammvorstadt. Nach dem Raumordnungsbericht 2013<sup>12</sup> werden die Stadt und deren Umland dem „Weiteren Metropolitanraum“ zugeordnet. Aufgrund der Randlage der Stadt können auf der Grundlage von Art. 4 Abs. 4 der VO (EG) 1370/2007 besondere Bedingungen für die Laufzeit zu vergebender öffentlicher Dienstleistungsaufträge im ÖPNV geltend gemacht werden.

Die Stadt bedeckt eine Fläche von 147,85 km<sup>2</sup>, bei einer Nord-Süd-Ausdehnung von 14 km und einer Ost-West-Ausdehnung von 10,5 km.

Die Einwohnerdichte beträgt 393 Einwohner je km<sup>2</sup> und liegt damit niedriger als im Durchschnitt der brandenburgischen Oberzentren und Kreisfreien Städte.

Das liegt daran, dass zum Stadtgebiet die in den 1960er Jahren gefluteten ehemaligen Tagebaue Helensee und Katjasee, umgeben von ausgedehnten Kiefernwäldern, als ein beliebtes Freizeitgebiet gehören. Nur bei Brandenburg/Havel besteht eine ähnliche naturräumliche Situation.

Karte 3-1 zeigt die Einwohnerdichte der Stadtgebiete.

#### Stadtstruktur

Das Stadtgebiet wird in 5 Stadtteile, 13 Stadtgebiete und 9 Ortsteile (gleichzeitig auch Stadtgebiete) gegliedert.

Tabelle 3-1 Stadtgliederung

Stadtteile	mit den Stadtgebieten	und den Ortsteilen
1 Innenstadt	Stadtmitte Gubener Vorstadt Halbe Stadt Obere Stadt	
2 Beresinchen	Altberesinchen Neuberresinchen/Nord und Süd	Güldendorf Lossow
3 Nord	Lebuser Vorstadt Hansa Nord Klingetal	Klietow Booßen
4 West	Nuhnenvorstadt	Rosengarten und Pagram Lichtenberg
5 Süd	Winzerviertel Kosmonautenviertel Nuhnen	Markendorf Markendorf-Siedlung Hohenwalde

<sup>12</sup> Raumordnungsbericht Berlin-Brandenburg 2013, Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg

Die Siedlungsstruktur der Stadt Frankfurt (Oder) ist gekennzeichnet durch

- einen relativ kompakten innerstädtischen Kern (etwa zu umreißen mit Altstadt, Obere Stadt, Halbe Stadt, nördlichen Teilen der Gubener Vorstadt und Altberesinchen),
- meist fingerartig angeordnete Siedlungsbänder, die in ihrer Gesamtheit den kernstadtnahen Bereich abbilden und
- ausgedehnte Naturräume mit Wald- und Wasserflächen sowie Ortsteilen mit meist geringer Bevölkerungszahl, besonders ausgedehnt im Süden und Südwesten des Stadtgebiets.

Eine solche Grundstruktur schafft vergleichsweise gute Bedingungen für eine rationelle Gestaltung von ÖPNV-Angeboten, weil dadurch Verdichtungen in verkehrlichen Achsen erzeugt und Verkehrsnachfrage konzentriert wird.

### POI als Verkehrsziele

Im Hinblick auf die Verkehrsgestaltung sind neben den Verkehrsquellen insbesondere Verteilung und Potenziale der verkehrlichen Ziele (Points Of Interest - POI) im Stadtgebiet von Bedeutung. In den Karten 3-1 und 3-2 wurden die dazu von der Stadtverwaltung bereitgestellten Standorte nach POI-Kategorien verortet dargestellt. Im Rahmen der verkehrlichen Analyse war zu untersuchen, inwieweit diese durch den ÖPNV erschlossen sind und welche Defizite ggf. zu korrigieren sind.

### Stadtstrukturentwicklung, Stadtumbau

Bis 1989 hat die Einwohnerzahl der Stadt über einen langen Zeitraum deutlich zugenommen und war bis auf etwa 88.000 Personen angestiegen. Damit einher gingen auch deutliche Zuwächse der Arbeitsplatzzahlen. Entsprechend hat sich die Stadtstruktur verändert, insbesondere sichtbar im Entstehen und Wachsen von Großwohnsiedlungen, wie Neuberlesinchen und dem Hansaviertel, sowie Großunternehmen des Verarbeitenden Gewerbes, wie z. B. dem Halbleiterwerk.

Seither hat die Stadt etwa 30.000 Einwohner verloren. Der Verlust betraf nahezu alle Teile der Stadt, besonders aber die Großsiedlungen. Auch der Arbeitsmarkt der Stadt war tiefgreifenden Veränderungen unterworfen. Einerseits kam es zu erheblichen Verlusten und zusätzlich auch Umstrukturierungen im Verarbeitenden Gewerbe, andererseits kam es zur Schaffung neuer Potenziale in den tertiären Bereichen (Dienstleistungen, Landesbehörden, Forschung und Ausbildung, Logistikgewerbe). An herausragender Stelle sind insbesondere die Neugründung der Europa-Universität Viadrina 1991 mit inzwischen etwa 6.650 Studierenden und 580 Mitarbeitern sowie die Festigung der Position als Wissenschafts- und Technologiezentrum zu nennen.

Die Entwicklung der absoluten Zahlen von Einwohnern und Beschäftigten (Arbeitsplätzen) wird im nachfolgenden Abschnitt 2.2 analytisch und prognostisch behandelt. An dieser Stelle wird auf die räumliche Strukturentwicklung ex-poste über die letzten Jahre Bezug genommen.

Karte 3-4 zeigt zunächst die Einwohnerentwicklung im Zeitraum 2008 bis 2014, was in Karte 3-5 noch für den Innenstadtbereich präzisiert wird. Es ist ablesbar, dass der Rückgang zwar fast flächendeckend, prozentual aber nicht mehr dramatisch war. Die größten Probleme lagen eher im innerstädtischen und nördlichen Teil des Stadtgebiets. In der kleinräumigen Betrachtung zeigen sich positive Entwicklungen insbesondere für Markendorf, Seefichten und Rote Kaserne, Neue Welt und Fischerkietz sowie in diffe-

renzierter Weise weitere innerstädtische Wohnbezirke. Stark negativ hat sich nach wie vor der Bereich Neuberesinchen entwickelt, ebenso weitere Wohnbezirke vor allem im südlichen Innenstadtbereich sowie Gelbe Kaserne.

Dabei war die natürliche Bevölkerungsentwicklung flächendeckend rückläufig. Anders bereits die stadt-internen und stadtgrenzenübergreifenden Wanderungen. In den Karten 2-6 und 2-7 werden diese veranschaulicht. Dabei wird eine enge Korrelation mit der räumlichen Differenzierung der Einwohnerentwicklung festgestellt, woraus abgeleitet werden kann, dass diese das bestimmende Element dafür ist.

Stärker differenziert als die Einwohnerentwicklung ist die strukturelle Entwicklung der Beschäftigten (besetzte Arbeitsplätze) verlaufen. Karte 3-8 zeigt zunächst die Beschäftigtenverteilung und -dichte (bezeichnet als Arbeitsplatzdichte) nach Wohnbezirken, mit deutlichen Konzentrationen im Innenstadtbereich und Markendorf/Markendorf-Siedlung und Kopernikusstraße und Spitzkrug.

In Karte 3-9 wird die absolute und relative Entwicklung der Beschäftigtenzahlen der Wohnbezirke im Zeitraum 2011 bis 2014 dargestellt. Hier zeigen sich die positivsten Tendenzen für den nördlichen Innenstadtbereich bis Neue Welt. Die negativen Tendenzen sind stärker verteilt, bei den relativen Werten ist wiederum Neuberesinchen stark betroffen.

Die geschilderten Tendenzen sind sowohl Ursache als auch Ergebnis eines notwendigen Stadtumbau- und Entwicklungsförderungsprozesses. Es ist für jede Stadt, die von derartigen Kontraktionstendenzen betroffen ist, extrem wichtig, den Prozess zu steuern und damit auch zu einer frühestmöglichen Abmilderung und Trendwende beizutragen. Dafür wurde ein Stadtentwicklungskonzept mit mehreren Stufen entwickelt und zuletzt im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) 2014 dokumentiert. Kern ist die Identifizierung von Räumen differenzierter Städtebauförderung mit Zuordnung entsprechender Maßnahmenkulisen.

**Tabelle 3-2 Gebiete der Städtebauförderung laut INSEK 2014**

Förderkulisse	Gebiet
1 Sanierungsgebiet	Ehemalige Altstadt Altberesinchen Fischerstraße/Walter-Korsing-Straße Gubener Straße/Lindenstraße
2 Stadtumbaugebiet	Neuberesinchen Süd Potsdamer Straße Zentrum Nord
3 Entwicklungsgebiet	Südöstliches Stadtzentrum Innenstadt/Beresinchen (Soziale Stadt)

Dabei kommt es naturgemäß zu Flächenüberschneidungen.

Allen Förderkulissen gemeinsam ist das Ziel der dahinterstehenden Maßnahmen: die Aufwertung der entsprechenden Gebiete. Dies geschieht durch unterschiedliche Maßnahmen, von der reinen Sanierung

über die Bedarfsanpassung bei nicht mehr benötigten Kapazitäten (Wohnungsabriss, Industriegebäude, Infrastruktur), bis hin zur gezielten Ansiedlungsförderung. Sichtbarstes Zeichen ist der Rückbau von etwa 10.650 Wohneinheiten, vorrangig im Stadtteil Neuberesinchen.

Es wird aus heutiger Sicht eingeschätzt, dass ein Großteil des bis 2020 reichenden Maßnahmenkonzepts inzwischen erfolgreich umgesetzt werden konnte. Noch die weiteren Jahre in Anspruch nehmen wird die Sanierungsmaßnahme Ehemalige Altstadt.

Es war im verkehrlichen Analyseteil zu prüfen, inwieweit sich die Tendenzen der erfolgten und weiterhin fortschreitenden Stadtstrukturentwicklung im ÖPNV-Angebot widerspiegeln. Sofern dies nicht der Fall sein sollte, hätte dies Konsequenzen für die Planung des ÖPNV-Angebots.

### 3.2 Entwicklung ÖPNV-relevanter Strukturdaten

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

#### Hauptstrukturdaten

Als Hauptstrukturdaten werden betrachtet:

- |   |  |
|---|--|
| <input type="checkbox"/> Einwohner und Altersstruktur                           | <input type="checkbox"/> Pendler             |
| <input type="checkbox"/> Beschäftigte am Wohnort                                | <input type="checkbox"/> Schüler             |
| <input type="checkbox"/> Beschäftigte am Arbeitsort<br>(besetzte Arbeitsplätze) | <input type="checkbox"/> Motorisierungsgrad. |

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

Schließlich sind bei einer Nachfrageprognose auch im engsten Sinne verhaltensabhängige Nutzungstrends zu beachten, wie eine vermehrte Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel oder des Fahrrads aus Gründen wachsenden Umweltbewusstseins oder auch aus Kostengründen u. ä.

#### Einwohner

Die Einwohnerzahlen der Stadt insgesamt sind in den zurückliegenden Planungszeiträumen erheblich zurückgegangen, seit 1990 um fast 30.000 Personen, etwa ein Drittel. In den letzten Jahren hat sich der Rückgang deutlich verlangsamt, was insbesondere an der Erschöpfung des Abwanderungspotenzials, weniger an einer wieder leicht angestiegenen Geburtenrate und gar nicht an der relativ stabilen Sterberate liegt, was **Tabelle 3-3** für den Zeitraum 2011 bis 2014/15 zeigt.

Der Wert für 2015 könnte suggerieren, dass der Trend ausgelaufen sei und sich bereits eine Trendwende andeutet. Dem widersprechen allerdings die Entwicklungsreihen der Einzelparameter. Der Wert enthält Flüchtlinge.

Tabelle 3-3 Entwicklung der Einwohnerzahlen 2011 - 2014/2015 [Pers.]

Kenngröße	2011	2012	2013	2014	2015
Einwohner	59.244	58.700	58.237	57.990	58.377
Geburten	421	422	391	428	439
Sterbefälle	711	730	756	690	738
Saldo natürliche Bev.Bew.	-290	-308	-365	-262	-299
Zuzüge („Neubürger“)	2.980	2.839	2.736	3.179	3.567
Wegzüge	3.062	3.075	2.834	3.164	2.883
Saldo Wanderungen	-82	-236	-98	+15	+684

Bei der **räumlichen Verteilung** ist festzustellen, dass der Einwohnerverlust nahezu alle Bereiche des Stadtgebiets getroffen hat, besonders drastisch aber den Stadtteil Neuberesinchen. Eine stabile bis leicht ansteigende Einwohnerzahl zeigt sich nur für das unmittelbare Stadtzentrum sowie westliche und südwestliche Randgebiete der Stadt (Großnuhnen/Lichtenberg, Seefichten, Markendorf/Markendorf-Siedlung). Das waren gleichzeitig auch die Hauptziele der Binnenwanderung von Einwohnern, bei externen Zuzügen auch Hohenwalde. In der jüngeren Vergangenheit gehört auch der Wohnbezirk Neue Welt dazu (siehe auch Veranschaulichungen im Kartenteil sowie Erläuterungen in **Abschnitt 3.1**).

Es ist davon auszugehen, dass sich der Trend eines zunehmend abschwächenden Einwohnerrückganges bis zum Jahr 2021 und auch noch darüber hinaus weiter fortsetzen wird. Dabei bleibt es bei zunehmend erschöpften Abwanderungspotenzialen und leicht vermehrten Zuzügen sowie einer leicht erholt und stabilisierten Geburtenrate.

Formale Datenbasis der Einwohnerprognose ist die aktualisierte Bevölkerungsvorausschätzung 2014 bis 2030 des Landesamtes für Bauen und Verkehr (LBV) des Landes Brandenburg vom Dezember 2015. Dabei wurde der Wert 2021 unmittelbar aus dem Prognosewert 2020 übernommen, der für 2030 um ca. 1.000 Personen nach oben korrigiert und als Prognose PROZIV dargestellt. Darüber hinaus wurden auch die Prognoseansätze nach wimes 2013 (liegt auch dem INSEK 2014 zugrunde) in **Tabelle 3-9** aufgenommen, die zwischen der Landes- und der PROZIV-Prognose liegt. Nach aktuellsten Erkenntnissen darf allerdings damit gerechnet werden, dass auch der PROZIV-Ansatz eher noch etwas zu pessimistisch ist, da sich die Daten kurzfristig positiver entwickeln (nicht nur durch Flüchtlinge) und auch die Geburtenrate deutlicher als angenommen angestiegen ist und sich zumindest übergangsweise zu stabilisieren scheint.

Hinsichtlich der räumlich-strukturellen Entwicklung setzen sich in der Prognose ebenfalls die bereits für die letzten Jahre festgestellten Trendlinien fort, mit allerdings zwei Unterschieden:

- der weitere Einwohnerverlust im Stadtteil Neuberesinchen vermindert sich stark, weil sich dort der Stadtumbau im Zuge fortschreitenden Rückbaus von Wohnraum dem Abschluss nähert,
- die positive Tendenz im Bereich des unmittelbaren Stadtzentrums sich etwas weiter verstärkt.

## Altersstrukturentwicklung - demografischer Wandel

Neben der Entwicklung der Einwohnerzahlen insgesamt liefert auch deren strukturelle Entwicklung wichtige Einflussfaktoren – so auch die Altersstrukturentwicklung, im Allgemeinen als demografischer Wandel bezeichnet. Damit gemeint ist die Verschiebung der Bevölkerungsanteile zwischen den Altersgruppen, insbesondere zuungunsten der Personen im Vorerwerbsalter und noch mehr zugunsten der Personen im Nacherwerbsalter. Jede Altersgruppe ist unterschiedlich mobil und vor allem unterschiedlich ÖPNV-affin.

Dabei ist festzustellen, dass es nicht die anteilige Verschiebung ist, die sich auswirkt, sondern ausschließlich die Veränderung der absoluten Zahlen in den Altersgruppen. In den zurückliegenden Jahren waren überwiegend nur anteilige Verschiebungen auffällig. Erst in der kommenden Planungsperiode wirken auch die zahlenmäßigen Veränderungen und damit die Folgen für das Potenzial an Schülern und Studierenden, Erwerbstätige und eben nicht mehr Erwerbstätige (Senioren).

Die nachstehenden analytischen Werte sind dem Demografiebericht der Stadt 2014 für den Zeitraum 2009 - 2013 entnommen, die Prognosewerte (einschl. 2015) der Landeseinwohnerprognose des LBV vom Dezember 2015 (wobei beide Quellen nicht vollständig Konsistenz sind). Demnach wird folgende Entwicklung nach den drei Hauptaltersgruppen verzeichnet:

**Tabelle 3-4 Einwohner nach Hauptaltersgruppen 2009 bis 2013 und 2015 bis 2021/2030 [Pers.]**

Altersgruppe	2009	2010	2011	2012	2013	2015	2021	2030
0 - 17	7.728	7.336	7.427	7.510	7.540	7.600	7.400	6.500
Anteil	12,1%	12,3%	12,5%	12,8%	12,9%	13,3%	13,3%	12,5%
18 - 64	38.951	38.675	38.253	37.533	36.950	35.600	32.400	27.000
Anteil	65,0%	64,9%	64,6%	63,9%	63,4%	62,1%	58,1%	52,1%
65 und älter	13.710	13.605	13.564	13.657	13.747	14.100	16.000	18.300
Anteil	22,9%	22,8%	22,9%	23,3%	23,6%	24,6%	28,7%	35,3%

Der Rückgang nach 2020 bei den Einwohnern im Vorerwerbsalter wird sich dann entsprechend bei den Schülerzahlen auswirken (siehe nachfolgend), noch stärker aber in der Perspektive der Rückgang bei den Personen im Erwerbsalter. Die trägt gegenwärtig noch vornehmlich zur Reduzierung der Arbeitslosigkeit und deren Quote bei, führt künftig aber voraussichtlich auch zu einem Rückgang der oder zumindest der Stagnation der Beschäftigtenzahlen durch Arbeitskräftemangel.

Die Zunahme der Quote und der absoluten Zahl der Senioren wirkt in den nächsten 3 bis 4 Jahren noch positiv auf die ÖPNV-Nachfrage. Danach verliert sich dieser Einfluss mehr und mehr durch den zunehmenden Führerscheinbesitz der Senioren, vor allem auch weiblichen Senioren.

## Schülerzahl und Studierende

Schüler und Studierende sind auch in Stadtverkehren ein wesentliches Nachfragepotenzial des ÖPNV. In **Tabelle 3-5** sind die Tendenzen in der abgelaufenen Planungsperiode dargestellt.

**Tabelle 3-5 Kenngrößen Ausbildung [Pers.]**

Kenngröße	2010/11	2011/12	2012/13		2014/15
Anzahl Schulen	19	19	19		19
Schüler	8.098	7.474	7.238	davon	7.305
Schüler in bes. Schulformen	1.502	1.548	1.545	Primar	2.345
Kursteilnehmer VHS	4.960	5.511	5.830	Sek I	2.085
Studenten Viadrina	6.471	6.506	6.716	Sek II	2.875

Die Schülerzahlen haben sich nach drastischen Einbrüchen um 50 % in Vorjahren im dargestellten Zeitraum stabilisiert. Das gilt auch für das Standortnetz der Schulen, welches in Karte 3-3 dargestellt ist. Auch die Zahl der Studierenden hat sich nach deutlichen Anstiegen seit der Gründungsphase der Europa-Universität Viadrina jetzt bei 6.650 Personen stabilisiert, wobei der Anteil ausländischer Studierender, insbesondere aus Polen, deutlich angestiegen ist.

**Tabelle 3-6 Liste der Allgemeinbildenden Schulen und Studienorte**

Schule/Standort	Schultyp	Bemerkung
Erich-Kästner-Grundschule	GS	
Grundschule Mitte	GS	
Lenné-Schule	GS	Grundschule mit angegliederten Förderklassen Sprache
Astrid-Lindgren-Grundschule	GS	
Friedensschule	GS	
Grundschule Am Mühlenfließ	GS	
Grundschule Am Botanischen Garten	GS	
Evangelische Grundschule	GS	
Oberschule Ulrich von Hutten	OS	
Oberschule Heinrich von Kleist	OS	
Sportschule	GesS	Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe und Sportausrichtung
Freie Waldorfschule		Freie weiterführende Schule
Städtisches Gymnasium I „Europaschule Karl Liebknecht“	Gym	
Städtisches Gymnasium IV „Carl-Friedrich-Gauß“	Gym	
Lessingschule	FS	Schule mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt Lernen
Hansaschule	FS	Schule mit sonderpädagogischem Förderschwerpunkt Geistige Entwicklung
Oberstufenzentrum Konrad Wachsmann	OSZ	
Europa-Universität Viadrina		
Collegium Polonicum		

Im Prognosezeitraum ist davon auszugehen, dass die Schülerzahlen zunächst bis 2019 stabil bleiben oder sogar leicht ansteigen. Sollte es zu den **Abschnitt 5.6.3** geplanten Verbesserungen bei den Schulverbindungen mit Regionalbuslinien kommen, wird diese Tendenz zusätzlich unterstützt, da weiterführende Frankfurter Schulen damit attraktiver für Schüler aus dem Umland der Stadt werden. Die gegenwärtig aus dem Umland einpendelnden Schüler zeigt **Karte 3-10**. Ebenso dazu bei trägt die Beschulung von Flüchtlingskindern.

Nach 2019/2020 ist jedoch ein weiterer deutlicher Rückgang bei den Schülerzahlen, beginnend im Primarbereich, um schrittweise ca. 12 % unausweichlich. Die betreffenden Kinder sind alle bereits geboren oder besser nicht geboren worden. Es handelt sich um den nächsten Zyklus der Folgen des Geburtenrückgangs in der ersten Hälfte der 1990er Jahre. Wirksam auszugleichen wäre dieser Zyklus nur mit erheblichen Wanderungsgewinnen bei Kindern und Jugendlichen im schulpflichtigen Alter bzw. entsprechenden Familien mit Kindern, was aber zumindest in diesen Größenordnungen nicht erwartet werden kann.

Bei der Zahl der Studierenden ist durchaus noch ein weiterer Anstieg bis auf etwa 7.000 Personen oder auch darüber hinaus denkbar. Da ein Großteil des Zuwachspotenzials aus Polen kommen würde, ist dies stark von der weiteren Entwicklung der deutsch-polnischen und europäisch-polnischen Beziehungen abhängig.

## Beschäftigung und Pendler

Die Analyse und Prognose der Beschäftigung und der Pendler wurde auf der Grundlage der statistischen Daten der Bundesagentur für Arbeit sowie grundsätzlicher Annahmen zur Wirtschafts- und Arbeitsmarktentwicklung in der Stadt erstellt. Bei den Werten in nachstehender **Tabelle 3-7** sowie den zugehörigen Karten sind die sozialversicherungspflichtig Beschäftigten dargestellt. Nur in der zusammenfassenden Prognosetabelle am Ende dieses Abschnitts wurden auch die nichtsozialversicherungspflichtigen Beschäftigten und Pendler hinzugeschätzt.

**Tabelle 3-7** Arbeitsmarkt- und Pendlerdaten (Basis: sozialversicherungspflichtig Beschäftigte)

Kenngröße	2011	2012	2013	2014	2015
Beschäftigte am Wohnort	20.796	20.730	20.424	20.500	20.651
Beschäftigte am Arbeitsort	28.796	28.365	27.165	27.250	27.550
Auspendler	5.945	5.935	6.370	6.182	6.259
Einpendler	13.945	13.497	12.845	12.880	13.150
Pendlersaldo	8.000	7.562	6.741	6.698	6.899
Arbeitslose	4.438	4.519	4.566	3.817	2.990
Arbeitslosenquote	13,4%	13,8%	13,6%	12,1%	9,7%

Die vorstehenden Daten aus der amtlichen Statistik der Bundesagentur für Arbeit (BA) in Nürnberg zeigen in der mittelfristigen Betrachtung sehr stabile Werte bei den Beschäftigten am Wohnort und stabilisierte und seit 2013 wieder leicht ansteigende Werte bei den Beschäftigten am Arbeitsort (besetzte Arbeitsplätze).

Arbeitslosenzahlen und -quoten sind nach 2013 deutlich zurückgegangen. Die aktuellen Werte für De-

zember 2016 liegen bei den Arbeitslosenzahlen bei 2.733 Personen, was einer Quote von 9,1 % entspricht und jetzt nur noch um 1,6 Prozentpunkte über dem Landesdurchschnitt liegt.

Die Stadt Frankfurt (Oder) hatte immer einen deutlich positiven Pendlersaldo, also einen Einpendlerüberschuss. Die Stadt versorgt in ihrer Funktionalität als Oberzentrum und Arbeitsplatzschwerpunkt nach wie vor in hohem Maße (im Zusammenwirken mit Eisenhüttenstadt) ihren oberzentralen Versorgungsbereich mit Arbeitsplätzen. Diese Funktionalität war zwischenzeitlich zwar zurückgegangen, mit einem Tiefstand ebenfalls 2013, hat zuletzt aber wieder deutlich zugenommen.

In den **Karten 3-11 und 3-12** sind die wesentlichen Pendlerverflechtungen der Stadt und deren Entwicklung dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass

- die Hauptverflechtungen mit Berlin bestehen,
- gefolgt von Eisenhüttenstadt und Fürstenwalde,
- die Verflechtungen mit Lebus und Müllrose (weit überwiegend Einpendlungen) sind Stadt-Umland-Verflechtungen,
- auf einer nächsten Stufe folgen Seelow, Briesen und die Republik Polen (letztere gegenwärtig leider noch nicht aufzuschlüsseln nach Gemeinden)<sup>13</sup>.

Insgesamt geht der Versorgungsbereich deutlich über die Grenzen der Planungsregion Oderland-Spree hinaus.

Bei der Darstellung der Entwicklung von 2008 bis 2014 zeigt sich, dass

- die Verflechtung mit der Republik Polen durch eine Zunahme der Einpendlungen am stärksten angestiegen ist,
- gefolgt von der Verflechtung mit Berlin.
- Die Verflechtungen mit Eisenhüttenstadt haben sich sehr unpaarig entwickelt (Anstieg der Auspendlungen, etwa gleich starker Rückgang der Einpendlungen).
- Darüber hinaus dominieren meist leichte Rückgänge.

Leider weist die amtliche Statistik Pendlerverflechtungen nur zwischen Gemeinden als kleinste statistische Einheit aus, nicht zwischen Stadt- oder Ortsteilen. Daher konnten diese, für Nachfragebestimmungen im Hinblick auf die Gestaltung des Verkehrsangebots, sehr wichtigen Informationen nur modellhaft aus den Quell- und Zielpotenzialen bestimmt werden (siehe dazu **Abschnitt 3.4**).

## Motorisierungsgrad

Der Motorisierungsgrad ist eine wesentliche, für die Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen mitbestimmende Rahmenbedingung. In der Betrachtung über einen Zeitraum von 3 Jahren zeigt sich folgende Entwicklung der Pkw-Bestände und Motorisierungsgrade (Pkw je 1000 Einwohner) in der Stadt Frankfurt (Oder) im Vergleich zu den Durchschnittswerten des Landes Brandenburg sowie den Werten anderer Städte mit vergleichbarer Größenordnung und ÖPNV-Systemen (Brandenburg/Havel und Eberswalde).

<sup>13</sup> Gegenwärtig lässt die Euroregion PRO EUROPA VIADRINA eine Aktualisierung der Arbeitsmarkt- und Pendleruntersuchung der Region Oderland-Spree, mit Erweiterung auf den polnischen Teil der Euroregion, erarbeiten. Die Ergebnisse sollen im April 2017 vorliegen.

**Tabelle 3-8 Motorisierungsgrad<sup>14</sup> [Pkw/1000 Einw.]**

jew. zum 01.01.	Stadt FFO		Stadt BRB/H		Stadt Eberswalde		Land Brandenburg	
	Pkw	MotGrd	Pkw	MotGrd	Pkw	MotGrd	Pkw	MotGrd
2011	28.038	465	32.362	451	18.608	454	1.321.092	528
2012	28.108	468	32.567	456	18.537	474	1.330.774	533
2013	27.995	478	32.760	460	18.608	473	1.337.091	536

Die Werte in **Tabelle 3-8** zeigen, dass

- der Motorisierungsgrad in Frankfurt (Oder) nur geringfügig höher als in den Vergleichsstädten, jedoch deutlich niedriger ist als im Landesdurchschnitt, was allerdings weitgehend darin begründet ist, dass die Landeswerte die Landkreise mit überdurchschnittlichen Motorisierungsgraden (alle weit über 500) enthalten
- die Pkw-Bestände in der Stadt stagnieren, was bei rückläufigen Einwohnerzahlen dennoch zu einem Anstieg der spezifischen Bestände (Motorisierungsgrad) geführt hat.

Diese Tendenz wird sich abgeschwächt auch im Planungszeitraum fortsetzen, mit einem durchschnittlichen jährlichen Anstieg um weniger als 1,0 %.

### Zusammenfassung

Die Entwicklung bis zum Jahr 2030 wird für die Stadt Frankfurt durch einen sich weiter abschwächenden Rückgang der Einwohnerzahlen gekennzeichnet sein. Auffällig ist, dass die Anzahl der Erwerbstätigen (Beschäftigte am Wohnort) im Verhältnis zu den Einwohnern stärker abnimmt, während die Anzahl der Beschäftigten nach dem Arbeitsort (besetzte Arbeitsplätze) nur leicht rückläufig ist. Ursächlich dafür sind einerseits die Altersstrukturentwicklung (deutliche Rückgänge bei den Einwohnern im Erwerbsalter) und andererseits eine sich weiter konsolidierende wirtschaftliche Basis. Daraus lässt sich ein moderates Wachstumspotenzial für Einpendler ableiten. Für die Zukunft werden also Verbindungen von und zum Bahnhof und mit den Gewerbearealen sowie Verknüpfungen mit dem Regionalverkehr noch wichtiger als bisher.

**Tabelle 3-9 Status-quo-Prognose der Strukturdaten bis 2021 und 2030 - Eckwerte [Pers.]**

Kenngroße / Jahr	2014	2021	Änderung 2014-2021	2030	Änderung 2021-2030
Einwohner nach LBV 2015	57.990	55.709	-3,9%	51.837	-6,9%
nach WIMES 2013	57.898	56.207	-2,9%	52.294	-7,0%
nach PROZIV 2016	57.990	55.894	-3,7%	52.836	-5,8%
Beschäftigte nach dem Wohnort	23.346	22.633	-3,1%	21.100	-7,3%
Beschäftigte nach dem Arbeitsort (besetzte Arbeitsplätze)	31.145	30.861	-0,9%	30.437	-1,4%
Pendlersaldo	+7.799	+8.228		+9.337	

<sup>14</sup> Statistik des Kraftfahrtbundesamtes Flensburg (KBA-Statistik)

### 3.3 Weitere Rahmenbedingungen

Die weiteren Rahmenbedingungen wirken relativ neutral für die Fahrgastnachfrage im ÖPNV. Zunehmende Behinderungen des MIV infolge der Straßenverkehrsdichte, Parkraumverknappung und -verteuerung wirken nur in der Kernstadt zugunsten des ÖPNV. Zuungunsten des ÖPNV und des MIV wirkt dagegen die zunehmende Konkurrenz der Fahrradnutzung, wobei zwischen Fahrrad und SPNV - weniger zwischen Fahrrad und üÖPNV - auch Kombinationseffekte wirken. Andererseits beeinflussen tendenziell zunehmende Nutzungskosten im MIV (gegenwärtig allerdings aufgrund niedriger Kraftstoffpreise vermindert), die Nutzervorteile für den ÖPNV durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg und der Trend zu stärker ökologisch orientierter Lebensweise das Verkehrsverhalten der Bürger in Richtung verstärkter Nutzung öffentlicher Verkehrsangebote.

### 3.4 Wesentliche Entwicklungstendenzen und Einfluss auf die Maßnahmenplanung

Aus den Strukturdatenanalysen und -prognosen sowie der sonstigen Betrachtung der stadtstrukturellen Entwicklung und den auf dieser Basis durchgeführten Modellberechnungen lassen sich folgende grundlegende Entwicklungstendenzen ableiten:

#### Potenzialentwicklung

- Strukturumbrüche waren nicht das prägende Element, rückläufige Nachfragetendenzen waren und sind eher flächendeckend, das betraf fast alle Quell- und Zielpotenziale
- Strukturbrüche betrafen allerdings die Stadtteile Neuberesinchen und Neue Welt
- in der Prognose sind weder negative noch positive Strukturumbrüche vorhersehbar
- Neuberesinchen mit stark rückläufigem (nach INSEK aber nicht ganz abgeschlossenem) Rückgang, Neue Welt mit leichter Erholung
- deutliche Verluste im kernstadtnahen Bereich (außerhalb des unmittelbaren Zentrums und Bahnhofsbergs)
- zunehmende Potenziale im erweiterten Bereich Zentrum und Bahnhofsberg
- Stabilität im Oderstreifen
- solitäre Gewerbeareale Markendorf, Markendorf-Siedlung, Kopernikusstraße, Südring, Seefichten, Spitzkrug, Neue Welt heben sich immer deutlicher mit positiver Entwicklung heraus
- ETTC ohne ÖPNV-relevante Zielpotenzial-Perspektive
- Die Wohnpotenziale sind fast überall rückläufig, günstige Entwicklung bei Nuhnenvorstadt/insgesamt Bereich West, Markendorf, Markendorf-Siedlung
- keine ausgeprägte Kern-Rand-Wanderung bei Wohnen

#### Relationsentwicklung

- alle Relationen mit Neuberesinchen mit starkem Rückgang, teilweise nicht mehr existent, Tram-Linie 6 deswegen schon eingestellt bzw. zusammengefasst; dieser Prozess ist weitgehend abgeschlossen

- alle Relationen zwischen der Kernstadt und vorstehenden Gewerbearealen mit deutlich höherem Bedarf, v. a.
  - Zentrum/Bahnhof <> Markendorf
  - Zentrum/Bahnhof <> Südring
  - Großnuden <> Zentrum/Bahnhof
  - Zentrum/Bahnhof <> Spitzkrug
- Studenten bilden zunehmend wichtiges Potenzial zwischen den Uni-Standorten, v. a. Hauptstandort <> Gelbe Kaserne, Gelbe Kaserne <> Bahnhof
- Relativ neues Potenzial zwischen Slubice und Kernstadt/Bahnhof weiter zunehmend
- Durchmesserverkehrsbedarf ist nur wenig ausgeprägt
- Regionallinienfahrgäste zur Hälfte nach Zentrum/Bahnhof und zur Hälfte in die Gewerbegebiete
- Sonderbetrachtung zur Führung der Schülerbusse aus Attraktivitätsgründen sinnvoll (direkt zu den Schulen oder Umsteigen)

### Bestimmung der Nachfrageausrichtung

- Trotz einer anhand der Strukturdaten in der Status-quo-Betrachtung insgesamt negativen Entwicklungserwartung lassen sich anhand der Analyse der Erhebungsdaten und der durchgeführten Modellberechnungen für die einzelnen Relationen sehr differenzierte Tendenzen feststellen:

Tabelle 3-10 Entwicklungspotentiale stadtinterner Relationen

Stark überdurchschnittlich heißt: leicht zunehmend	Überdurchschnittlich heißt: ganz leicht zunehmend bis gleichbleibend	Durchschnittlich heißt: leicht abnehmend
R1 Markendorf - Zentrum R2 Südring - Zentrum R3 Spitzkrug - Zentrum R4 Zentrum - Großnuden	R5 Seefichten - Zentrum R6 Gelbe Kaserne - Zentrum R7 Innenstadt Nord - Zentrum R8 Slubice - Zentrum	Rx alle anderen Relationen, einschl. alle mit Neubesinchen

- In den meisten weiteren Relationen zwischen den Stadtgebieten sind relativ gleichmäßige bis leicht rückläufige Tendenzen zu erwarten.
- Diese Tendenzen unterstreichen die vorwiegend und noch weiter zunehmend radial auf das Zentrum ausgerichtete Struktur und bilden die Grundlage für die Analyse und zukünftige Gestaltung des ÖPNV-Liniennetzes der Stadt Frankfurt (Oder).

## 4 Angebots- und Nachfrageanalyse

### 4.1 ÖPNV-Netz und Leistungsangebot

#### 4.1.1 Liniennetz, Leistungsangebot und Betreiber im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Frankfurt (Oder) ist ein wichtiger Eisenbahnknoten. Neben diversen Nahverkehrsverbindungen wird Frankfurt (Oder) im Fernverkehr von den alle 2 bis 3 Stunden verkehrenden Zügen des Berlin-Warschau-Expresses bedient, so dass neben Berlin auch Posen und Warschau direkt erreichbar sind.

Von Frankfurt (Oder) gehen Strecken in Richtung Eberswalde, Berlin, Königs Wusterhausen (über Beeskow), Cottbus sowie in Richtung Rzepin (PL) ab, auf denen 5 SPNV-Linien betrieben werden.

Zugangsstellen auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt (Oder) sind der

- Bahnhof Frankfurt (Oder),
- Frankfurt (Oder)-Rosengarten
- Frankfurt (Oder)-Neuberesinchen
- Hp Helensee.

Tabelle 4-1 Frankfurt (Oder) bedienende SPNV-Linien und Zugangsstellen 2016

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Betreiber und Bemerkungen
RE1	Magdeburg - Brandenburg - Potsdam - Berlin - Erkner - Fürstenwalde (Spree) - Frankfurt (Oder), Rosengarten - Frankfurt (Oder) (- Eisenhüttenstadt (HVZ) - Cottbus (nur einzelne Fahrten))	60	60	DB Regio; Nur einzelne Expresszüge in der HVZ zwischen Eisenhüttenstadt und Cottbus; Bedient alle Halte zwischen Fürstenwalde und Frankfurt (Oder)
RE1	Brandenburg - Potsdam - Berlin - Erkner - Fürstenwalde (Spree) - Frankfurt (Oder)	60	60	DB Regio; Bedient alle Halte zwischen Erkner und Fürstenwalde
RB11	Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt - Cottbus	60	60	DB Regio
RB36	Königs Wusterhausen - Beeskow - FFO, Helensee - FFO, Neuberesinchen - Frankfurt (Oder)	60/120	60/120	NEB; 120-min-Takt im Winterfahrplan Abschnitt Beeskow - Frankfurt (Oder), Hp Helensee Bedarfshalt und nur im Sommerfahrplan
RB60	Eberswalde - Wriezen - Frankfurt (Oder)	60/120	120	NEB; 120-min-Takt zwischen Wriezen und Frankfurt (Oder)
RB91	(Berlin-Lichtenberg -) Frankfurt (Oder) - Slubice - Rzepin - Zielona Gora/Poznan	Einzelzüge		PR (POLREGIO); 2 Zugpaare, darunter 1 Zugpaar von/nach Berlin-Lichtenberg

Aus Berlin und Potsdam wird Frankfurt (Oder) mit zwei Zügen pro Stunde erreicht, ebenso aus Fürstenwalde und Eisenhüttenstadt. Die Zwischenhalte zwischen Frankfurt (Oder) und Erkner auf der Strecke nach Berlin werden - von Fürstenwalde abgesehen - lediglich im Stundentakt bedient. Die Züge bedienen jeweils im Stundentakt entweder alle Halte zwischen Frankfurt (Oder) und Fürstenwalde oder alle Halte zwischen Fürstenwalde und Erkner. Auf der Strecke Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt verkehrt die RB-Linie 11 parallel zum RE1, wobei die RB-Linie alle Zwischenhalten bedient, während der RE zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt ohne Halt durchfährt. Die Linien von/nach Cottbus und Königs Wusterhausen werden stündlich bedient. In Richtung Eberswalde verkehren die Züge im 120-min-Takt. Die Regionalzüge über die polnische Grenze nach Rzepin/Zielona Gora mit Halten in Slubice und Kunowice fahren lediglich 2 Mal pro Tag. Die Züge des Berlin-Warschau-Express fahren alle 2 - 3 Stunden und bieten so dennoch ein relativ attraktives Bahnangebot im grenzüberschreitenden Verkehr, allerdings nicht zum VBB- bzw. Nahverkehrstarif. Dennoch besteht im SPNV eine Lücke bei der Anbindung aus und in Richtung des polnischen Hinterlands. Diese Lücke wird gegenwärtig durch eine Busverbindung zum Busbahnhof in Slubice geschlossen, was insofern sinnvoll ist, da auf polnischer Seite der Nahverkehr nahezu vollständig mit Bussen abgewickelt wird.

Gemäß Landesnahverkehrsplan ist für Frankfurt (Oder) die Errichtung eines Anschlussknotens zur vollen und zur halben Stunden vorgesehen. Gegenwärtig besteht eine derartige Taktung noch nicht. Wegen der ungleichen Anzahl der Halte auf den einzelnen Abschnitten ist es bei der Linie RE 1 nicht möglich, sowohl in Frankfurt (Oder) als auch in Berlin einen sauberen 30-min-Takt anzubieten. Neben Taktverschiebungen zur besseren Anschlussgewährung und einer verkürzten Reisezeit nach Beendigung der Baumaßnahmen sind für Frankfurt (O) zunächst keine weiteren vorgesehen Veränderungen bekannt.

#### 4.1.2 Liniennetz, Leistungsangebot und Unternehmensstruktur im übrigen ÖPNV (üÖPNV)

Das Liniennetz des üÖPNV (Liniennetz nach § 42 PBefG) umfasst die in **Tabelle 4-2** aufgeführten

- 5 Straßenbahnlinien,
- 11 Stadtbuslinien und
- 7 Regionalbuslinien.

Die Straßenbahn und die Stadtbuslinien befinden sich in Aufgabenträgerschaft der Stadt Frankfurt (Oder), die Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft der Landkreise Oder-Spree und Märkisch Oderland. Inhaber der Liniengenehmigungen sind für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Oder-Spree die Busverkehr Oder-Spree GmbH (BOS, zugehörig zu DB Regio Bus Ost GmbH - DRO) und für die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Märkisch-Oderland seit dem 01.01.2017 die mobus Märkisch-Oderland Bus GmbH (Rhenus Veniro Gruppe). Betreiber bis 31.12.2016 war Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH - BMO, zugehörig zu DRO).

**Karte 4-1** zeigt das gesamte Liniennetz des ÖPNV im Stadtgebiet, welches flächendeckend angelegt ist und das gesamte besiedelte Stadtgebiet erschließt. **Karte 4-2** ist eine Ausschnittdarstellung für den innerstädtischen Bereich.

Der Gesamtumfang des Verkehrsangebots auf den Stadtlinien (einschl. Schülerlinie 988) beträgt für die Fahrplanperiode 2016 2.278.492 Nutz-km, das entspricht 39,2 Nutz-km pro Einwohner und Jahr. Die Gesamtleistung setzt sich zusammen aus 993.518 Zug-km Straßenbahn und 1.284.974 Fahrplan-km Stadtbus.

### 4.1.3 Angebotsstruktur im übrigen ÖPNV (üÖPNV)

Die Straßenbahn und Stadtbuslinien dienen gleichermaßen der Abdeckung der Verbindungsfunktionen in den städtischen Hauptrelationen (Verkehrsachsen) wie auch der Erschließung des gesamten Stadtgebiets. Die Regionalbuslinien verbinden die Umgebung von Frankfurt (Oder) mit der Frankfurter Innenstadt und mit dem Bahnhof, teilweise direkt auch mit den Gewerbegebieten. Die Abdeckung der Verbindungsfunktionen wird im Wesentlichen durch die Straßenbahnlinien gewährleistet.

Die Regionalbuslinien halten im Stadtgebiet lediglich an wichtigen Quell-, Ziel- und Verknüpfungspunkten. Die Fahrten der Regionalbuslinien enden in der Regel am Bahnhof, was dort zu bestimmten Zeiten vorhandene Kapazitätsengpässe verstärkt. Die Verteilung der durch Regionalbusse bedienten Haltestellen im Stadtgebiet zeigt Karte 4-3, im Zusammenhang mit der Bewertung möglicher Alternativen. Die Regionallinien sind nicht vertaktet und verkehren vor allem in den Zeiten des Schüler- und Berufsverkehrs.

Die Stadtverkehrslinien folgen einem Radial/Tangential-Konzept. Die Zentrale Haltestelle ist Zentrum. Die Straßenbahnlinien 1, 2 und 4 verkehren ganztags im 20-min-Takt, die Linien 3 und 5 sind Verstärkerlinien, die lediglich in der HVZ (Linie 5) oder in HVZ und NVZ (Linie 3) verkehren.

Das gegenwärtige Angebotskonzept setzt stark auf Direktverkehre, die zwar für den Fahrgast komfortabel und damit nachfragewerbend, für die Angebotsplanung unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung aber auch nachteilig sind.

In den nachstehenden Tabellen 4-2 bis 4-4 ist die Bedienungsstruktur nach Linien für die Verkehrstage Montag - Freitag, Samstag, Sonn- und Feiertag aufgelistet.

Die Karten 4-4 bis 4-11 zeigen eine Darstellung der Bedienungshäufigkeit auf den Netzabschnitten, gesondert nach den Verkehrssystemen Straßenbahn und Bus und für die Verkehrstage Schultag, Ferientag, Samstag, Sonn- und Feiertag:

#### Tramlinien

- ausnahmslos starke Bedienungsdichte, die die meisten Hauptrelationen (außer Zentrum - Spitzkrug/Hansastraße) abdecken,
- Angebotsverdichtung in der Innenstadt durch Linienüberlagerung,
- deutlich geringer auf Nord-Süd-Relation nach Lebusser Vorstadt und Stadion,
- offensichtliche Überdimensionierung auf dem Streckenast Neuberesinchen
- keine Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen, reduziert aber am Wochenende.

#### Buslinien

- räumliche Differenzierung erkennbar, insbesondere zwischen radialen Verbindungslinien und weitgehend tangentialen Erschließungslinien,
- ebenso Angebotsverdichtung in der Innenstadt durch Linienüberlagerung,
- kaum Unterschiede zwischen Schul- und Ferientagen, viel mehr zwischen Stadt- und Regionallinien,
- Wochenendangebot deutlich geringer, aber weiter flächendeckend.

Tabelle 4-2 Bedienstungsstruktur nach Linien und Verkehrstagen

Bereich	Vm	Linie	Verlauf	Montag - Freitag																			Bemerkung					
				3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		22	23			
Stadt	Tram	1	Neuberesinchen - Lebuser Vorstadt		30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	Tram ohne Betriebshoffahrten (Linie 3, 4, 5)		
		2	Europa-Universität - Messegelände		30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30		
		3	Markendorf Ort - Kopernikusstr.				20	20								20	20	20									Zusammenfassung Tram	
			Kopernikusstr. - Europa-Universität				20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20									Grundtakt HVZ 20' (Mo-Fr 5-19, Sa 8-16),
		4	Markendorf Ort - Stadion		30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	NVZ 30' (Mo-Fr 4-5 + 19-23, Sa 6-8 + 16-23, So 6-23)
	5	Neuberesinchen - Messegelände				20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20										
	Bus	980	Seefichten - Am Messegelände			E1	20	20	20	40	40	40	40	40	40	40	40	40									immer wieder Abweichungen 20/40/60	
			Am Messegelände - Meurerstr.		E1	E1	20	20	20	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	60	60	60	60				immer wieder Abweichungen 20/40/60	
			Meurerstr. - Bahnhof Rosengarten			E1	20	20	20	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	60	60	60					immer wieder Abweichungen 20/40/60	
		981	Kopernikusstr. - Spitzkrug		E2	E2	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	60	60	60	60			
			Spitzkrug - Booßen		E1	E1	E2	80	80	80	80	80	80	80	80	20	40	40	40	40	60	60						immer wieder Abweichungen
		982	Bahnhof - Markendorf Ort		E2	E2	E1	E1		60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60						zus. Einzelfahrten Roseng.-Odersun + Schülerfahrten	
		983	Bahnhof - Plac Bohaterów			30	30	30	30	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60			
		984	Bahnhof - Lossow Lindenstr.				E1	E1	70	70	70	70	70	70	70	70	E1	E1	E1	E1	E1						immer wieder Sprünge (50'-80'-Takt)	
			Lossow Lindenstr. - Helenesee					E1		70	70	70	70	70	70		E1	E1	E1	E1							Großteil der Fahrten nur saisonal	
		985	Bahnhof - Kulturhaus - Messering			E1		E1							E1	20/40	20/40	20/40										
		985	Bahnhof - Kulturhaus - Seefichten			E1	E1	E1																				
		986	Bahnhof - Helenesee						90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90		saisonal Juli/August	
		987	Neuberesinchen - Spitzkrug Nord			E1	E2		60	60	60	60	60	60	60	60	40	40	60	60	60	60						
	988	Schulkinder im Linienverkehr	nur Schülerverkehr (5 Fahrten früh, 4-5 Fahrten mittags)																									
	N1	Bhf. - Prager Str. - Bhf. - Südring -Bhf.	30'-Takt 23:30 - 0:30, 60'-Takt 0:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 4:00																									
	N2	Neuber. - Güldendorf - Lossow - Booßen	-																									
	Regio	Bus	968	Seelow - Alt Zeschdorf - Lebus - FFO			E1	E1	E1		E1	E1	E1	E1	E1		E1	E1	E1				E1				teilweise sogar Studenttakt	
969			Seelow - Manschnow - Lebus - FFO			E1	E1			E1		E1			E1	E1			E1				E1					
970			Müncheberg - Petershagen - FFO				E1								E1		E1											
442			Beeskow - Müllrose - FFO			E0	E0	E1				E0			E1			E0	E0	E0							morgens u. nachmittags in Lastrichtg, teilw. vertaktet	
443			Eisenhüttenstadt - Müllrose - FFO				E0					E0					E1		E0		E0							
445			Müllrose - Brieskow-Finkenheerd - FFO	nur Schülerverkehr nach Lossow (1 Fahrt früh, 2 Fahrten mittags)																								
448			Eisenhüttenst. - Brieskow-Finken. - FFO	nur Schülerverkehr nach Lossow (1 Fahrt mittags)																								

Erläuterungen:

- Die Ziffern in Zeile 2 sind die Tageszeitstunden
- Die Zahlen in den Wertefeldern geben die Bedienungshäufigkeit innerhalb des Zeitrasters an
- Die Farben kennzeichnen die jeweilige Taktfamilie bzw. Angebote ohne Takt  
(20-min-Takt dunkelgrün; 30-min-Takt helleres grün usw.; Einzelfahrten = E ohne Takt in blau, E1 = 1 Einzelfahrt je Stunde, E0 = weniger als eine Einzelfahrt je Stunde)

Bereich	Vm	Linie	Verlauf	Samstag																			Bemerkung			
				3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		22	23	
Stadt	Tram	1	Neuberesinchen - Lebuser Vorstadt				30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20			
		2	Europa-Universität - Messegelände				30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20		
		3	Markendorf Ort - Kopernikusstr. Kopernikusstr. - Europa-Universität																							
		4	Markendorf Ort - Stadion				30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20		
		5	Neuberesinchen - Messegelände																							
	Bus	980	Seefichten - Am Messegelände								120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120		
			Am Messegelände - Meurerstr.				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
			Meurerstr. - Bahnhof Rosengarten						120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	
		981	Kopernikusstr. - Spitzkrug				60	60	60	20/40	20/40	20/40	20/40	20/40	20/40	20/40	20/40	60	60	60	60	60	60	60	60	vereinzelt Abweichungen
			Spitzkrug - Booßen				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	120	120	120	120	120	120	120	120	
		982	Bahnhof - Markendorf Ort						120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120		
		983	Bahnhof - Plac Bohaterów				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
		984	Bahnhof - Lossow Lindenstr.				60	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	90	90	90	90	90	90	90	
			Lossow Lindenstr. - Helenesee				60	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	80	90	90	90	90	90	90	90	
			Bahnhof - Kulturhaus - Messering																							
		985	Bahnhof - Kulturhaus - Seefichten																							
		986	Bahnhof - Helenesee						90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	saisonal Juli/August
		987	Neuberesinchen - Spitzkrug Nord				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60								
		988	Schulkinder im Linienverkehr																							
		N1	Bhf. - Prager Str. - Bhf. - Südring -Bhf.	30'-Takt 23:00 - 1:30, 60'-Takt 1:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 6:30																						
N2	Neuber. - Güldendorf - Lossow - Booßen	eine Fahrt 5:00 - 6:30 "Rundkurs Bereich B"																								
Regio	Bus	968	Seelow - Alt Zeschdorf - Lebus - FFO									E1														
		969	Seelow - Manschnow - Lebus - FFO									E1														
		970	Müncheberg - Petershagen - FFO																							
		442	Beeskow - Müllrose - FFO																							
		443	Eisenhüttenstadt - Müllrose - FFO																							
		445	Müllrose - Brieskow-Finkenheerd - FFO																							
		448	Eisenhüttenst. - Brieskow-Finkenheerd - FFO																							

Bereich	Vm	Linie	Verlauf	Sonntag																			Bemerkung	
				3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		22
Stadt	Tram	1	Neuberesinchen - Lebuser Vorstadt				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30		
		2	Europa-Universität - Messegelände				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
		3	Markendorf Ort - Kopernikusstr. Kopernikusstr. - Europa-Universität																					
		4	Markendorf Ort - Stadion				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
		5	Neuberesinchen - Messegelände																					
	Bus	980	Seefichten - Am Messegelände								120	120	120	120	120	120	120	120	120	120				
			Am Messegelände - Meurerstr.				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
			Meurerstr. - Bahnhof Rosengarten						120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120				
		981	Kopernikusstr. - Spitzkrug				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
			Spitzkrug - Booßen					120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120			
		982	Bahnhof - Markendorf Ort						120	120	120	120	120	120	120	120	120							
		983	Bahnhof - Plac Bohaterów				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
		984	Bahnhof - Lossow Lindenstr.						90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90				
			Lossow Lindenstr. - Helenesee						90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90				
		985	Bahnhof - Kulturhaus - Messering																					
		985	Bahnhof - Kulturhaus - Seefichten																					
		986	Bahnhof - Helenesee						90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90			saisonal Juli/August
		987	Neuberesinchen - Spitzkrug Nord																					
		988	Schulkinder im Linienverkehr																					
N1	Bhf. - Prager Str. - Bhf. - Südring -Bhf.	30'-Takt 23:00 - 1:30, 60'-Takt 1:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 6:30																						
N2	Neuber. - Güldendorf - Lossow - Booßen	eine Fahrt 5:00 - 6:30 "Rundkurs Bereich B"																						
Regio	Bus	968	Seelow - Alt Zeschdorf - Lebus - FFO								E1				E1					E1				
		969	Seelow - Manschnow - Lebus - FFO								E1				E1					E1				
		970	Müncheberg - Petershagen - FFO																					
		442	Beeskow - Müllrose - FFO																					
		443	Eisenhüttenstadt - Müllrose - FFO																					
		445	Müllrose - Brieskow-Finkenheerd - FFO																					
448	Eisenhüttenst. - Brieskow-Finken. - FFO																							

Tabelle 4-3 zeigt die aus dieser Angebotsverteilung resultierenden Nutzfahrleistungen 2016 nach Linien und den Verkehrssystemen Straßenbahn und Stadtbus (ohne Regionalbus und SPNV).

Tabelle 4-3 Nutzfahrleistungen nach Linien und Verkehrssystemen 2016

Linie		Nutz-km
1	Neuberesinchen - Bahnhof - Zentrum - Lebuser Vorstadt	211.501
2	Europa-Universität - Zentrum - Messegelände	146.751
3	Markendorf Ort - Kopernikusstr. - Bahnhof - Zentrum - Europa Universität	131.422
4	Markendorf Ort - Bahnhof - Zentrum - Stadion	374.767
5	Neuberesinchen - Bahnhof - Messegelände	129.078
Summe Straßenbahn		993.518
980	Seefichten - Zentrum - Bahnhof - Bf Rosengarten	316.309
981	Kopernikusstraße - Bahnhof - Zentrum - Booßen, Forstweg	389.480
982	Bahnhof - Markendorf Ort	149.600
983	Bahnhof - Zentrum - Brunnenplatz - Plac Bohaterów (Slubice)	64.273
984	Bahnhof - Zentrum - Güldendorf - Lossow - Helenesee	100.644
985	Bahnhof - Zentrum - Klingetal - Kulturhaus - Messering	46.296
986	Bahnhof - Helenesee	12.737
987	Neuberesinchen - Messegelände - Spitzkrug Nord	108.056
988	Schulkinder im Linienverkehr	8.823
N1	Bahnhof - Prager Str. - Bahnhof - Südring -Bahnhof	83.207
N2	Neuberesinchen - Güldendorf - Lossow - Booßen	5.549
Summe Stadtbus		1.284.974
Summe Stadtverkehr		2.278.492

Die Straßenbahn ist mit 44 % am Gesamtangebot beteiligt, die Stadtbuslinien zu 56 %. Die insgesamt leistungsstärksten Linien sind die Buslinien 980 und 981 sowie die Straßenbahnlinien 1 und 4.

#### 4.1.4 Erreichbarkeit innerhalb des Stadtgebiets und externe Erreichbarkeit der Stadt

Durch die Linienstruktur sind von jeder Haltestelle aus Bahnhof und Zentrum umsteigefrei und dadurch auch mit vergleichsweise kurzen Fahrzeiten zu erreichen. Das wirkt attraktivitätssteigernd und nachfragefördernd. Andererseits verkehren auf vielen Strecken mehrere Linien in relativ geringer Frequenz. Dadurch wird zwar die Möglichkeit geschaffen, umsteigefrei ans Ziel zu gelangen, allerdings wird dieser Vorteil erkaufte durch ein teilweise unübersichtliches Liniennetz (z.B. Linie 980) und durch eine unklare Taktstruktur auf einigen Abschnitten. Das wiederum schränkt Attraktivität und Nachfrage ein und belastet auch die Wirtschaftlichkeit des Betriebs.

Ein weiteres Merkmal der innerstädtischen Erreichbarkeit ist die Erschließung des Stadtgebiets durch den ÖPNV. Mit Unterstützung der **Karten 4-12 bis 4-15** wird nach Tagesarten dargestellt, dass das Stadtgebiet sehr weitgehend durch den ÖPNV erschlossen ist. Unter dem Aspekt, dass immer nur 80 % der Einwohner oder Arbeitsplätze in einem bestimmten Einzugsbereich erschlossen sein müssen, kann von mindestens hinreichender Erschließung ausgegangen werden. In der kartografischen Darstellung wurde farblich unterschieden in Tram-, Stadtbus- und Regionalbus-/Regionalbahnhaltestellen. Bei Nutzungskombination wurde die jeweils höhere Kategorie farblich dargestellt. Als Erschließungsbereich wurde einheitlich ein 400-m-Radius verwendet. Dieser vergleichsweise enge Radius ist ein eher hoher Anspruch. Üblich sind 400 - 500 Meter, in Außenbereichen durchaus auch 600 Meter.

Nicht vollständig erschlossen sind Gewerbeareale im Bereich Neue Welt nördlich der Straßenbahnhalttestelle und Winterhafen, die Logistik-Gewerbegebiete an der Autobahn, Einfamilienhaussiedlungsgebiete und Gartensiedlungen in Markendorf (Bereich Beerenwege), entlang der Bahnstrecke nach Berlin (im Bereich Lichtenberger Straße), Stadtsteig (zwischen SVF-Betriebshof und Autobahn) sowie der Bereich des Internationalen Bundes Berlin-Brandenburg (Südring/Am Goltzhorn). Die Erschließungsdefizite bestehen ausschließlich in etwas zu großen Entfernungen zu den Haltestellen oder es besteht in diesen Bereichen kein hinreichendes Nachfragepotenzial.

Die externe Erreichbarkeit der Stadt mit der Bahn ist in **Abschnitt 4.1.1** dargestellt. Diese ist einerseits aufgrund der Knotenfunktion im Eisenbahnnetz und der Häufigkeit der Verbindungen auf den Linien RE 1 und RB 11 als gut einzuschätzen. Andererseits bestehen Defizite in der Tangentialverbindung RB 60, im Winterfahrplan auf der RB 36 und insbesondere in der Verbindung mit Polen. Zusätzlich werden beim RE 1 in Richtung Berlin Kapazitätsengpässe sichtbar, die die Nutzungsattraktivität dieser Verbindung einschränken. Dennoch steigen die Fahrgastzahlen an. Durch die gegenwärtigen Baumaßnahmen kommt es hier auch häufiger zu Ausfällen und Verspätungen. Kapazitätserweiterungen sind auf dieser Linie nur mit Investitionen, durch Taktverdichtungen und/oder Verlängerung der Züge und Bahnsteige auf den Unterwegshalten zu beheben.

Der Regionalbusverkehr ist überwiegend auf Schüler und Berufspendler ausgerichtet und bietet daher im Wesentlichen keinen Taktverkehr an, so dass hier für sonstige Fahrgäste nur ein sehr beschränktes Angebot zur Verfügung steht.

#### 4.1.5 Verknüpfung zwischen den Leistungsangeboten

Die wichtigsten Umsteigeknoten befinden sich

zwischen SPNV und üÖPNV (einschl. Busregionallinien)

- am Bahnhof/Busbahnhof Frankfurt (Oder)

zwischen den Linien des üÖPNV

an den Haltestellen

- Kopernikusstraße
- Zentrum
- Dresdener Platz
- Brunnenplatz.

Ansonsten kreuzen sich Linien häufiger ohne dass Umsteigemöglichkeiten geschaffen worden sind. Die dem Kreuzungspunkt nahe gelegenen Haltestellen von sich kreuzenden Linien liegen häufig zu weit auseinander, so dass ein Umstieg nur mit einem weiten Fußweg möglich ist. Bei dem gegenwärtigen System der Direktverbindungen sind kaum Umsteigeströme vorhanden und zu erwarten.

Am Bahnhof ist der Umsteigeweg zwischen der Straßenbahn und dem Eisenbahnverkehr relativ lang. Eine Änderung dieser Situation wäre nur mit hohem baulichem Aufwand möglich.

#### 4.2 Analyse der Nachfrage im ÖPNV

Die ÖPNV-Nachfrage ergibt sich aus den Quell- und Zielaufkommen, bildet Bedarfsrelationen und verteilt sich schließlich auf Haltestellen, Linien und Fahrten.

Insbesondere aufgrund der rückläufigen Einwohnerzahlen und weiter angestiegener individueller Motorisierung sowie vermehrter Fahrradnutzung für tägliche Wege ist die Fahrgastnachfrage im städtischen ÖPNV tendenziell zurückgegangen. Im SPNV ist die Nachfrage - gemessen an den Ein- und Aussteigerzahlen - tendenziell angestiegen, insbesondere ab dem Jahr 2013. Dazu haben insbesondere auch Arbeitspendler und Ausbildungspendler (vor allem Studenten) beigetragen.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die Entwicklung der Ein- und Aussteiger nach SPNV-Zugangsstellen über einen längeren Zeitraum sowie die Nachfrage im üÖPNV nach Linien und Verkehrssystemen für die vorliegenden Erhebungsjahre 2007, 2010 und 2013.

Tabelle 4-4 Ein- und Aussteiger pro Durchschnittstag Mo - Fr

Zugangsstelle / Jahr	2005	...	2010	2011	2012	2013	2014	2015
FFO	8.000		9.430	9.200	8.700	9.900	10.400	11.100
Rosengarten	160		200	200	190	230	240	280
Neuberesinchen	55		40	40	330	60	30	30
Helensee	15		40	10	10	15	20	20
Summe	8.230		9.710	9.450	9.230	10.205	10.690	11.430

Quelle: RES-Daten über VBB; in 2012 Besonderheiten durch Bauarbeiten und SEV

Tabelle 4-5 Linienbeförderungsfälle 2007, 2010 und 2013 nach Verkehrssystemen

Verkehrssystem / Jahr	2007	2010	2013	2007 - 2013	Anteil 2013
Tram	7.483.740	7.100.168	5.758.707	-23,0%	63,2%
Bus	3.261.291	3.942.719	3.352.763	+2,8%	36,8%
SVF	10.745.031	11.042.887	9.111.470	-15,2%	100,0%

Tabelle 4-6 Linienbeförderungsfälle 2013 nach Verkehrssystemen und Tagesarten

Verkehrssystem / Tagart	Mo-Fr	Sa		So	
Tram	20.782	5.662	27,2%	3.726	17,9%
Bus	11.646	4.987	42,8%	2.601	22,3%
SVF	32.428	10.649	32,8%	6.327	19,5%

Tabelle 4-7 Mittlere Reiseweite und Umsteigeverhalten 2007, 2010 und 2013 nach Verkehrssystemen

Mittlere Reiseweite in km	2007	2010	2013	2007 - 2013
Tram	2,51	2,51	2,47	-0,04
Bus	3,63	3,11	3,50	-0,13
SVF	2,85	2,72	2,85	±0,00
Umsteigeverhalten	2007	2010	2013	2007 - 2013
Direktfahrer	74,6%	72,9%	78,0%	+3,4%
Umsteiger einmal	20,8%	22,0%	18,6%	-2,2%
Umsteiger mehrfach	4,6%	5,1%	3,4%	-1,2%
davon Übersteiger	13,3%	15,2%	13,5%	+0,2%

Aus den Tabellen ist ein positiver Trend beim SPNV-Aufkommen und ein relativ starker Rückgang der Nachfrage im üÖPNV in der Gesamttendenz ablesbar. Besonders stark betroffen ist die Straßenbahn. Nach dieser Statistik ist der Trend jedoch nicht stetig, weil sich für das Zwischenjahr 2010 - insgesamt und für das Verkehrssystem Stadtbus - ein Anstieg zeigt. Weder der starke Gesamtrückgang noch der zwischenzeitliche Anstieg sind plausibel erklärbar. Vor einer durchgeführten Korrektur der Werte für 2013 waren diese noch negativer dargestellt.

Aufgrund der offensichtlichen Inkonsistenz der erhobenen Analysedaten wurde bei den Angebotsplanungen in **Abschnitt 5** und bei den Prognoseberechnungen zur Fahrgastnachfrage in **Abschnitt 7.1** zwar von einem bislang rückläufigen Nachfragetrend ausgegangen, die konkreten Zahlenwerte jedoch nicht verwendet, insbesondere nicht die nach Linien.

Die mittlere Reiseweite im Stadtverkehr ist stabil und vergleichsweise eher gering.

Die Umsteigeranteile, insbesondere die der Mehrfachumsteiger, haben im Analysezeitraum sogar noch abgenommen, was für die SVF ein Qualitätsmerkmal darstellt.

**Tabelle 4-8 Linienbeförderungsfälle nach Linien und Verkehrssystemen 2007, 2010 und 2013**

Linie	Linienband	2007	2010	2013	2007-2013
1	Neuberesinchen - Lebuser Vorst.	2.949.546	2.243.156	1.574.712	-46,6%
2	Europa-Universität - Messegelände	1.359.821	985.545	1.146.331	-15,7%
3	Markendorf Ort - Europa-Uni.	734.736	1.186.631	751.702	+2,3%
4	Markendorf Ort - Stadion	1.351.092	1.695.100	1.328.322	-1,7%
5	Neuberesinchen - Messegelände	1.088.545	989.736	957.638	-12,0%
Zwischensumme Tram		7.483.740	7.100.168	5.758.707	-23,0%
980	Seefichten - Bahnhof Rosengarten	826.166	1.030.762	807.383	-2,3%
981	Kopernikusstr. - Booßen Forstweg	1.769.733	2.052.651	1.614.346	-8,8%
982	Bahnhof - Markendorf Ort	166.900	179.138	169.032	+1,3%
983	Bahnhof - Plac Bohaterów	-	-	307.586	-
984	Bahnhof - Helenesee	83.903	104.123	87.885	+4,7%
985	Bahnhof - Messering	129.989	208.870	123.120	-5,3%
986	Bahnhof - Helenesee	-	53.141	13.121	-
987	Neuberesinchen - Spitzkrug Nord	154.040	156.393	124.599	-19,1%
988	Schulkinder im Linienverkehr	66.565	120.562	43.360	-34,9%
N1	Bahnhof - Prager Str. - Bahnhof	62.488	36.461	61.573	-1,5%
N2	Neuberesinchen - Lossow - Booßen	1.508	619	760	-49,6%
Zwischensumme Bus		3.261.291	3.942.719	3.352.763	+2,8%
Summe		10.745.031	11.042.887	9.111.470	-15,2%

Quelle für Tabellen 4-4 bis 4-8: SVF nach Auswertung VBB-Erhebungen

Bei der Entwicklungsdifferenzierung zwischen den Linien fällt auf, dass die stärksten Rückgänge auf die Relationen mit Neuberesinchen entfallen. Zunahmen sind nur wenige zu verzeichnen. Diese stehen im Zusammenhang mit der Entwicklung der Europauniversität, dem Freizeitverkehr (Helenesee) oder der Verflechtung mit Slubice. Die Linie nach Slubice hat bereits das drittstärkste Fahrgastaufkommen aller Buslinien.

Die Verteilung der Fahrgastnachfrage wurde in allen Einzelheiten untersucht, weil diese als Informationsquelle zur Kalibrierung der modellhaften prognostischen Nachfrageberechnungen dient. Zunächst wurden die Quell- und Zielaufkommen und die Verflechtungen zwischen den Wohnbezirken (Verkehrsbezirken) aus den Befragungsdaten ermittelt und danach die Zählraten innerhalb des ÖPNV-Netzes umgelegt. Die externen Fahrschüler wurden einer Sonderbetrachtung unterzogen.

In den Karten 4-16 und 4-17 wurden zunächst die Quell- und Zielaufkommen über den gesamten Tag Montag - Freitag dargestellt, mit der Erkenntnis, dass die stärksten Quellen im innerstädtischen Bereich und entlang der Straßenbahntrassen liegen, nur busbediente Wohnbezirke ein eher geringeres Quellaufkommen haben (mit Ausnahme Spitzkrug). Das Bild bei den Zielaufkommen ist sehr ähnlich, was daran liegt, dass die Tageswerte immer Hin- und Rückfahrt beinhalten. Deshalb war eine Betrachtung

nach Zeitschichten erforderlich. Diese wurde exemplarisch für die Zeitschicht Mo-Fr 6-8 Uhr in den Karten 4-18 und 4-19 dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass hohe Quellaufkommen natürlich neben den Innenstadtbezirken auch in den Außenbereichen vorhanden sind. Die Zielaufkommen konzentrieren sich in der genannten Zeitschicht vorrangig auf die Innenstadt und die Gewerbegebiete, vor allem Markendorf und Spitzkrug, in geringerem Umfang auch Seefichten.

Die Karten 4-20 bis 4-22 zeigen die Quelle-Ziel-Matrizen in einer kartografischen Veranschaulichung für die ausgewählten Zeitschichten Mo-Fr 6-7 Uhr, 10-11 Uhr und 15-16 Uhr Fahrtbeginn:

- 6-7 Uhr ist die Frühspitze. Die wesentlichen Ströme sind auf die Innenstadt sowie Markendorf, Gelbe Kaserne und nach Berlin ausgerichtet.
- 10-11 Uhr ist eine Zwischenspitze, die stark geprägt ist durch Studenten, insbesondere aus Berlin anreisende Studenten.
- 15-16 Uhr ist die Spätspitze, die insbesondere geprägt ist durch Rückfahrten, weg von der Innenstadt.

Schließlich sind in der Karte 4-23 die Fahrschülerrelationen für externe Schüler (außerhalb der Stadt wohnende, aber eine Schule im Stadtgebiet besuchende Schüler) dargestellt. Daraus wird ersichtlich, dass die stärksten Ströme (Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde, Beeskow) durch den SPNV abgedeckt werden und nur eine innerstädtische Weiterbeförderung erforderlich ist. Karte 4-24 zeigt die Verteilung der insgesamt 2.386 Fahrschüler (einschl. der einpendelnden Schüler) nach Schulen und Verkehrsbezirken. Den größten Anteil haben das Oberstufenzentrum mit allein 1.521 Schülern (64 %) und die Sportschule.

In den Karten 4-25 bis 4-30 wurde das Fahrgastaufkommen (Ein- und Aussteiger) nach Wohnbezirken (Verkehrsbezirken) und die sich aus der Umlegung ergebende Fahrgastbelegung des Netzes, gesondert jeweils für Straßenbahn und Bus sowie Tagarten, dargestellt.

Hinsichtlich des Fahrgastaufkommens heben sich die innerstädtischen Verkehrsbezirke ab, insbesondere

- Bahnhofsberg
- Zentrum (mit dem Hauptstandort der Europa-Universität Viadrina)
- Dresdener Platz und
- Fischerkietz

mit den entsprechenden Haltestellen

sowie außerhalb des innerstädtischen Bereiches vor allem

- Gelbe Kaserne (mit dem wesentlichen Ziel Sprachenzentrum der Universität)
- Großnuppen
- Schluchtweg
- Südring und
- Markendorf

beim Bus lediglich zusätzlich noch

- Spitzkrug.

An Samstagen heben sich die nicht dem Fahrtzweck Arbeiten dienenden Aufkommensschwerpunkte Oderpromenade, Spitzkrug und Südring deutlicher ab.

Die Nachfrage im Netz (Netzbelegung) konzentriert sich vor allem auf die Radialen Streckenabschnitte zum/vom Bahnhof und Stadtzentrum. Besonders ausgeprägt ist dies im Straßenbahnnetz. Ein Straßenbahnstreckenast sollte Montag - Freitag eine Belegung von zumindest annähernd 1000 Fahrgästen je Richtung aufweisen. Im Frankfurter Straßenbahnnetz ist das bis auf einige Linienenden (was normal ist) und die Nord-Süd-Strecke von Lebuser Vorstand bis Stadion ansonsten überall gewährleistet.

Im Busnetz sind hohe Belegungswerte ebenfalls nur auf den innerstädtischen und radialen Streckenabschnitten festzustellen. Dazu gehört auch die Verbindung mit Slubice. Auf den Tangentialen Abschnitten und zwischen den Wohngebieten ist die Nachfrage - von wenigen Fahrten im Schülerverkehr abgesehen - eher als gering zu bezeichnen. Dennoch sind solche Angebote für die Erfüllung von Zubringer- und Erschließungsfunktionen erforderlich.

In den Karten 4-31 bis 4-36 sind Darstellung und Bewertung der Nachfrageuntersuchung unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit weiter vertieft worden. Dargestellt wird in diesen Karten die Statistische Besetzung der Fahrten (wie viele Fahrgäste befinden sich bei einer Zug- oder Busfahrt auf dem betreffenden Streckenabschnitt durchschnittlich im Fahrzeug?). Es handelt sich dabei also um einen unmittelbaren Vergleich von Angebot und Nachfrage. Die allgemeinen Bewertungen zur Netzbelegung werden damit weiter untersetzt und validiert.

### 4.3 Gesamtbewertung, Mängelfeststellung, Handlungs- und Untersuchungsbedarf

Zur Ermittlung notwendiger Liniennetz- und weiterer Angebotsveränderungen wurde das Bestandsnetz insbesondere in Hinblick auf eine adäquate Bedienung der oben genannten Relationen überprüft. Ebenso wurden die gegenwärtigen und sich weiter entwickelnden Nachfragestrukturen betrachtet.

#### Straßenbahnnetz

Das Straßenbahnnetz deckt im Großen und Ganzen den Bedarf der Stadt Frankfurt (Oder) ab. Gekennzeichnet ist die Netzstruktur von der Haltestelle Zentrum aus gesehen durch drei westliche und drei östliche Streckenäste. Darauf werden 5 Straßenbahnlinien betrieben, die alle im 20-min-Takt verkehren. Durch Linienüberlagerung ergibt sich auf den Streckenabschnitten nach Kopernikusstraße und Neuberessinchen ein 10-min-Takt. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Kopernikusstraße und Markendorf, Ort wird der 10-min-Takt lediglich zur Hauptverkehrszeit angeboten. Auf den Abschnitten zum Messegelände und zur Europa-Universität ergibt sich durch die Linienüberlagerung kein sauberer 10-min-Takt. Wegen der Verknüpfung der Umläufe ist ohne Mehraufwand an Fahrzeugen auf diesen beiden Abschnitten auch kein sauberer 10-min-Takt möglich. Die Abschnitte zur Lebuser Vorstadt und zum Stadion werden aufgrund geringerer Nachfrage lediglich im 20-min-Takt bedient. Die Linie 5 von Neuberessinchen zum Messegelände fährt nicht über die Haltestelle Zentrum, sondern biegt kurz vor dem Erreichen dieser in Richtung Messegelände ab. Das ist darin begründet, dass es zwischen Messegelände und Bahnhof Übereckverkehre gibt.

Damit werden folgende der in **Abschnitt 3.4** identifizierten Hauptrelationen durch die Straßenbahn bedient:

- R1 (Markendorf) durch Linie 3 und 4 im 10- bzw. 20-min-Takt
- R2 (Südring) durch Linie 3 und 4 im 10-min-Takt
- R4 (Großnuhnen) durch Linien 2 und 5 im 5/15-min-Takt über die Haltestelle Westkreuz oder Immenweg
- R6 (Gelbe Kaserne) durch Linien 2 und 5 im 5/15-min-Takt über die Haltestellen G.-Hauptmann-Straße oder Witzlebenstraße
- R7 (Innenstadt Nord) durch Linie 1 im 20-min-Takt
- R9 (Neuberesinchen) durch Linie 1 und 5 im 10-min-Takt.

Grundsätzlich überlastete Streckenäste gibt es Streckennetz nicht. Es kommt lediglich zu einzelnen überlasteten Fahrten, z.B. auf der Straßenbahnlinie 2 zwischen Zentrum und Witzlebenstraße. Die Angebotshäufigkeit stellt sich somit im Wesentlichen als bedarfsgerecht dar.

Der Streckenabschnitt nach Markendorf ist relativ stark ausgelastet, wobei die Nachfrage in Richtung Markendorf abnimmt. Daher ist es auch gerechtfertigt, außerhalb der HVZ die Linie 3 an der Kopernikusstraße enden zu lassen.

Der Streckenabschnitt nach Neuberesinchen hat eine durchschnittliche Nachfrage, die zur Endhaltestelle hin stark abnimmt. Hier ist aufgrund der Strukturdatenentwicklung bestenfalls die Beibehaltung des gegenwärtigen Angebots notwendig.

Die Streckenabschnitte zur Lebuser Vorstadt, zum Stadion und zur Europa-Universität sind eher schwach ausgelastet, wobei zur Universität zukünftig Steigerungen zu erwarten sind. Eine Schwächung des Angebots empfiehlt sich hier auch aus städtebaulichen Gründen nicht. Außerdem benötigen die Bahnen aus den westlichen Streckenästen Endstellen östlich der Haltestelle Zentrum.

### Stadtbusnetz

Das Busnetz deckt weitere Verbindungen zwischen Außenbereichen und Zentrum, aber auch Tangentialverbindungen ab. Dabei wird auch die Feinerschließung des Stadtgebiets gewährleistet.

Von den in **Abschnitt 3.4** identifizierten Hauptrelationen werden folgende umsteigefrei durch Buslinien bedient:

- R2 (Südring) durch Linie 980 und 981, auf anderer Route als die Straßenbahn
- R3 (Spitzkrug) durch Linie 981
- R4 (Großnuhnen) durch Linie 982, auf etwas anderer Route als die Straßenbahn
- R5 (Seefichten) durch Linien 980 und 985
- R6 (Gelbe Kaserne) durch Linie 982, auf etwas anderer Route als die Straßenbahn
- R7 (Innenstadt Nord) durch mehrere Linien, auf anderen Routen als die Straßenbahn
- R8 (Slubice) durch Linie 983.

Es zeigt sich, dass diejenigen Relationen, die nicht durch die Straßenbahn abgedeckt sind (R3, R5, R8), direkte Busverbindungen aufweisen, die unter Berücksichtigung einer angemessenen Erschließung möglichst direkt auf das Zentrum ausgerichtet sind. Wirkliche Tangentialverbindungen bestehen lediglich

auf den Abschnitten Kopernikusstraße - Messegelände und Rosengarten - Markendorf. Diese ergänzen das Netz sinnvoll.

Die Bedeutung der Busverbindungen nach Spitzkrug, Südring und Slubice zeigt sich auch bereits in der gegenwärtigen Nachfrageverteilung. So ist vor allem die Linie 981 zwischen Spitzkrug Nord und Kopernikusstraße gut ausgelastet. Die Linie 983 nach Slubice weist leicht steigende Fahrgastzahlen auf. Die weiteren Abschnitte im Busliniennetz sind vergleichsweise schwach ausgelastet.

### Regionalbusnetz

Neben den SPNV-Linien erfolgt die Gewährleistung der Erreichbarkeit der Stadt Frankfurt (Oder) in Wahrnehmung ihrer Funktionen als Ober-, Mittel- und Nahbereichszentrum durch insgesamt 7 Regionalbuslinien in Aufgabenträgerschaft der Landkreise Märkisch-Oderland und Oder-Spree. Die Hauptfunktionen dienen dem Schülerverkehr zu Schulen in Frankfurt (Oder), der Realisierung von Einpendlungen zur Arbeit in die Stadt, Einkauf, Besorgung und Dienstleistungsinanspruchnahme sowie der Zu- und Abbringerfunktion mit dem SPNV und dem Stadtverkehr im Stadtzentrum, insbesondere am Bahnhof.

Kritisch zu bewerten sind teilweise parallel verlaufende Angebote mit dem Stadtverkehr und die Notwendigkeit für Schüler, in den Stadtverkehr umsteigen oder relativ weite Fußwege in Kauf nehmen zu müssen.

### Schlussfolgerungen

1. Mit dem bestellten Leistungsvolumen und den bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus öffentlichen Haushalten wird eine vergleichsweise gute Bedarfsabdeckung erreicht sowie ein quantitativ und qualitativ gutes Angebot bereitgestellt.
2. Im Planungszeitraum sind aber unter den sich weiter verändernden wirtschaftlichen und demografischen Rahmenbedingungen weitere Anstrengungen notwendig, dass Erreichte zu sichern und weiter zu verbessern sowie neue Herausforderungen zu meistern.

### Handlungsbedarf

Abweichend von der ursprünglichen Erwartung zeigt sich insgesamt, dass das ÖPNV-Netz im Stadtverkehr, sowohl bei der Straßenbahn als auch im Busverkehr, bereits weitgehende strukturelle Anpassungen durchlaufen und eine im Wesentlichen bedarfsgerechte Struktur aufweist. Alle Relationen mit überdurchschnittlichen Entwicklungspotenzialen werden durch umsteigefreie, auf das Zentrum ausgerichtete ÖPNV-Verbindungen abgedeckt.

Eine grundsätzliche Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes, insbesondere der ÖPNV-Infrastruktur, ist daher nicht notwendig. Dennoch ergeben sich Ansätze für Maßnahmen, die zu einer nachfragegerechteren Strukturierung und Verständlichkeit des Linienangebots führen und Parallelangebote zwischen Stadt- und Regionallinien vermindern sollen.

Anknüpfungspunkt für Angebotsveränderungen sind daher primär die Bedienungshäufigkeiten und -zeiträume, die auf die zukünftig deutlichere Herausbildung einzelner, radial ausgerichteter Relationen und auf die Nachfragestruktur im Tagesverlauf abzustimmen sind.

## 5 Angebots- und Maßnahmenplan sowie finanzieller Handlungsrahmen

### 5.1 Leitbild des ÖPNV-Beitrags zur Stadtentwicklung

Das Leitbild des ÖPNV-Beitrags zur Stadtentwicklung ist von Bedeutung für die Vermarktung des Angebotskonzepts und des ÖPNV-Angebotes selbst, für dessen öffentliche Wahrnehmung und die Erhöhung der Akzeptanz und Nutzungsintensität:



*Grenzenlos öffentlich mobil -  
ökologisch und effizient*

Dieses Leitbild ist durch folgende Qualitätsaspekte zu untersetzen:

1. Entscheidend für den Kunden und die Annahme eines Angebots ist immer dessen Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit (Betriebszeit und Taktdichte, Ausfall- und Verspätungsquote)
2. Fahrzeugqualität (dabei ist die Tram schon an sich ein Qualitätsmerkmal), Modernität und Komfort, Umweltstandard
3. Fahrgastinformation
4. Sichtbare Schritte in Richtung Barrierefreiheit in allen Bereichen (Fahrzeuge, Infrastruktur, Fahrgastinformation)

### 5.2 Verkehrspolitische Zielstellungen - Leitlinien der Angebotsgestaltung

Die verkehrspolitische Zielstellung der Stadt Frankfurt (Oder) besteht auch künftig in der Gewährleistung der sozialen und wirtschaftlichen Ziele der Angebots- und Tarifgestaltung auf der Grundlage des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg. Es ist unter den finanziellen Rahmenbedingungen das jeweils bestmögliche ÖPNV-Angebot zu gestalten.

Dafür werden folgende Leitlinien beschlossen:

- 1) Das ÖPNV-Angebot ist laut geltendem Nahverkehrsplan zu gestalten. Der **Nahverkehrsplan** bildet den **Rahmen und das Steuerungsinstrument** für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs und wirkt inhaltlich auf eine **Optimierung der Einflussfaktoren** für seine Wirtschaftlichkeit hin.
- 2) Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung der Bevölkerung ist eine wesentliche Aufgabe der **Daseinsvorsorge**. Der ÖPNV soll zur Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Klima- und Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen, eine **attraktive Alternative** zum MIV darstellen und somit zu einem nachhaltigen stadtverträglichen Verkehr beitragen.
- 3) Das ÖPNV-Angebot soll zur Wahrnehmung der Funktionalität und Attraktivität der Stadt als Oberzentrum der Region, also Standort für Wohnen, Arbeiten, Ausbildung und Dienstleistung und zur

Erreichung der Ziele der Stadtentwicklung beitragen. Diese sind insbesondere im Integrierten Stadtentwicklungskonzept (INSEK) und in den Klimaschutzzielen der Stadt festgelegt.

- 4) Die Stadt Frankfurt (Oder) benötigt schnelle, häufige und zuverlässige **SPNV-Verbindungen** mit der Hauptstadt Berlin, dem künftigen Flughafen BER, dem gemeinsamen Wachstumskern Eisenhüttenstadt und weiteren benachbarten Mittelzentren. Für die gemeinsame Entwicklung der Oderregion bedarf es der **Vernetzung der deutschen und polnischen Zentren und Wachstumskerne** im Fern- und Regionalverkehr. Eine Anbindung der benachbarten Oberzentren Gorzow und Zielona Gora über Küstrin/Kostrzyn bzw. Rzepin an die Bundeshauptstadt Berlin und den zukünftigen Flughafen BER erhöht die Inanspruchnahme der radial verlaufenden Regionallinien insgesamt und befördert das strukturelle Zusammenwachsen der Grenzregion.
- 5) Die vorhandenen **Zugangsstellen zum SPNV** innerhalb des Stadtgebietes mit den Bahnhöfen Frankfurt (Oder) und Rosengarten sowie den Haltepunkten Neuberesinchen und Helenesee sind Schnittstellen zwischen dem SPNV und üÖPNV. In Ergänzung zum Busbahnhof mit Stadt- und Regionalverkehr auf dem Bahnhofsvorplatz ist die Straßenbahn mit den Haltestellen Bahnhofstraße und Dresdener Platz von zwei Seiten mit dem Bahnhof verknüpft. Zielsetzung ist weiterhin, mit einer perspektivischen Öffnung des Bahnhofs nach Südwesten (nach Altberesinchen) die Funktionalität als Schnittstelle zu verbessern.
- 6) Das ÖPNV-Angebot ist als **ganzheitliches, integriertes System** aus Straßenbahn, Stadtbus, Bedarfsverkehren, Regionalbus und SPNV zu gestalten. Die unterschiedlichen Aufgabenträger und Betreiberunternehmen sollen sich dabei abstimmen und die jeweiligen Angebote **arbeitsteilig verknüpfen**. Die **Anschlussicherung** erfolgt im Wesentlichen über ein Regionales Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL) VBB-Sternpunkt. Auf den wesentlichen Reiserelationen und den wichtigsten Umstiegsmöglichkeiten muss eine sinnvolle zeitliche Vertaktung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln vorgenommen werden, um Reisezeiten zu verringern und damit das ÖPNV-System attraktiv zu machen. Hierbei sind besonders die Bedarfe mobilitätseingeschränkter Menschen zu beachten.
- 7) Die Angebotsgestaltung im städtischen ÖPNV soll grundsätzlich **angebotsorientiert**, also nachfragegerichtet, erfolgen. Das heißt, dass zwar vorhandener Nachfrage entsprochen wird, gleichzeitig aber auch neue Angebotsanreize für eine stärkere ÖPNV-Nutzung entstehen. Auch in nachfrageschwachen Teilgebieten und Zeiten ist eine **angemessene ÖPNV-Bedienung** zu gewährleisten.
- 8) Fahrgastverlusten aufgrund des Einwohnerrückganges und der Entwicklung des Motorisierungsgrades ist durch **Anpassung des ÖPNV-Systems** an die sich verändernden Rahmenbedingungen der Stadtentwicklung, insbesondere des Stadtumbaus, entgegenzuwirken. Es muss bei der Stadtentwicklung auf die Stärkung von ÖPNV-Achsen in der Art hingewirkt werden, dass nach weitgehendem Abschluss der Rückbaumaßnahmen bei den betreffenden Flächen vordringlich eine zügige Nachnutzung erfolgt. In nachfrageschwachen Räumen und Zeiten müssen die Maßnahmen im ÖPNV auf eine Anpassung des Angebots sowie auf die Erschließung neuer Nachfragepotenziale gerichtet sein.
- 9) Die **Straßenbahn** bildet in Frankfurt (Oder) weiterhin das Rückgrat in einem gewachsenen Nahverkehrssystem. Die Straßenbahn bleibt **Hauptträger im ÖPNV** der Stadt, indem sie die Bedienung der meisten nachfragestarken radialen innerstädtischen Verkehrsachsen übernimmt. Umfangreiche infrastrukturelle Sanierungen sowie Haltestellenum- und -neubauten haben zur **Erhö-**

- hung der Stabilität und Qualität** des Straßenbahnbetriebes beigetragen und auch zu Fördermittel- und Zweckbindungen geführt. Zur Sicherung der Bedienqualität ist die Sanierung der Gleis- und Stromversorgungsanlagen unter Beachtung der Bedienungen des Stadtumbaus weiterzuführen, um den hohen Beförderungsanteil der Straßenbahn zu halten.
- 10) Ziel ist eine **tragfähige Vernetzung der ÖPV-Systeme** im Sinne der beschlossenen Doppelstrategie gem. „Strategiekonzept für den Öffentlichen Personennahverkehr für die Doppelstadt Frankfurt (Oder) - Slubice“. Perspektivische Zielstellung soll eine mittel- bis langfristige Prüfung der Freihaltetrassen des Flächennutzungsplanes sein.
  - 11) Der **Stadtbusverkehr** wird in Frankfurt (Oder) weiterhin die Funktion der Netzergänzung zur Straßenbahn haben. Neben der Flächenerschließung in den Achsenzwischenräumen werden auch ausgewählte Achsenverkehre angeboten (dort, wo keine Straßenbahntrasse vorhanden ist) sowie tangentielle Verbindungsaufgaben wahrgenommen.
  - 12) Ein ÖPNV-System aus Straßenbahn und Stadtbussen mit ökologischem Antriebssystem ist ein Alleinstellungsmerkmal für einen besonders **emissionsarmen ÖPNV**, welches nachhaltig gesichert werden soll.
  - 13) Bei der Angebotsgestaltung im ÖPNV ist den **Anforderungen von Schülern und Studenten** angemessen gerecht zu werden. Schülerfahrten aus dem Umland der Stadt sollen möglichst direkt zu den Schulen geführt werden.
  - 14) Die **Regionalbuslinien** sichern die Erreichbarkeit und die Verbindung zwischen den Nachbarkreisen und dem Oberzentrum Frankfurt (Oder) sowie mit dem Bahnhof als besondere Schnittstelle zum Schienenpersonennahverkehr, dort wo keine unmittelbare SPNV-Verbindung besteht. Im Stadtverkehr ist weiterhin das Ziel zu verfolgen, **Parallelverkehren** zwischen Regionallinien und Stadtlinien (Straßenbahn und Bus) dort abzubauen, wo diese konkurrierend und nicht im vorrangigen Fahrgastinteresse sind. Um Qualitätsverluste zu vermeiden, sind Kombinationslösungen aus Stadt- und Regionallinien zu priorisieren. Eine mögliche Brechung von Regionallinien und Übergabe der Fahrgäste an den Stadtverkehr soll vorrangig außerhalb der Hauptverkehrszeit erfolgen.
  - 15) Durch **flexible Bedienungsformen** kann das ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Teilräumen und Zeiten für die Nutzer kundenorientierter verbessert, den Nachfragestrukturen angepasst und damit rationeller gestaltet und ein flächenhaftes Grundangebot gesichert werden. Diese bedarfsgerechte Alternative ist auch im Tagesverkehr in Vorort- und Stadtrandrelationen auf ihre Wirksamkeit und Akzeptanz zu prüfen. Dabei sind vorhandene Taxi- und Mietwagenpotenziale nach Möglichkeit in den ÖPNV einzubinden.
  - 16) **Qualität und Bedienungsstandards** des städtischen ÖPNV sind - gemessen an den finanziellen Möglichkeiten der Stadt - auf hohem Niveau zu gestalten, orientieren sich an dem vom Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg herausgegebenen Leitfaden über Qualitätsstandards im VBB in der jeweils geltenden Fassung und sind entsprechend der lokalen Rahmenbedingungen anzuwenden.
  - 17) Die spezifischen Bedürfnisse von Senioren und Fahrgästen mit eingeschränkter Mobilität sind bei der **barrierefreien Gestaltung** der Haltestelleninfrastruktur, dem Fahrzeugeinsatz, der Fahrgastinformation und der Angebotsgestaltung in herausgehobener Weise und zunehmend zu berücksichtigen. Es wird im Planungszeitraum darauf hingearbeitet, dass die gesetzlichen Anforderun-

gen zur Barrierefreiheit des ÖPNV bis 2022 nach § 8 Abs. 3 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) möglichst weitgehend erfüllt werden können.

- 18) Die Stadt Frankfurt (Oder) bekennt sich zur Anwendung des **VBB-Tarifs** und setzt sich in den zuständigen Gremien des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg für eine maßvolle Entwicklung der Beförderungstarife ein. Maßvoll bedeutet, dass die Interessen der Fahrgäste, des Aufgabenträgers und der durchführenden Verkehrsunternehmen angemessen Berücksichtigung finden.
- 19) Der Aufgabenträger wirkt gemeinsam mit seinem kommunalen Verkehrsunternehmen ständig auf eine Verbesserung der Qualität und Wirtschaftlichkeit des Angebotes hin. Schwerpunkte bilden dabei die Abstimmung von Angebot und Nachfrage, das **Qualitäts- und Störungsmanagement**, die Funktionalität der **ÖPNV-Organisation** und das **Leistungsdurchführungscontrolling**.

### 5.3 Organisatorischer und finanzieller Handlungsrahmen

Der organisatorische und finanzielle Handlungsrahmen wird durch folgende Leitlinien definiert:

- 1) Die Stadt Frankfurt (Oder) nimmt ihre Funktion gemäß § 3 ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg als **Aufgabenträger für den übrigen ÖPNV** in ihrem Zuständigkeitsgebiet wahr.
- 2) Der Stadt kommt danach sowohl die volle **Aufgabenverantwortung** als auch die volle **Ausgabenverantwortung** für die Verwendung eigener Mittel sowie nach der Neuordnung der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg auch für die Verwendung der Landesmittel für die ÖPNV-Förderung zu. Hierzu gehören auch die Mittel für die investive Landesförderung von Infrastrukturmaßnahmen im Rahmen der pauschalierten Zuführung und der Objektförderung nach der ÖPNV-Investitionsrichtlinie des Landes.
- 3) Als **freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe** wird der üÖPNV als Teil der **Daseinsvorsorge** anerkannt. Grundsätzlich wird für die Erbringung von ÖPNV-Angeboten ein möglichst hohes Maß an Eigenwirtschaftlichkeit und Kostendeckung durch Erlöse angestrebt.
- 4) In dem Maße, wie diese objektiv nicht herstellbar ist, nimmt die Stadt ihre Aufgabenträgerschaft im Besonderen wahr und stellt durch Einflussnahme auf die Angebotsgestaltung, Kontrolle der Leistungsdurchführung und **Mitverantwortung in der Finanzierung** das ÖPNV-Angebot sicher.
- 5) Die Stadt Frankfurt (Oder) ist nach Art. 2 lit. c **zuständige örtliche Behörde für die Vergabe Öffentlicher Dienstleistungsaufträge (ÖDLA)** im üÖPNV. Gemäß Beschlussfassung der Stadtverordnetenversammlung wurden diese im Wege der marktorientierten **Direktvergabe** nach Art. 5 Abs. 2 der Verordnung (EG) 1370/2007 **an den internen Betreiber** Stadtverkehrsgesellschaft mbH Frankfurt (Oder) mit Wirkung vom 01.01.2016 für 22,5 Jahre vergeben.
- 6) Der Aufgabenträger hat die **ÖPNV-Ausgleichfinanzierung** durch die Vergabe des ÖDLA für die gebündelten Leistungen, gebunden an die Liniengenehmigungen sichergestellt. Dabei ist zu gewährleisten, dass auch bei Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen (Landesmittelzuführung, Investitionsförderung, Wirtschaftlichkeit der Leistungsdurchführung, durch eine Umsatzsteuerpflicht für Zuschüsse) der Haushalt der Stadt sowie der im Querverbund ebenfalls Finanzierungsaufgaben übernehmenden Einrichtungen dies sicherstellen.

## 5.4 Strategie der integrierten Angebotsüberplanung

Im Ergebnis der der Untersuchungen zur Potenzialentwicklung und zur strukturellen Entwicklung der Rahmenbedingungen der ÖPNV-Nachfrage sowie deren Übereinstimmung mit Dimensionierung und Strukturierung des ÖPNV-Angebotes in **Abschnitt 4** war festgestellt worden, dass

- bereits weitgehende strukturelle Anpassungen vorgenommen worden sind,
- nachfragestarke Relationen mit guten Entwicklungspotenzialen bereits weitgehend adäquat bedient werden,
- eine grundsätzliche, insbesondere infrastrukturelle Neustrukturierung des ÖPNV-Netzes daher nicht notwendig ist,
- Maßnahmenansätze eher zu einer nachfragegerechteren Strukturierung und Verständlichkeit des Linienangebots führen sollen,
- Anpassungsmöglichkeiten des Angebots daher primär bei Bedienungshäufigkeiten und -zeiträumen liegen sollten, die auf die zukünftig deutlichere Herausbildung einzelner, radial ausgerichteter Relationen und auf die Nachfragestruktur im Tagesverlauf abgestimmt werden sollen.

Die Umsetzung erfolgte in Form der Planung von insgesamt **3 Zielnetzen**, bei denen die Schwerpunktsetzung in differenzierter Weise auf dem Straßenbahnnetz, dem Stadtbusnetz sowie einer besonderen Kombination aus beiden Systemen lag. Zusätzlich waren Planungen für die Führung der Regionallinien und speziell die vorrangig dem Schülerverkehr dienenden Regionallinien Bestandteile der Zielnetzdefinition.

Die Zielnetzvarianten wurden im ÖPNV-Beirat der Stadt und zwei speziellen ÖPNV-Workshops diskutiert und eine Vorzugsvariante ausgewählt. Diese ist Gegenstand des Nahverkehrsplanes und wird im Folgenden erläutert.

## 5.5 Vorgabe quantitativer Bedienungsstandards

Der quantitative Bedienungsstandard ist ein Mindeststandard und insofern wesentlicher Teil der Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und einer ausreichenden Verkehrsbedienung durch den Aufgabenträger. Er dient pragmatisch der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben der Stadt und deren Kontrolle für den Einzelfall.

Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehr beinhaltet

- a) Die Festlegung der Verkehrs- und Betriebszeiten,
- b) Eine Kategorisierung des ÖPNV-Netzes, mit Festlegung von Vorgaben zur Mindestbedienung von Verkehrsachsen und sonstigen Relationen (mit Zuordnung von Linien) sowie deren Taktung,
- c) die Festlegung von Erschließungsvorgaben für Teilgebiete und Ortsteile mit öffentlichen Verkehrsmitteln.

Dabei liegen Bedienungsstandards für einbrechende Regionalverkehre nicht im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers Stadt Frankfurt (Oder), jedoch sind entsprechende Abstimmungen mit den benachbarten Aufgabenträgern, ggf. unter Mitwirkung der Genehmigungsbehörde des Landes (LBV), sinnvoll.

#### Verbindlichkeit der Festlegungen

Der Bedienungsstandard für den Stadtverkehr ist verbindlich einzuhalten. Der vorgegebene Standard ist ein Mindestbedienungsstandard. Er kann überschritten werden, wenn dies aus betriebstechnologischen Gründen (Fahrzeugumläufe) sinnvoll oder durch eine besondere oder hohe Fahrgastnachfrage gerechtfertigt ist. Eine Unterschreitung ist dann zulässig, wenn darauf beruhende Verkehrsangebote über einen angemessen langen Zeitraum nicht oder deutlich nicht adäquat nachgefragt worden sind oder bei denen sich im Einzelfall ein unangemessen hoher betriebstechnologischer Aufwand ergeben würde. Beides ist dem Aufgabenträger in geeigneter Weise anzuzeigen.

#### 5.5.1 Bedienungszeiträume und Verkehrszeiten

Bei den Bedienungszeiten gibt es grundsätzlich keine Unterscheidung zwischen Straßenbahn und Busverkehr. Die vorgesehenen Zeiträume sind in folgender Tabelle aufgeführt:

Tabelle 5-1 Verkehrszeiten

Betriebstag	Tageszeit							
	4 - 6	6 - 8	8 - 9	9 - 13	13 - 17	17 - 18	18 - 19	19 - 23
Montag - Freitag	SVZ	HVZ	NVZ	NVZ	HVZ	NVZ	NVZ	SVZ
Samstag		SVZ	SVZ	NVZ	NVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Sonn-/Feiertag		SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ	SVZ

Die Hauptverkehrszeiten (HVZ) und Normal- oder Nebenverkehrszeiten (NVZ) stellen die Zeiten eines über den Grundtakt hinaus verdichteten Tagesverkehrs dar. Da in der gegenwärtigen Nachfragestruktur Früh- und Nachmittagsspitze nur schwach ausgeprägt sind, soll es hierbei nur geringe Unterschiede zwischen HVZ und NVZ geben und grundsätzlich im gleichen Takt gefahren werden. In den Schwachverkehrszeiten (SVZ), also Tagesrandzeiten der Werktage und am Sonntag, ist eine Bedienung im Grundtakt angemessen und ausreichend.

#### 5.5.2 Kategorisierung des ÖPNV-Netzes und Funktionalität

Die Kategorisierung der Bedienungsrelationen ist ein zentrales Gestaltungsinstrument zur Umsetzung der Vorgaben des Bedienungsstandards in der Planung des Leistungsangebotes entsprechend der Verkehrsnachfrage.

Folgende Kategorien von Bedienungsrelationen werden festgelegt:

**Tabelle 5-2 Kategorisierung des ÖPNV-Netzes (Stadtlinien)**

<p><b>Kategorie A</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung täglich in HVZ/NVZ mind. im 30-min-Takt, in SVZ mind. im 60-min-Takt</li> <li>• Linien 1, 2, 4, 981 (im Abschnitt Spitzkrug - Kopernikusstraße)</li> </ul>
<p><b>Kategorie B</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung Mo-Fr im 60-min-Takt (Verdichtung in HVZ möglich), Wochenende im 120-min-Takt</li> <li>• Verkürzter Bedienungszeitraum bis 21 Uhr</li> <li>• Linien 980, 981 (im Abschnitt Spitzkrug - Booßen), 982, 983</li> </ul>
<p><b>Kategorie C</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung Mo-Fr nur in HVZ/NVZ im 60-min-Takt, am Wochenende eingeschränkt im 120-min-Takt</li> <li>• Linie 984, 987</li> <li>• Zusätzlich ggf. auch als bedarfsabhängige Angebote</li> </ul>
<p><b>Kategorie D - („Verstärkerlinien“)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bedienung nicht täglich, Taktangebot entspricht dem der verstärkten Linie(n)</li> <li>• Verkehrt parallel zu einer oder mehreren Linien der Kategorien A-C</li> <li>• Linien 3, 5 und 987 (im Abschnitt Spitzkrug - Kopernikusstraße)</li> </ul>
<p><b>Sonderkategorie N - („Nachtlinien“)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Herstellung einer Mindesterschließung und Mindestverbindung zwischen 23:00 und 05:00 Uhr</li> <li>• Linie N1</li> <li>• Zusätzlich ggf. auch als bedarfsabhängige Angebote</li> </ul>

Aus Gründen der Merkbareit ist ein Angebot in stabilen Taktfamilien anzustreben. Durch Überlagerung von Angeboten mehrerer Linien entstehen nach Stadtgebieten differenzierte, verdichtete Fahrtenfolgen:

**Tabelle 5-3 Fahrtenfolgenorientierung (Stadtlinien)**

Stadtgebiet / Verkehrszeit	HVZ	NVZ	SVZ
Kernstadt	10/20	20	30
Kernstadtnaher Bereich (mit hoher Nutzungsdichte)	10/20	20/30	60
Außenbereich	(30)/60	60	60/120

### 5.5.3 Mindesterschließungsvorgaben für Teilgebiete und Ortsteile

Die Zielstellung für den Tagesverkehr an Werktagen (Mo-Fr, ohne SVZ) ist, dass im Stadtgebiet keine Haltestelle seltener als zwei Mal pro Stunde angefahren wird. Ausnahmen bilden hier lediglich Haltestellen von in Randbereichen liegenden Streckenabschnitten

- Bahnhof Rosengarten - Markendorf, Ort
- Spitzkrug - Booßen
- Anger - Lossow/Helenesee
- Wintergarten - Neuberesinchen
- Klingenthal

auf denen jedoch in HVZ und NVZ mindestens ein für den Fahrgast leicht zu merkender 60-min-Takt angeboten werden soll.

Grundsätzlich sind alle verkehrlich selbständigen Teilflächen im Stadtgebiet mit mindestens 100 Einwohnern und/oder Arbeitsplätzen durch den ÖPNV zu erschließen. Bei sehr geringer Nachfrage ist dies auch mit flexiblen Angeboten zulässig.

### 5.5.4 Festlegungen zur Gestaltung der Verknüpfungen zwischen den ÖPNV-Systemen und zum ÖPNV-Zugang

Die Verknüpfung zwischen SPNV, Straßenbahn und Busliniennetz sowie zwischen den Straßenbahn- und Buslinien erhält bei der Gestaltung eines attraktiven ÖPNV durch die hierarchische Netzstruktur wachsende Bedeutung. Dadurch und durch die gesetzliche Vorgabe nach § 8 Abs. 3 PBefG zur Herstellung vollständiger Barrierefreiheit erhöhen sich die funktionalen und baulichen Gestaltungsanforderungen an die Verknüpfungspunkte im Planungszeitraum und darüber hinaus.

#### Auswahl

Maßstab für eine Kategorisierung als Verknüpfungspunkt ist die funktionale Bedeutung im Netz, in Verbindung mit einer hohen Fahrtenzahl und einem hohen Umsteigeraufkommen.

Die generelle Forderung des Nahverkehrsplanes für die angegebenen Verknüpfungspunkte besteht in der Wahrung von Anschlüssen zwischen den Fahrten der Verkehrsträger des ÖPNV.

Folgende **Verknüpfungspunkte** werden festgelegt:

- Bahnhof/Busbahnhof
- Dresdener Platz
- Zentrum
- Brunnenplatz/Magistrale

Darüber hinaus sind folgende **wichtige Haltestellen** (Linienendhaltestellen) von besonderer Bedeutung für den innerstädtischen ÖPNV:

- |                   |                                  |
|-------------------|----------------------------------|
| • Messegelände    | • Kopernikusstraße               |
| • Neuberesinchen  | • Spitzkrug Nord                 |
| • Markendorf, Ort | • Europa-Universität/Europaplatz |

Im ÖPNV der Stadt Frankfurt (Oder) besteht ein seit Jahren bewährtes System der **Anschlussicherung** unter Beteiligung aller beteiligten Verkehrsträger. Dadurch ist es möglich, Umsteigebeziehungen auch bei Fahrplanabweichungen zu ermöglichen und so die Reisekette für den Fahrgast und damit die Nutzungsattraktivität des ÖPNV erheblich zu erhöhen. Die technische Realisierung erfolgt über das Rechnergestützte Betriebsleitsystem (RBL) VBB-Sternpunkt, verbunden mit den Leitsystemen der SPNV-Unternehmen.

#### Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und Zugangsstellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit, Nutzungsfähigkeit 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 sind im VBB-Leitfaden „Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg“ und im Handbuch „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ Richtwerte definiert. Diese erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Baulastträger als auch der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), wie 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. Die Festlegung der genannten Kategorisierungskriterien und Ausstattungsmerkmale durch den VBB, insbesondere der Kategorie C, ist vorrangig für Zugangsstellen außerhalb komplexer Stadtverkehre anwendbar. Eine gesonderte Feststellung für Stadtverkehrssysteme wird angeregt.

Eine besondere Anforderung und Herausforderung ergibt sich aus der Vorgabe nach § 8 Abs. 3 des novellierten PBefG, wonach bis zum 01.01.2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen ist. Auf der Grundlage von § 62 Abs. 2 PBefG können die Länder aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen Einschränkungen festlegen. Die Aufgabenträger können im Nahverkehrsplan konkrete Ausnahmen festlegen. Die Stadt Frankfurt (Oder) geht davon aus, dass im Bereich der Haltestelleninfrastruktur - ungeachtet von einem konsequenten Hinwirken auf dieses Ziel - ohne eine verstärkte Förderung über Bund und/oder Land die Vorgabe aufgrund mangelnder Finanzierungskraft nicht in vollem Umfang realisierbar sein wird. Daher wird die Rangfolge der Umsetzung an der Kategorisierung der Zugangsstellen orientiert. Die Zuständigkeit für Bau und Ausbau von Haltestellen des übrigen ÖPNV liegt laut § 9 des Brandenburgischen Straßengesetzes (BbgStrG)<sup>15</sup> bei den Baulastträgern. Bei den weitaus meisten Haltestellen ist dies die Stadt Frankfurt (Oder). Diese Zuständigkeit gilt auch für die im Stadtgebiet gelegenen Haltestellen, die ausschließlich durch Regionalbusse genutzt werden.

<sup>15</sup> BbgStrG - Brandenburgisches Straßengesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.07.2009 (GVBl. I/09 Nr. 15, S. 358, zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 10.07.2014 (GVBl. I/14 Nr. 32)

An den Mobilitätsschwerpunkten Bahnhof und Brunnenplatz/Magistrale sollen zusätzlich weitere Ausstattungsmerkmale (Bike & Ride, Carsharing, E-Ladestationen usw.) in Realisierung der multi- und intermodalen Verkehrsmittelbereitstellung eingerichtet werden.

## 5.6 Angebots- und Maßnahmenplan - Einzelmaßnahmen und Maßnahmenkomplexe

### 5.6.1 Entwicklung des Angebotes im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Stadt Frankfurt (Oder) hat nur mittelbaren Einfluss auf die Gestaltung der SPNV-Angebote und der dafür erforderlichen Infrastruktur. Nach dem Regionalisierungsgesetz und dem ÖPNV-Gesetz des Landes Brandenburg ist das Land Brandenburg Aufgabenträger des SPNV. Das für den SPNV zuständige Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) bedient sich in der Planung, Organisation und Kontrolle des SPNV des VBB als Regieebene. Grundlage für die Entwicklung des SPNV-Angebotes ist der aktuelle Landesnahverkehrsplan für den Zeitraum 2013 bis 2017. Darin sind die geplanten Infrastruktur- und Bedienungsangebote nach Zielnetzen mit differenzierten Umsetzungshorizonten 2013, 2016 und Perspektivnetz festgelegt.

- a) Der Umsetzungshorizont 2016 ist durch die Eröffnung des Bahnhofes Berlin Ostkreuz geprägt, dessen Fertigstellung sich jedoch bis mindestens 2017 verzögert. Bezogen auf das die Stadt Frankfurt (Oder) bedienende SPNV-Angebot ergibt sich der zusätzliche Halt in Berlin-Ostkreuz mit vielfältigen Umstiegsmöglichkeiten.
- b) Im Rahmen des Perspektivnetzes sind die Stadt Frankfurt (Oder) betreffend keine Veränderungen gegenüber dem (eigentlichen) Zielnetz 2016 vorgesehen:

Tabelle 5-4 SPNV-Bedienungskonzept Perspektivnetz (nach 2016)

Linie	Laufweg	Takt Mo-Fr	Takt Sa, So	Bemerkungen
RE 1	Magdeburg Hbf - Brandenburg Hbf - Berlin Stadtbahn (mit Halt Ostkreuz) - Frankfurt (Oder) - Eisenhüttenstadt - Cottbus [HVZ]	60	60	Verlängerung einzelner Expresszüge von Eisenhüttenstadt nach Cottbus
RE 1	Brandenburg Hbf - Berlin Stadtbahn (mit Halt Ostkreuz) - Frankfurt (Oder)	60	60	
RB 11	Frankfurt (Oder) - Cottbus	60	60	
RB 36	(Berlin-Lichtenberg <sup>16</sup> ) - Königs Wusterhausen - Beeskow - Frankfurt (Oder)	60	60/120	120-min-Takt Sa, So Beeskow - Frankfurt (Oder)
RB 60	Eberswalde Hbf - Wriezen - Frankfurt (Oder)	60/120	120	120-min-Takt zwischen Wriezen und Frankfurt (Oder)
RB 91	Frankfurt (Oder) - Rzepin	Einzelzüge		Taktverkehr angestrebt

<sup>16</sup> In Abhängigkeit von der Abstimmung mit Berlin

Der Landesnahverkehrsplan 2013 - 2017 sieht in seinem Kapitel 5.2.2 Handlungsbedarf bei nachfrage-schwachen Zugangsstellen zum SPNV-Netz, d. h. Stationen mit dauerhaft weniger als 50 Ein- und Aussteigern pro Tag. Dabei wird in Stationen mit Optimierungsbedarf und Stationen mit Entscheidungsbedarf unterschieden. Auf dem Gebiet der Stadt Frankfurt (Oder) wird in der Kategorie Optimierungsbedarf die SPNV-Station Helenesee eingeordnet.

Neben der guten Erreichbarkeit von Berlin, Eisenhüttenstadt und Cottbus ist die Anbindung an den künftigen Flughafen BER für die Stadt Frankfurt (Oder) von großer Bedeutung. Da eine SPNV-Direktverbindung nicht ermöglicht wird, sind komfortable Umsteigeverbindungen mit kurzen Anschlüssen und kurzer Gesamtreisezeit erforderlich.

Gegenwärtig in der Prüfung befinden sich Möglichkeiten einer weiteren Verdichtung der SPNV-Bedienung zwischen Berlin und Frankfurt (Oder) aufgrund der sehr hohen Kapazitätsauslastung.

Das MIL bereitet für das Jahr 2017 eine Fortschreibung des Landesnahverkehrsplanes vor.

## 5.6.2 Maßnahmen zur Angebotsentwicklung im Stadtlinienverkehr

### 5.6.2.1 Maßnahmen im Straßenbahnnetz

#### Linienkonzept

Für das Straßenbahnnetz werden keine grundlegenden Änderungen vorgesehen. Aufgrund der negativen Entwicklungstendenzen im Bereich Neuberesinchen besteht allerdings die Möglichkeit und das Erfordernis einer Leistungseinschränkung auf dem Streckenabschnitt Kleist-Forum - Neuberesinchen. Dies soll durch eine starke Reduzierung des Angebots auf der Linie 5 erreicht werden, so dass Neuberesinchen tagsüber nur noch im 20-min-Takt durch die Linie 1 an das Zentrum angebunden wird.

Der Nachteil dieser Maßnahme ist, dass das Sprachenzentrum der Europa-Universität nicht mehr zu jeder Tageszeit umsteigefrei an den Bahnhof angebunden wäre und die Fahrgäste auf dieser Relation umsteigen müssten. Daher soll die Linie 5 nicht komplett eingestellt werden, sondern zu den Hauptverkehrszeiten zum Sprachenzentrum weiterhin als Verstärkerlinie verkehren. Die Hauptverkehrszeit sollte sich hier speziell an den Vorlesungszeiten orientieren und daher erst gegen 9:30 Uhr enden. In entgegengesetzter Richtung sollte der Einsatz der Linie 5 gegen 16:15 Uhr beginnen, so dass noch bis ca. 16:45 Uhr auf der Linie 2 stadtauswärts ein 10-min-Takt angeboten werden kann. Um diese Übereck-Verkehre ganztägig anzubieten zu können, ist als flankierende Maßnahme im Busnetz die Verdichtung der Linie 982 auf einen Stundentakt vorgesehen. Im Jahr 2017 soll eine Abstimmung zur grundsätzlichen Neubetrachtung der Linienführung der Linie 5 erfolgen. Die Zielsetzung der bedarfsgerechten Umsetzung soll zum Fahrplanwechsel 2018/2019 erfolgen.

Die Maßnahmen im Straßenbahnnetz sind zusätzlich dadurch gekennzeichnet, dass die östlichen Linienäste der Linien 1 und 4 getauscht werden.

#### Bedienungshäufigkeit

Prinzipiell bleibt die Bedienungshäufigkeit auf den Straßenbahnlinien weitgehend unverändert. Die entfallende Leistung auf Linie 5 soll für die Verdichtung der Linie 2 im Abschnitt Messegelände - Kleist-Forum auf einen 10-min-Takt im gleichen Zeitraum (9:30-16:00 Uhr) eingesetzt werden. Zwischen Zent-

rum und Europa-Universität würden sogar 9 Fahrten pro Stunde entstehen. Die Leistungsumschichtung zwischen den Linie 5 und 2 wurde auch in einer abgeschwächten Form geprüft, was sich aber als betriebstechnologisch ungünstig erwiesen hat und verworfen wurde. Aufgrund der um 1/3 kürzeren Liniennlänge der Linie 2 gegenüber der Linie 5 führt die Maßnahme dennoch zu Minderleistungen, die wiederum für verbleibende Einzelfahrten als Verstärker im Berufs- und/oder Universitätsverkehr eingesetzt werden können (Umfang 15 Fahrtenpaare pro Tag). Hierbei sollte ein stärkerer Abgleich mit den Vorlesungszeiten der Universität erfolgen.

### 5.6.2.2 Maßnahmen im Stadtbusnetz

#### Tagesnetz

Folgende Maßnahmen zur Angebotsverstärkung werden vorgesehen:

- Stärkung der Relation Spitzkrug <> Hansaviertel <> Zentrum <> Kopernikusstr. (Linie 981)

Aufgrund der hohen Nachfrage der Linie 981 und der Bedienung zweier Relationen mit überdurchschnittlichen Entwicklungstendenzen (R2 und R3) ist in diesem Bereich ein verstärktes Angebot vorgesehen. Dafür wird auf der Linie 981 Mo-Fr bis zum Geschäftsschluss im SMC zwischen Spitzkrug und Bahnhof eine Bedienung im 10/20-min-Takt angeboten, nach Geschäftsschluss im 20/30-min-Takt.

Im Abschnitt Bahnhof - Kopernikusstraße wird ein 10/20-min-Takt angeboten, wobei die Linie 981 als einzige Linie verkehrt. Am Wochenende wird diese Relation im 30/60-min-Takt bedient.

- Stärkung der Relation Zentrum (Universität) <> Slubice (Linie 983)

Die steigenden Fahrgastzahlen zeigen die wachsende Bedeutung dieser Verbindung, insb. für Studenten, zunehmend aber auch für Pendler und Sonstige. Aufgrund dieser Entwicklung sollte Mo-Fr eine maßvolle Leistungssteigerung durch eine Taktverdichtung auf einen 30-min-Takt Mo-Fr in der HVZ früh und nachmittags vorgesehen werden, um weitere Anreize zur ÖPNV-Nutzung zu setzen. Die Uni-Schleife wird dabei nur in Lastrichtung befahren.

Die gleiche Maßnahme soll künftig auch an Samstagen in Erwägung gezogen werden (dann ohne „Uni-Schleife“).

Folgende Maßnahmen zur Kompensation von Mehrleistungen und weiteren Angebotsanpassung sollen vorgesehen werden:

- Geänderte Anbindung von Seefichten an das Zentrum

Die Anbindung erfolgt nur noch über die Linie 980. Eine Verbesserung der Anbindung von Seefichten kann dennoch erreicht werden. Durch die veränderte Linienführung im Bereich Schubertstraße entstehen neue Umsteigemöglichkeiten aus den Bereichen Seefichten und Messering zur Straßenbahn an der Haltestelle Messegelände, wodurch weitere Verbindungen in die Innenstadt (allerdings mit Umstieg) geschaffen werden können.

- Angebotsanpassungen/-reduzierung bei den Tangentiallinien

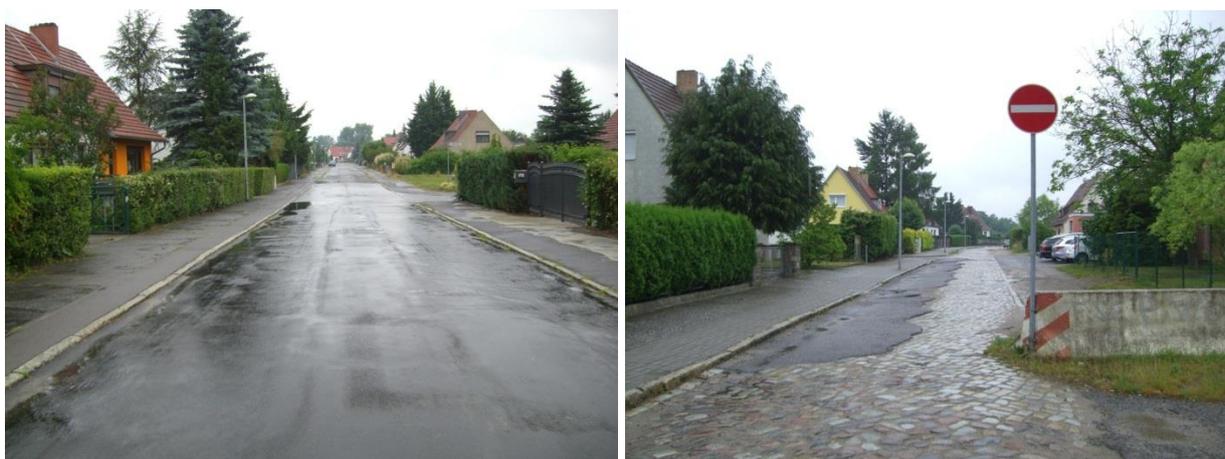
Generell sollen alle Tangentiallinien entsprechend ihrer Nachfrage angemessenen und möglichst einheitlichen auf einen 60-min-Takt Mo - Fr und 120-min-Takt am Wochenende (bei Linie 980: 60-min-Takt) dimensioniert werden.

Die Linie 985 entfällt, die Leistung wird in die Linie 980 integriert.

Die Führung der Linie 980 soll zwischen Kopernikusstr. und Bahnhof über Messegelände, Hansa-Viertel nicht mehr als Ringlinie erfolgen. Ab Messegelände soll eine neue Linienführung über Mozartstraße - Heinestraße - Fürstenwalder Poststraße - Heinrich-Heine-Str. - Mozartstr., statt über Schubertstraße/Birnbaumsmühle eingeführt werden. Neben Umsteigemöglichkeiten zur Straßenbahn entsteht dadurch auch eine verbesserte Erschließung im genannten Bereich. Der Abschnitt zwischen Kopernikusstraße und Messegelände sollte gemeinsam mit der Linie 987 so bedient werden, dass ein 30-min-Takt entsteht.

Der Abschnitt zwischen Kopernikusstraße und Neuberresinchen wird weiterhin durch die Linie 987 bedient.

Abbildung 5-1 Fotos: Heinestraße (links), Schubert-/Mozartstraße (rechts)



Im Rahmen einer breiten Öffentlichkeitsarbeit soll eine verträgliche Lösung der ÖPNV-Anbindung und Linienführung für die Anwohner dieses Wohnbereiches gefunden werden.

### Nachtverkehr

- Nachlinie N1

Die Linienführung erschließt gegenwärtig das gesamte Stadtgebiet mit einer an sich sinnvollen Linienführung. Allerdings leidet die Übersichtlichkeit des Angebots. Deshalb wird eine Aufteilung auf zwei Linien für die bisherigen Nord- und Südschleifen, mit entsprechender Übergangsmöglichkeit, empfohlen.

Die Fahrtenanzahl ist angemessen und soll beibehalten werden.

Entscheidend für den Erfolg der Linie ist die Anschlussgestaltung von/zu den nächtlichen Zugfahrten. Diese soll dadurch verbessert werden, dass Fahrtenlagen geringfügig angepasst werden (Fahrt 02:20 statt 02:15/02:18 Uhr am Bahnhof; Fahrt 04:00 statt 03:35/03:48 Uhr ab Bahnhof, falls ein zweiter Bus zum Einsatz kommt; Verschiebung auch der Folgefahrten).

Es wird zudem vorgeschlagen den bisherigen zwei Schleifen des Nachtverkehrs jeweils eigene Liniennummern zuzuweisen. Dadurch ist dann am Bahnhof klarer, welcher Bus welche Schleife durchfährt.

- Nachlinie N2

Das derzeit bestehende Angebot mit nur einer Fahrt an Wochenendtagen wird durchschnittlich nur von 3 - 7 Fahrgästen genutzt. Das eigentliche Potenzial ist unklar. Das Angebot könnte unter Prüfung von Alternativen entfallen.

### 5.6.2.3 Angebotsergänzung durch bedarfsabhängige Bedienungsangebote

Bei der Einordnung in ein hierarchisches und arbeitsteilig gegliedertes Gesamtbedienungssystem können bedarfsgesteuerte Angebote auch bei Stadtverkehren eine sinnvolle Option sein. Dabei sollen im Rahmen der Auslegung zur rechtlichen Genehmigungsfähigkeit im Land Brandenburg von Anschluss- oder Abruf-Linienfahrten als den einfachsten Formen bis hin zu Rufbussen im Flächenbetrieb mit hohen Freiheitsgraden die jeweils am besten geeigneten Formen zur Anwendung kommen.

Die funktionale Ausrichtung bei bedarfsabhängigen Bedienungssystemen sollte vorrangig

- auf Tagesrandlagen zur Ausweitung der Gesamtbetriebszeiten (auch für den Nachtverkehr),
- auf der Wochenendbedienung und
- auf ergänzenden Bedienungen im Freizeit- und Tourismusbereich

liegen.

Attraktive Bedarfsverkehre im städtischen Bereich haben Voranmeldezeiten maximal 60 min. und zwar generell am Tag des Fahrtwunsches, also auch an Wochenendtagen.

Gegenwärtig zeichnen sich für den Stadtverkehr Frankfurt (Oder) keine konkreten Maßnahmenplanungen für Bedarfsverkehre ab. Sollten solche Maßnahmen ins Auge gefasst werden, sind diese durch konzeptionelle Planungen und Machbarkeitsuntersuchungen vorzubereiten. Dabei sind zu ermitteln:

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

Die nachfolgende tabellarische Übersicht und die beiden Abbildungen geben jeweils für die ausgewählte Vorzugsvariante einen Überblick über das Anforderungsprofil nach Linien und zeigen einen schematischen Liniennetzplan und einen Taktungsplan.

Tabelle 5-5 Anforderungsprofil Stadtlinien - Vorzugsvariante

Linie	Linienverlauf	Kategorie	Montag - Freitag				Samstag			Sonn-/Feiertag	
			Takt			Fahrten- paare	Takt		Fahrten- paare	Takt SVZ	Fahrten- paare
			HVZ	NVZ	SVZ		NVZ	SVZ			
1	Neuberesinchen - Zentrum - Stadion	A	20'	20'	30'	53	20'	30'	39	30'	32
2	Messegelände - Zentrum - Europa-Universität	A	10'	10'	30'	75	20'	30'	40	30'	33
3	Markendorf Ort - Kopernikusstraße (nur HVZ)	D	20'	-	-	15	-	-	-	-	-
	Kopernikusstr. - Zentrum - Europa-Universität	D	20'	20'	-	36	-	-	-	-	-
4	Markendorf Ort - Kopernikusstraße - Zentrum - Lebuser Vorstadt	A	20'	20'	30'	51	20'	30'	44	30'	36
5	Messegelände - Neuberesinchen	D	Einzel	Einzel	-	12	-	-	-	-	-
980	Kopernikusstraße - Westkreuz - Seefichten	B	60'	60'	60'	16	60'	120'	13	120'	8
	Seefichten - Klingetal - Hansaviertel - Bahnhof	B	60'	60'	60'	16	60'	120'	13	120'	8
981	Booßen - Spitzkrug Nord	B	30'	60'	60'	19	60'	60'	16	120'	8
	Spitzkrug Nord - Hansaviertel - Bahnhof	A	10'	10'/20'	30'	59	30'	60'	24	60'	16
	Bahnhof - Kopernikusstr.	A	10'	10'	30'	75	30'	60'	24	60'	16
982	Bahnhof - Thomas-Müntzer-Hof - Westkreuz - Messegelände - Rosengarten	B	60'	60'	60'	16	120'	120'	8	120'	8
	Rosengarten - Markendorf Ort	B	60'	60'	60'	16	120'	120'	8	120'	8
983	Bahnhof - Zentrum (- Uni) - Slubice	A	30'	60'	60'	26	60'	60'	16	60'	16
984	Bahnhof - Lossow	B	50'-80'	50'-80'	50'-80'	13	80'	90'	10	90'	10
	Lossow - Helensee (nur Mai-September)	(B)	50'-80'	50'-80'	50'-80'	12	80'	90'	10	90'	10
986	Bahnhof - Helensee (nur Juli - August)	-	90'	90'	-	9	90'	90'	9	90'	9
987	Spitzkrug Nord - Hansaviertel - Westkreuz - Kopernikusstraße - Neuberesinchen	D	60'	60'	-	13	60'	-	8	-	-
988	Schülerverkehr	-	Einzel	Einzel	-	5	-	-	-	-	-
N1a	Bahnhof - Prager Straße - Bahnhof	N	-	-	60'	7	-	30'/60'	13	30'/60'	13
N1b	Bahnhof - Südring - Bahnhof	N	-	-	60'	7	-	30'/60'	16	30'/60'	16
N2	entfällt	N	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Tabelle 5-6 Bedienstungsstruktur nach Linien und Verkehrstagen - Zielnetz Vorzugsvariante

Bereich	Vm	Linie	Verlauf	Montag - Freitag																			Bemerkung		
				3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21		22	23
Stadt	Tram	1	Neuberesinchen - Stadion		30	30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	Tram ohne Betriebshoffahrten (Linie 3, 4, 5)	
		2	Europa-Universität - Messegelände		30	30	20	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	20	20	20	30	30	Einlaufen des 10min-Taktes bis 9:30	
		3	Markendorf Ort - Kopernikusstr.				20	20									20	20	20					Zusammenfassung Tram	
			Kopernikusstr. - Europa-Universität				20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20						Grundtakt HVZ 20' (Mo-Fr 5-19, Sa 8-16),
		4	Markendorf Ort - Lebuser Vorstadt		30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	NVZ 30' (Mo-Fr 4-5 + 19-23, Sa 6-8 + 16-23, So 6-23)
	5	Neuberesinchen - Messegelände		E2		20	20	20								20	20							Übergang der Wagen auf Linie 2 bis 9:30	
	Bus	980	Bahnhof - Hansaviertel - Messegelände - Kopernikusstr.			60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60		
			Kopernikusstr. - Bahnhof		30	30	20	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	20	30	30	30	30	
			Bahnhof - Hansaviertel		30	30	20	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	20	E1	E1			10min-Takt gemeinsam mit 980
			Hansaviertel - Spitzkrug		30	30	20	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	10*	20	E1	E1			10min-Takt gemeinsam mit 987
			Spitzkrug - Booßen				E1	E1	E2	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	E1	E1			
		982	Bahnhof - Meurerstr.		60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
			Meurerstr. - Markendorf, Ort				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	
			983	Bahnhof - Plac Bohaterów			30	30	30	30	30	60	60	60	60	30	30	30	60	60	60	60	60	60	
				Bahnhof - Lossow Lindenstr.			60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
		984	Lossow Lindenstr. - Helenesee						60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	teilweise Saisonbetrieb
			Bahnhof - Helenesee							90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	saisonal Juli/August
		987	Neuberesinchen - Spitzkrug Nord				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60							
		988	Schulkinder im Linienverkehr																						nur Schülerverkehr (5 Fahrten früh, 4-5 Fahrten mittags)
N1		Bhf. - Prager Str. - Bhf.																						30'-Takt 23:30 - 0:30, 60'-Takt 0:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 3:30	
N2	Bhf. - Südring - Bhf.																						30'-Takt 23:30 - 0:30, 60'-Takt 0:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 3:30		
Regio	Bus	968	Seelow - Alt Zeschdorf - Lebus - FFO			E1	E1	E1			E1	E1	E1	E1		E1	E1	E1			E1		teilweise sogar Stundentakt		
		969	Seelow - Manschnow - Lebus - FFO			E1	E1					E1				E1	E1					E1			
		970	Müncheberg - Petershagen - FFO				E1									E1			E1						
		442	Beeskow - Müllrose - FFO				E0	E0	E1						E1			E1	E0	E0	E0			morgens u. nachmittags in Lastrichtg, teilw. vertaktet	
		443	Eisenhüttenstadt - Müllrose - FFO				E0							E0				E1		E0					
		445	Müllrose - Brieskow-Finkenheerd - FFO																						nur Schülerverkehr nach Lossow (1 Fahrt früh, 2 Fahrten mittags)
		448	Eisenhüttenst. - Brieskow-Finkenheerd - FFO																						nur Schülerverkehr nach Lossow (1 Fahrt mittags)

Erläuterungen:

- Die Ziffern in Zeile 2 sind die Tageszeitstunden
- Die Zahlen in den Wertefeldern geben die Bedienungshäufigkeit innerhalb des Zeitrasters an
- Die Farben kennzeichnen die jeweilige Taktfamilie bzw. Angebote ohne Takt (10-min-Takt gelb; 20-min-Takt dunkelgrün; 30-min-Takt helleres grün usw.; Einzelfahrten = E ohne Takt in blau, E1 = 1 Einzelfahrt je Stunde, E0 = weniger als eine Einzelfahrt je Stunde)

		Samstag																							Bemerkung	
Bereich	Vm	Linie	Verlauf	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23		
Stadt	Tram	1	Neuberesinchen - Stadion				30	30	30	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30			
		2	Europa-Universität - Messegelände				30	30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30		
		3	Markendorf Ort - Kopernikusstr. Kopernikusstr. - Europa-Universität																							
		4	Markendorf Ort - Lebuser Vorstadt			E1	30	30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30	E1	
		5	Neuberesinchen - Messegelände																							
Bus	Bus	980	Bahnhof - Hansaviertel - Messegelände - Kopernikusstr.				120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120			
		981	Kopernikusstr. - Bahnhof				30	30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30		
			Bahnhof - Hansaviertel				30	30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30		
			Hansaviertel - Spitzkrug				30	30	30	20	20	20	20	20	20	20	20	30	30	30	30	30	30	30		
			Spitzkrug - Booßen						60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60		
		982	Bahnhof - Meurerstr.				120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120			
			Meurerstr. - Markendorf, Ort						120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120			
		983	Bahnhof - Plac Bohaterów				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60		
			Bahnhof - Lossow Lindenstr.				90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90		
		984	Lossow Lindenstr. - Helenesee						90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90			
			Bahnhof - Helenesee						90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90			saisonal Juli/ August
		987	Neuberesinchen - Spitzkrug Nord								120	120	120	120	120	120	120	120								
		988	Schulkinder im Linienverkehr	nur Schülerverkehr (5 Fahrten früh, 4-5 Fahrten mittags)																						
N1	Bhf. - Prager Str. - Bhf.	30'-Takt 23:30 - 0:30, 60'-Takt 0:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 3:30																								
N2	Bhf. - Südring -Bhf.	30'-Takt 23:30 - 0:30, 60'-Takt 0:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 3:30																								
Regio	Bus	968	Seelow - Alt Zeschdorf - Lebus - FFO									E1			E1				E1							
		969	Seelow - Manschnow - Lebus - FFO									E1				E1				E1						
		970	Müncheberg - Petershagen - FFO																							
		442	Beeskow - Müllrose - FFO																							
		443	Eisenhüttenstadt - Müllrose - FFO																							
		445	Müllrose - Brieskow-Finkenheerd - FFO																							
448	Eisenhüttenst. - Brieskow-Finken. - FFO																									

		Sonntag																					Bemerkung				
Bereich	Vm	Linie	Verlauf	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23			
Stadt	Tram	1	Neuberesinchen - Stadion				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30				
		2	Europa-Universität - Messegelände				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30			
		3	Markendorf Ort - Kopernikusstr. Kopernikusstr. - Europa-Universität																								
		4	Markendorf Ort - Lebuser Vorstadt			E1	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30			
		5	Neuberesinchen - Messegelände																								
	Bus	980	Bahnhof - Hansaviertel - Messegelände - Kopernikusstr.				120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120				
		981	Kopernikusstr. - Bahnhof				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30			
			Bahnhof - Hansaviertel				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30			
			Hansaviertel - Spitzkrug				30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30			
			Spitzkrug - Booßen					60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60			
		982	Bahnhof - Meurerstr. Meurerstr. - Markendorf, Ort				120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120	120			
		983	Bahnhof - Plac Bohaterów				60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60			
		984	Bahnhof - Lossow Lindenstr. Lossow Lindenstr. - Helensee				90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90			
		986	Bahnhof - Helensee					90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90	90			saisonal Juli/August	
		987	Neuberesinchen - Spitzkrug Nord																								
		988	Schulkinder im Linierverkehr	nur Schülerverkehr (5 Fahrten früh, 4-5 Fahrten mittags)																							
		N1	Bhf. - Prager Str. - Bhf.	30'-Takt 23:30 - 0:30, 60'-Takt 0:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 3:30																							
		N2	Bhf. - Südring - Bhf.	30'-Takt 23:30 - 0:30, 60'-Takt 0:30 - 2:30, 30'-Takt 2:30 - 3:30																							
		Regio	Bus	968	Seelow - Alt Zeschdorf - Lebus - FFO									E1			E1					E1					
				969	Seelow - Manschnow - Lebus - FFO									E1				E1					E1				
	970			Müncheberg - Petershagen - FFO																							
	442			Beeskow - Müllrose - FFO																							
	443			Eisenhüttenstadt - Müllrose - FFO																							
445	Müllrose - Brieskow-Finkenheerd - FFO																										
448	Eisenhüttenst. - Brieskow-Finkenheerd - FFO																										

Abbildung 5-2 Schematisierter Liniennetzplan - Vorzugsvariante

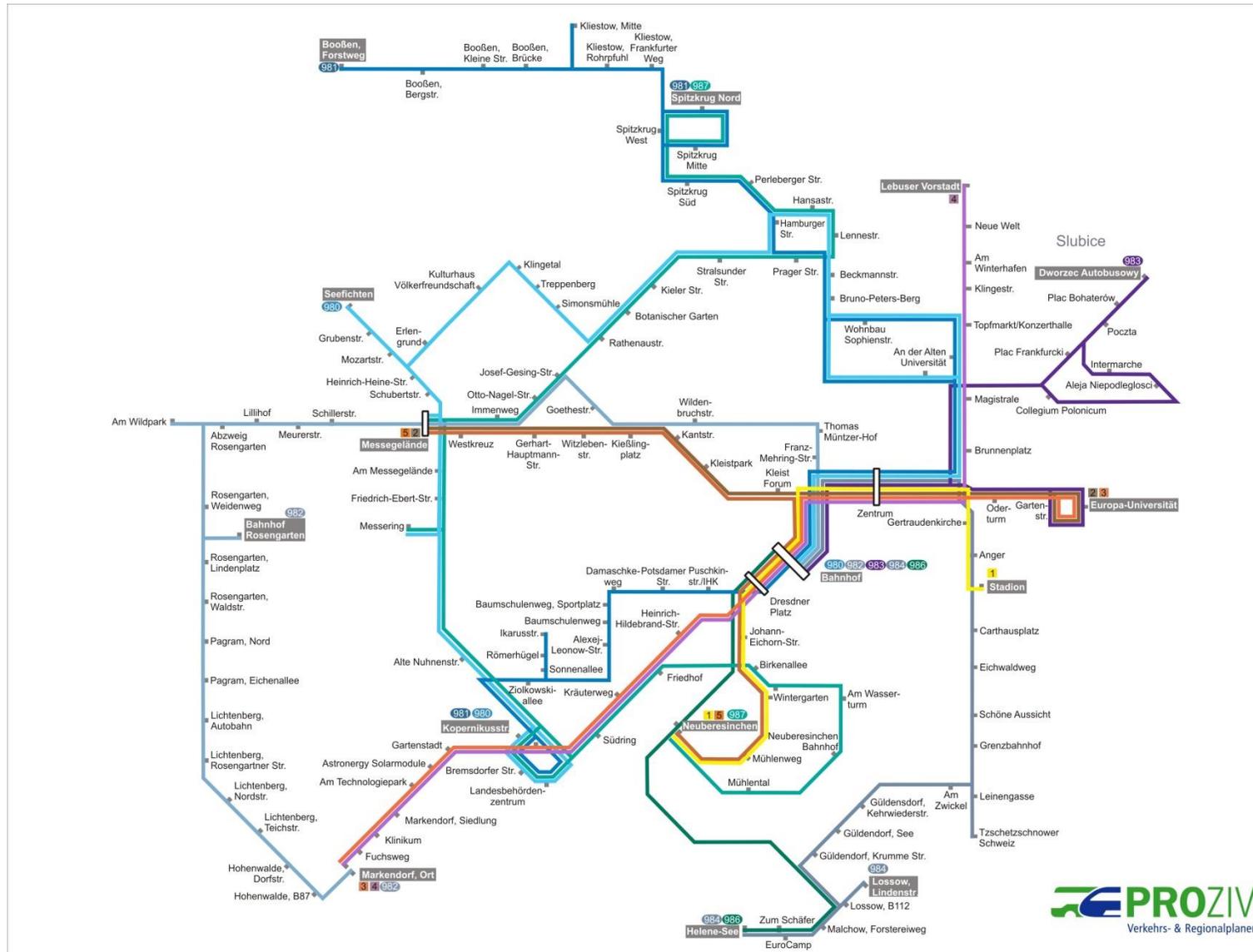
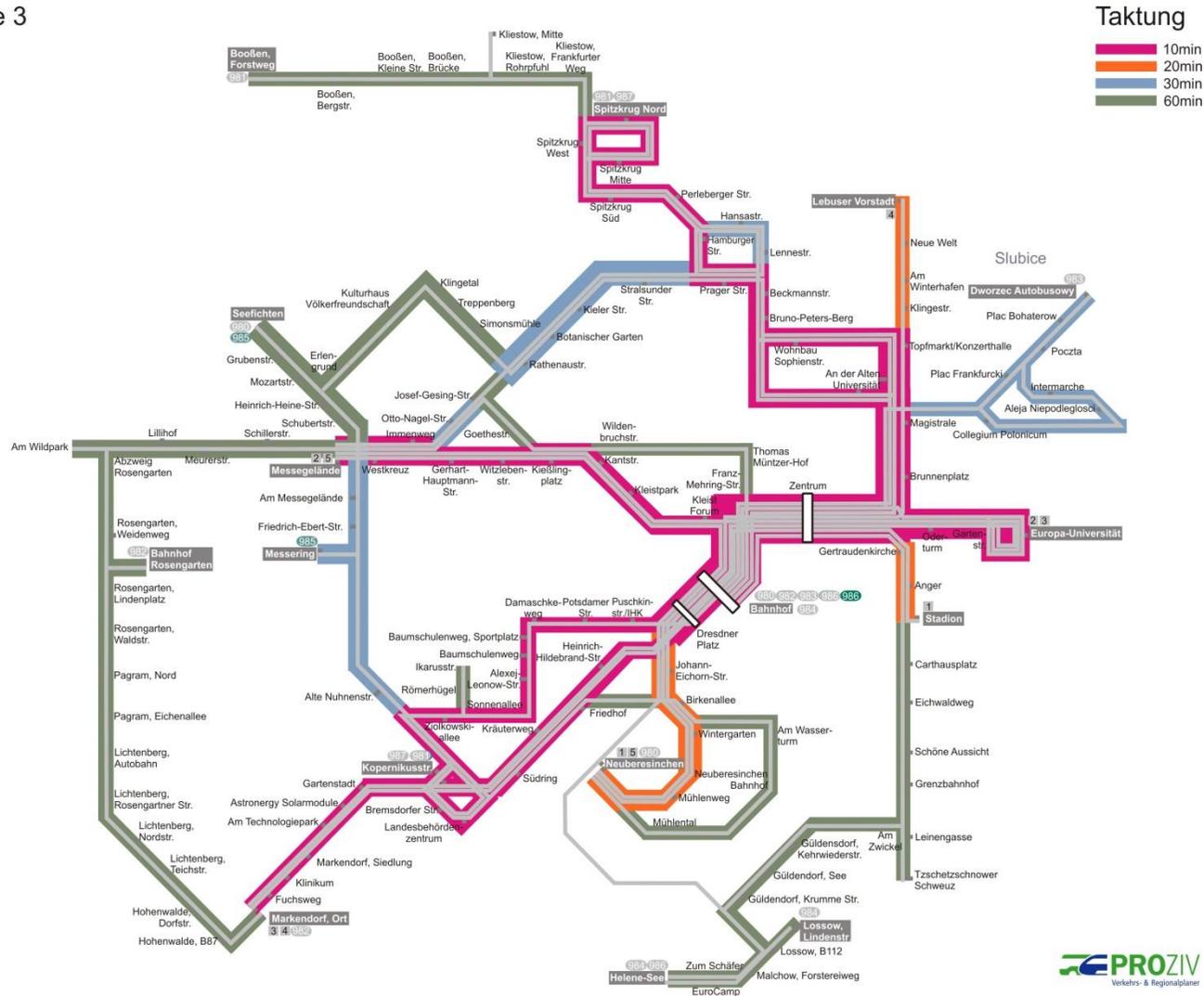


Abbildung 5-3 Schematisierter Taktungsplan - Vorzugsvariante

Variante 3



### 5.6.3 Maßnahmen im Regionalbusnetz

#### 5.6.3.1 Optimierung einstrahlender Schülerverkehre

Ziel der Untersuchung einstrahlender Schülerverkehre war die Reduzierung notwendiger Umstiege, die heute vorwiegend am Busbahnhof/Bahnhof realisiert werden. Dies soll dadurch erreicht werden, dass die Schulen mit den entsprechenden Fahrten direkt angebunden werden, was die Qualität der Erreichbarkeit verbessert und die Attraktivität dieser Schulen für Schüler aus den Umlandkreisen erhöht.

#### Maßnahmen BOS Linie 442/443 - Müllrose, Ragow und Beeskow

##### Maßnahme 1 Direktanbindung OSZ Konrad Wachsmann

Das OSZ wird von 83 Schülern aus Beeskow, 5 aus Ragow und 63 aus Müllrose (in Summe also 151 Schülern) aus diesen drei Orten besucht. Bezüglich der Buspendler besteht insbesondere für Ragow und Müllrose ein hohes Potenzial. In Beeskow ist durch die schnellere Verbindung mit der RB 36 eine sehr geringe Nachfrage zu erwarten. Auch aus Müllrose wird gegenwärtig ein Teil der Schüler die Bahn nutzen, aufgrund der ungünstigen Lage des Bahnhofs allerdings maximal 30 %. Dennoch ist allein mit den Schülern aus Ragow und Müllrose ein Bus gut ausgelastet, zumal insbesondere für die Schüler aus Müllrose die Attraktivität erheblich zunimmt.

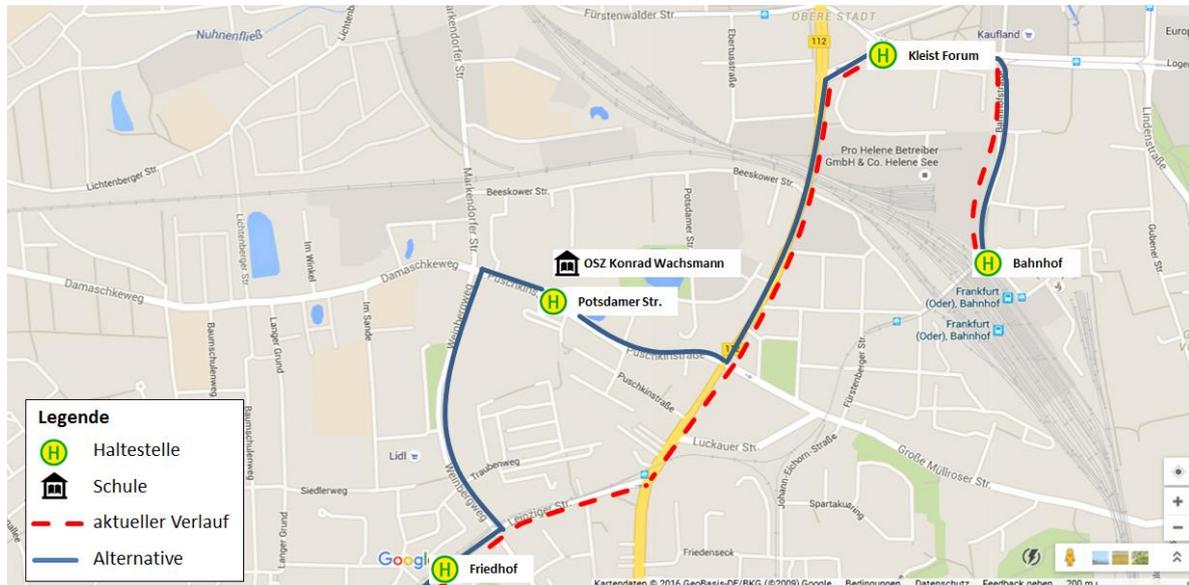
Der mögliche Vorwurf des Parallelverkehrs zur Bahn greift hier gerade nicht, weil eben eine direktere Anbindung der Schule vorgesehen wird.

Drei alternative Lösungsvarianten zur besseren Anbindung des OSZ wurden untersucht und die abgestimmte Vorzugsvariante in **Abbildung 5-4** visualisiert. Die davon betroffenen Fahrten sind:

- 442 Hin: 07:25 Uhr am Bhf. (Schulbeginn OSZ 08:00) [Rückfahrt ab 07:40 Bhf.]
- 442 Rück: 13:00 Uhr ab Bhf. (Schulende OSZ 12:45) [Hinfahrt an 12:50 Bhf.]
- 443 Rück: 15:15 Uhr ab Bhf. (Schulende OSZ 14:30) [Hinfahrt an 14:50 Bhf.]
- 442 Rück: 15:50 Uhr ab Bhf. (Schulende OSZ 15:10) [Hinfahrt an 15:48 Bhf.]
- 442 Rück: 17:40 Uhr ab Bhf. (Schulende OSZ 17:05) [Hinfahrt an 16:51 Bhf.]

Für eine maximale Verkürzung der Fußwege bietet sich die Möglichkeit, die Linie 442 zwischen den Haltestellen „Friedhof“ und „Kleist Forum“ mit einem Umweg über die Weinbergstr. und Puschkinstr. zu führen und an der Haltestelle „Potsdamer Str.“ halten zu lassen.

Abbildung 5-4 Verlegung der Schülerfahrten Linien 442/443 über die Haltestelle Potsdamer Straße

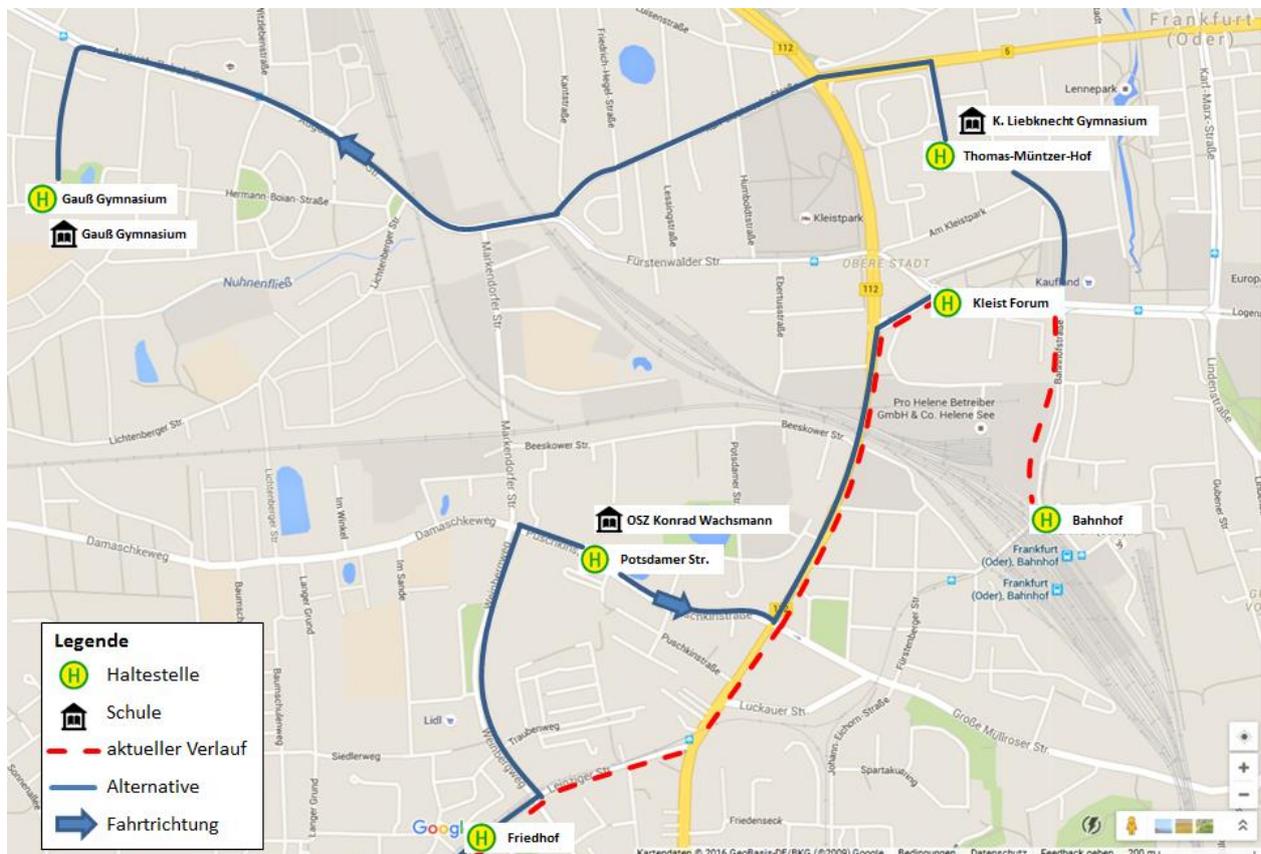


Daraus ergibt sich ein um etwa 500 m (500 km/a für 5 Fahrten pro Schultag) längerer Fahrtweg bei ca. 2-3 min längerer Fahrzeit. Der Fußweg würde sich gegenüber dem derzeitigen Weg von der Haltestelle „Friedhof“ um etwa 950 m auf dann nur noch 150 m verkürzen. Im Falle der Fahrt 15:50 Uhr ab Bahnhof müsste die Hinfahrt geringfügig verschoben werden oder eine spätere Ankunft am Fahrtende toleriert werden.

## Maßnahme 2 Direktanbindung Gymnasien früh

In Bezug auf den nahezu zeitgleichen Beginn der beiden Gymnasien ergibt sich die Möglichkeit der umsteigefreien Anbindung für die Schüler des Karl-Liebknecht-Gymnasiums (Beginn 07:30 Uhr) und des Gauß-Gymnasiums (Beginn 07:35 Uhr). Insbesondere das Gauß-Gymnasium mit allein 31 Fahrschülern aus Müllrose, aber auch das Karl-Liebknecht-Gymnasium mit 19 Fahrschülern aus Müllrose weist dafür eine relevante Nachfrage auf. Betroffen ist die Fahrt der Linie 442 mit **Ankunft 06:50 Uhr am Bahnhof**. Diese Fahrt verkehrt zunächst weiter über den Bahnhof, stellt die Anbindung der Innenstadt und Umsteigemöglichkeiten zur Tram her, bevor sie an den Haltestellen „Thomas-Müntzer-Hof“ und „Gauß-Gymnasium“ die beiden Gymnasien anfährt. Der Fahrtweg verlängert sich um etwa 4 km (760 km/a). Perspektivisch ist die Linienführung über den Bahnhof zu prüfen und mit dem Betreiber abzustimmen, da dort in der betreffenden Zeit Kapazitätsengpässe festgestellt werden.

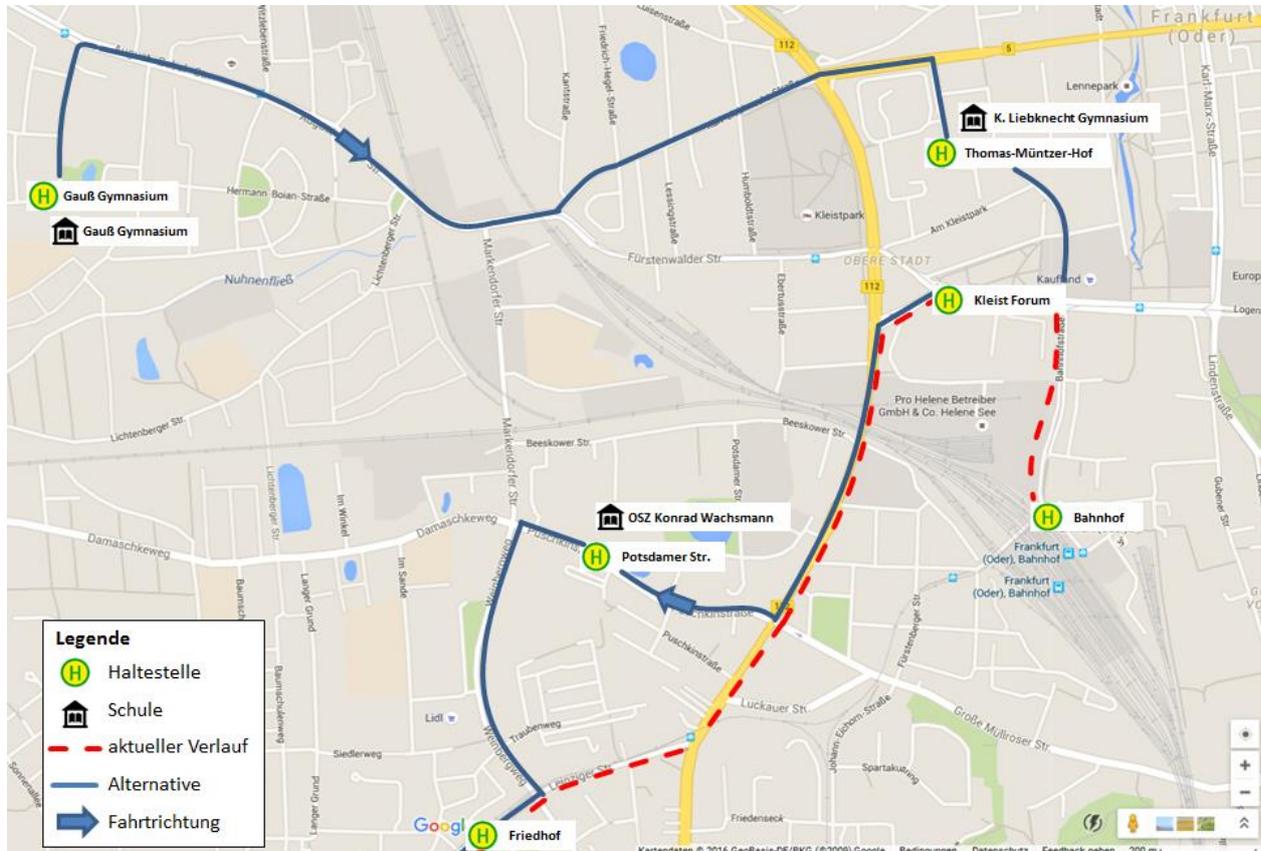
Abbildung 5-5 Verlängerung der Schülerfahrten früh Linie 442 zum Karl-Liebknecht- und zum Gauß-Gymnasium



### Maßnahme 3 Direktanbindung Gymnasien und OSZ nachmittags

Durch die Endzeiten vom Gauß-Gymnasium (15:05 Uhr), Karl-Liebknecht-Gymnasium (15:15 Uhr) und dem OSZ Konrad Wachsmann (15:20 Uhr) könnten durch die Änderung der Schülerfahrt **15:50 Uhr ab Bahnhof** (Linie 442) die drei Schulen mit den größten Schülerströmen in Richtung Müllrose (119 Personen) und Ragow (7 Personen) mit einer Fahrt bedient werden. Die Fahrt verkehrt gegenläufig zur Frühfahrt in Maßnahme 2 und bedient die Haltestelle „Potsdamer Str.“ wie in Maßnahme 1. Ab der Haltestelle Friedhof besteht der bisherige Linienverlauf fort. Dadurch verlängert sich der Fahrtweg um etwa 4 km (760 km/a). Ein technologisches Problem stellt der Sachverhalt dar, dass diese Fahrt mit hoher Wahrscheinlichkeit ein Fahrtenpaar mit der 15:48 Uhr am Bahnhof ankommenden Fahrt der Linie 442 darstellt (nur 2 Minuten Wendezeit). Diese müsste entsprechend früher durchgeführt werden, um mit dem Bus rechtzeitig am Gauß-Gymnasium einzutreffen. Hier sind die technologischen Einzelheiten mit dem Betreiberunternehmen zu klären. Auch hier ist perspektivisch zu prüfen und abzustimmen, ob eine Einbeziehung des Bahnhofs in den Fahrtverlauf erforderlich ist.

Abbildung 5-6 Direktanbindung der Gymnasien und des OSZ für die nachmittäglichen Rückfahrten



**Maßnahmen mobus-Linien 968/969/970 - Lebus, Seelow, Müncheberg, ...**

In den von der mobus bedienten Orten in Märkisch-Oderland (u.a. Seelow, Lebus) wohnt eine Vielzahl von Schülern, die Schulen in Frankfurt (Oder) besuchen. Durch eine optimierte Linienvariante soll eine bessere Anbindung dieser Schüler an die Schulen in Frankfurt (Oder) ermöglicht werden. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die am stärksten betroffenen Relationen:

Tabelle 5-7 Fahrschüler aus Märkisch-Oderland

Ort	Anzahl Schüler	Schule	Beginn	Ende
Seelow	86	OSZ Konrad Wachsmann	08:00	12:25 / 14:30 / 15:20 / 17:05
Lebus	52	Liebknecht-Gymnasium	07:30	13:05 / 14:20 / 15:15 / 16:10
Lebus	36	OSZ Konrad Wachsmann	08:00	12:25 / 14:30 / 15:20 / 17:05
Lebus	27	v.-Hutten-Oberschule	07:30	13:20 / 14:15 / 15:10 / 16:00
Lebus	24	Sportschule	07:00 / 07:30	12:25 / 14:15 / 15:10 / 16:05
Lebus	20	C.F.-Gauß-Gymnasium	07:35	12:45 / 14:10 / 15:05 / 15:50
Podelzig	19	OSZ Konrad Wachsmann	08:00	12:25 / 14:30 / 15:20 / 17:05
Podelzig	17	Liebknecht-Gymnasium	07:30	13:05 / 14:20 / 15:15 / 16:10
Lindendorf	19	OSZ Konrad Wachsmann	08:00	12:25 / 14:30 / 15:20 / 17:05
Zeschdorf	14	OSZ Konrad Wachsmann	08:00	12:25 / 14:30 / 15:20 / 17:05

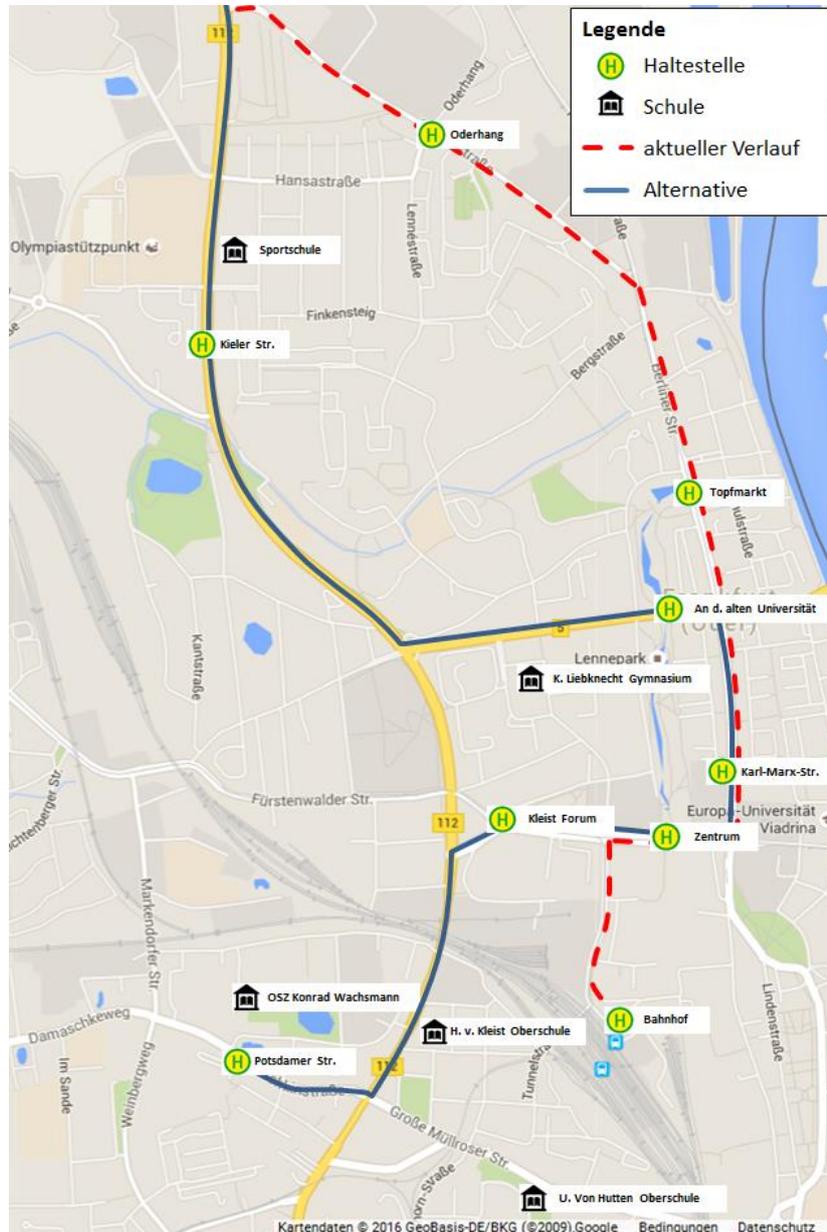
Die betroffenen Fahrten sind:

- 969 Hin: 06:44 am Bhf. (bis Bahnhof)
- 970 Hin: 06:46 am Bhf. (bis Bahnhof)
- 968 Hin: 06:54 am Bhf. (bis Bahnhof)
- 969 Hin: 07:37 am Bhf. (bis Potsdamer Str. wegen OSZ)
  
- 968 Rück: 12:40 ab Bhf. (ab Potsdamer Str. wegen OSZ) [Hinfahrt an 12:22 Bhf.]
- 968 Rück: 13:35 ab Bhf. (ab Bahnhof)
- 970 Rück: 14:00 ab Bhf. (ab Bahnhof)
- 969 Rück: 14:15 ab Bhf. (ab Bahnhof)
- 969 Rück: 15:00 ab Bhf. (ab Potsdamer Str. wegen OSZ) [Hinfahrt nicht eindeutig]
- 968 Rück: 15:10 ab Bhf. (ab Potsdamer Str. wegen OSZ) [Hinfahrt nicht eindeutig]
- 969 Rück: 15:22 ab Bhf. (ab Bahnhof)
- 969 Rück: 15:40 ab Bhf. (ab Potsdamer Str. wegen OSZ) [Hinfahrt an ca. 15:30 Bhf.]
- 968 Rück: 15:45 ab Bhf. (ab Potsdamer Str. wegen OSZ) [Hinfahrt an ca. 15:30 Bhf.]
- 969 Rück: 16:35 ab Bhf. (ab Bahnhof)
- 970 Rück: 16:35 ab Bhf. (ab Bahnhof)
- 968 Rück: 16:40 ab Bhf. (ab Bahnhof)
- 968 Rück: 17:40 ab Bhf. (ab Potsdamer Str. wegen OSZ) [Hinfahrt an ca. 17:30 Bhf.]
- 969 Rück: 17:40 ab Bhf. (ab Potsdamer Str. wegen OSZ) [Hinfahrt an ca. 17:30 Bhf.]

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

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

Abbildung 5-7 Verlegung der schulrelevanten Fahrten der Linien 968, 969 und 970 zur Anbindung von Sportschule, K.-Liebknecht-Gymnasium und Verlängerung zum OSZ



### 5.6.3.2 Führung von Regionallinien im Stadtgebiet

Anhand veränderter Quelle-Ziel-Beziehungen war zu untersuchen, in welchem Umfange insbesondere Berufspendler, die Regionallinien nutzen, möglicherweise direkter, d. h. ggf. ohne Umweg und Umsteigen im Stadtzentrum bzw. am Bahnhof, an ihr Ziel gelangen können.

Die Auswertung der zur Verfügung stehenden Daten und die Modellberechnungen haben ergeben, dass

- fast die Hälfte aller Einpendler die zentralen Stadtbereiche zum Ziel hat
- ein weiteres Drittel entfällt auf die Gewerbeareale in Markendorf, Spitzkrug, Kopernikusstraße und bereits mit großen Abstrichen Seefichten

- der Rest verteilt sich im weiteren Stadtgebiet
- regional von geringer Bedeutung sind u. a. Neue Welt, ETTC usw.
- von nicht unerheblicher Bedeutung (als Ausbildungspendler) sind die Schüler zu weiterführenden Schulen in der Stadt (siehe bei 5.6.3.1).

Die genannten Hauptziele liegen somit bereits entweder im Zielbereich der Regionallinien oder entlang deren Linienführungen. Zudem bestehen meist entsprechende Umstiegsmöglichkeiten zur Straßenbahn.

Insofern wurde in diesem Punkt kein Handlungsbedarf festgestellt.

Es wird lediglich vorgesehen, dass Fahrten auf den Linien BOS-442 und BOS-443 stadteinwärts die barrierefreie Haltestelle des Stadtverkehrs „Markendorf, Klinikum“ genutzt wird, was der Empfehlung der Genehmigungsbehörde im Genehmigungsverfahren für das Linienbündel „Oder-Spree/Bus“ entspricht und aus Fahrgastsicht auch verkehrliche Vorteile bringt.

### 5.6.3.3 Brechung einstrahlender Regionallinien am Stadtrand

Mit den Zielstellungen der Vermeidung von schlecht ausgelasteten, umweltbelastenden Parallelverkehren und zur Stärkung der Stadtverkehre sowie zur kapazitiven Entastung des Busbahnhofs wurde eine Brechung der Regionalverkehre in den Außenbereichen von Frankfurt (Oder) an geeigneten Haltestellen des Stadtverkehrs, insbesondere der Straßenbahn, untersucht. Als mögliche Brechpunkte stellen sich dar für

- die Linien der BOS die Haltestelle „Markendorf, Krankenhaus“ und „Markendorf, Ort“, womit relevante regionale Ziele im Stadtgebiet direkt erreicht werden,
- die Linien der mobus die Haltestelle „Spitzkrug Nord“, wo das Einkaufszentrum ein relevantes Ziel aus der Region bildet.

Dargestellt wird der Ansatz, dass eine Brechung von Regionallinienfahrten nur in den Nebenverkehrszeiten

- Montag-Freitag 9:00-15:00 Uhr und nach 19:00 Uhr
- am Wochenende ganztägig

und grundsätzlich nicht bei überwiegend für den Schülerverkehr genutzten Fahrten durchgeführt werden soll. Außerdem wurde darauf geachtet, dass nur Fahrtenpaare gebrochen werden, so dass Hin- und Rückfahrt nicht an unterschiedlichen Netzpunkten beginnen und enden.

### Brechung von BOS-Linien

Die Anzahl der durchgeführten Fahrten auf den BOS-Linien 442 und 443 sowie der Fahrten, die an der Haltestelle „Markendorf, Krankenhaus“ nach oben beschriebenem Ansatz gebrochen werden sollen, sind in der folgenden Tabelle aufgeführt. Außerdem wird die resultierende Leistung nach Betriebstagen und auf das Jahr hochgerechnet dargestellt, die durch die Brechung auf den Regionallinien eingespart werden kann. Die genannten Fahrplan-Kilometer beziehen sich dabei nur auf den betrachteten Streckenabschnitt zwischen Klinikum und Bahnhof.

Tabelle 5-8 Fahrten der BOS im Stadtgebiet

Betriebstag	Fahrten		Fahrplan-Kilometer		Anteil [%]
	Gesamt	Brechung	Gesamt	Brechung	
Schultag	22	2	154	14	9,1
Ferientag	18	6	126	42	33,3
Samstag	-	-	-	-	-
Sonn-/Feiertag	-	-	-	-	-
Jahr	5.260	740	36.820	5.180	14,1

Es zeigt sich, dass aufgrund des hohen Anteils von Fahrten für den Schülerverkehr bzw. in der Hauptverkehrszeit nur ein relativ geringer Anteil gebrochen werden kann. Dies wird hier noch durch das fehlende Wochenendangebot verstärkt.

Alternativ wäre als Brechpunkt für die BOS-Linien auch der Halt Markendorf, Ort möglich, was die Einsparung um knapp 1.000 Fahrplan-km im Jahr vergrößern würde. Da daraus aber auch der Wegfall der umsteigefreien Verbindungen zum Krankenhaus resultieren würde, wird diese Möglichkeit nicht empfohlen.

Zusätzlich wird vorgesehen, dass auch bei allen weiterhin durchgehenden Fahrten auf den Linien 442 und 443 stadteinwärts die barrierefreie Haltestelle des Stadtverkehrs „Markendorf, Klinikum“ genutzt wird, was der Empfehlung der Genehmigungsbehörde im Genehmigungsverfahren entspricht.

### Brechung von mobus-Linien

Für die Fahrten auf den mobus-Linien 968, 969 und 970 wird der Umfang von Fahrten, die gebrochen werden könnten, in der folgenden Tabelle analog zur Auswertung der BOS-Linien dargestellt. Die Fahrplan-Kilometer beziehen sich nur auf den Bereich zwischen Spitzkrug Nord und Bahnhof.

Tabelle 5-9 Fahrten der mobus im Stadtgebiet

Betriebstag	Fahrten		Fahrplan-Kilometer		Anteil [%]
	Gesamt	Brechung	Gesamt	Brechung	
Schultag	58	8	232	32	13,8
Ferientag	45	14	180	56	31,1
Samstag	10	10	40	40	100
Sonn-/Feiertag	10	10	40	40	100
Jahr	14.870	3.510	59.480	14.040	23,6

Der Anteil der Fahrten, die gebrochen werden können, ist insgesamt etwas höher, was insbesondere durch das Wochenendangebot beeinflusst wird. Aufgrund der deutlich höheren Fahrtenzahl im Vergleich zu den BOS-Linien ergibt sich eine größere Leistungseinsparung trotz kürzerer Wegstrecke.

## 5.7 Leistungsveränderungen bei Umsetzung des Angebots- und Maßnahmenplans

### Stadtlinienverkehr

Durch das Maßnahmenkonzept haben sich bei den Zielnetz-Varianten 1 und 2 insgesamt erhebliche Mehrleistungen (um 10 % insgesamt bzw. um 18 % beim Stadtbus) ergeben. Die ausgewählte Vorzugsvariante 3 kommt dagegen trotz Angebotsverbesserungen mit geringfügigen Minderleistungen (nur beim Stadtbus) aus. Allerdings gibt es teilweise erhebliche Verschiebungen zwischen den einzelnen Linien. Die folgende Tabelle stellt die Fahrplanleistung der Vorzugsvariante nach Linien und gesondert für das Straßenbahnsystem und das Stadtbussystem mit dem Ist-Stand gegenüber.

Tabelle 5-10 Leistungsentwicklung durch das Maßnahmenkonzept [Fahrplan-km/a; %]

Linie	IST-Stand	Zielnetz-Vorzugsvariante		
	Leistung	Leistung	Differenz abs.	Differenz rel.
1	211.501	157.886	-53.614	-25,3 %
2	146.751	198.007	+51.253	+34,93 %
3	131.422	131.422	±0	±0,0 %
4	374.767	436.777	+62.100	+16,5 %
5	129.078	61.598	-67.480	-52,28 %
Summe Strab	993.518	985.689	-7.830	-0,79 %
980	316.309	146.031	-170.278	-53,8 %
981	389.480	553.481	+164.001	+42,11 %
982	149.600	196.560	+46.960	+31,4 %
983	64.273	76.418	+12.145	+38,0 %
984	100.644	100.644	±0	±0,0 %
985	46.296	0	-46.296	-100,0 %
986	12.737	2.869	-9.868	-77,5 %
987	108.056	94.925	-13.104	-12,13 %
988	8.823	8.823	±0	±0,0 %
N1	83.207	83.207	±0	±0,0 %
N2	5.549	0	-5.549	-100,0 %
Summe Bus	1.284.974	1.262.985	-21.989	-1,71 %
Summe Stadtlinien	2.278.492	2.248.674	-29.819	-1,31 %

### Schülerregionalverkehr

Für die Maßnahmen 1-3 auf den BOS-Linien ergeben sich nur geringe Mehrleistungen von insgesamt **2.020 km/a**. Diese teilen sich wie folgt auf:

- Maßnahme 1: 500 km/a
- Maßnahme 2: 760 km/a
- Maßnahme 3: 760 km/a

Für die Maßnahme auf den mobus-Linien ergibt sich eine Mehrleistung von **5.200 km/a**.

Die gesamte Mehrleistung durch Maßnahmen für einstrahlende Schülerverkehre - auch bei einer Unterstellung zunächst noch weiter erfolgreicher Bedienung des Bahnhofs - liegt also bei maximal **7.220 km/a** auf den Regionallinien, durch die eine direktere Anbindung mehrerer weiterführender Schulen aus dem Umland erreicht wird.

### Führung und Brechung Regionallinien

Hinsichtlich der Führung von Regionallinien über den Schülerverkehr hinaus wurden keine weiteren Maßnahmevorschläge aufgelegt, weil dafür kein Bedarf festgestellt wurde.

Durch die Brechung von Fahrten in den Nebenverkehrszeiten und am Wochenende können insgesamt **19.220 Fpl-km** (von 96.300 Fahrplan-km insgesamt) durch **4.250 gebrochene Fahrten** (von 20.130 Fahrten insgesamt) pro Jahr eingespart werden. Dieser Effekt ist damit auch deutlich größerer als die Mehrleistungen für die Optimierung von Schülerfahrten (siehe vorstehend).

### Saldierung der Leistungsentwicklung für Regionallinien

In Summe aller Maßnahmen auf den Regionallinien ergibt sich eine **Leistungseinsparung in Höhe von 12.000 km/a**.

## 6 Qualitative Angebotsentwicklung und Qualitätsmanagement

### 6.1 Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung

Das für den Verkehrskunden vordergründig Qualitätsmerkmal für ein ÖPNV-Angebot ist dessen Verfügbarkeit, das heißt die Häufigkeit/Erreichbarkeit, die Erschließung und die Verkehrszeiten. Dabei handelt es sich gleichzeitig um die Hauptkomponenten der *quantitativen* Angebotsgestaltung. Diese wurden bereits in **Abschnitt 5.5** dargestellt.

Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die im engeren Sinne qualitative Angebotsgestaltung und -entwicklung im Planungszeitraum fest, die damit gleichzeitig - soweit dessen Zuständigkeit betreffend - Bestandteile der vertraglichen Vereinbarungen mit dem leistungsdurchführenden Unternehmen im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrages sind:

#### 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 Fahrt gilt als ausgefallen, wenn sie gar nicht, um mehr als 15 min. verspätet oder um mehr als 1 min. in der Abfahrt zu früh durchgeführt wird. Bei Taktzeiten <30 min. wird eine um mehr als die Taktzeit verspätete Fahrt als ausgefallen gewertet.

Die Ausfallquote darf maximal 3,5 % betragen.

Pünktlichkeit wird mit dem Faktor Verspätungsquote bestimmt. Die Messung soll an den definierten Verknüpfungspunkten und Linienendhaltestellen erfolgen. Die Verspätungsquote ist der Anteil der gegenüber der fahrplanmäßigen Ankunftszeit um mindesten 3 min., jedoch weniger als 15 min. verspäteten Fahrtankünfte. Unpünktlichkeit im Sinne von zu früher Abfahrt (um mehr als 1 min.) gilt als ausgefallene Leistung (siehe vorstehend).

Die Verspätungsquote darf maximal 5,0 % betragen.

Bei der Ermittlung der Quoten werden unverschuldete Einflüsse, welche durch Dritte verursacht sind, nicht berücksichtigt. Sie werden gesondert nachgewiesen.

#### B) Anschlusssicherung

Der Nahverkehrsplan gibt die kategorisierten Verknüpfungspunkte Bahn-Bus und Bus-Bus sowie die Umsteigezeiten vor. Ein Anschluss gilt als gewährleistet, wenn der vorgesehene Übergang - auch unter Anwendung Anschluss sichernder Maßnahmen - möglich ist. Dabei sollen zur Anschlusssicherung technische Hilfsmittel, insbesondere das RBL, oder die Abstimmung über moderne Kommunikationsmittel zur Anwendung kommen.

Bei der Gewährleistung der Anschlusssicherung sind funktionale Rangfolgen zu beachten:

- Garantierter Anschluss = Anschlussverbindung wird in jedem Fall gehalten oder eine Zusatzbeförderung angeboten / Anschlussart vor allem beim letzten Fahrzeug am Abend
- Limitierter Anschluss = Anschlussverbindung wird nur bis zu einer bestimmten ausgewiesenen Verspätung des Zugführungsfahrzeugs gehalten. Ein Anschlussverlust kann trotzdem nicht ausgeschlossen werden.

- Vorgesehener Anschluss = Anschlussverbindung kommt nur im planmäßigen Betrieb zustande und wird bei Verspätung des Zugführungsfahrzeugs nicht gehalten. Beim Übergang ÖPNV zum SPNV werden in der Regel nur vorgesehene Anschlüsse realisiert, um eine Netzwirkung von Verspätungen zu vermeiden.

### C) Zustand und Ausstattung der Haltestellen

Die Haltestellen im Bedienungsgebiet sind nach ihrer Bedeutung zu kategorisieren und die jeweiligen Kategorien mit entsprechenden Ausstattungsmerkmalen zu versehen. Als wesentliche Kategorisierungskriterien sind Fahrgastfrequentierung und Umsteigefunktion zu verwenden.

Die vorgegebene Grundausstattung der Haltestellen umfasst das Haltestellenschild nach § 41 Absatz 2 StVO (Zeichen 224), das VBB-Logo, die Liniennummer(n), die Angabe des ÖPNV-Unternehmens nach § 32 der BOKraft und zusätzlich die Haltestellenbezeichnung sowie die Fahrplaninformation nach § 40 Absatz 4 PBefG und die Tarifinformation. Der Betreiber hat eine konstruktive Zusammenarbeit mit der Kommune zu suchen, die in der Regel als Straßenbaulastträger den Bau sowie die Pflege und Reinigung der Haltestellen zu organisieren hat. Bei der weiteren allgemeinen Gestaltung der Haltestelleninfrastruktur sollen die Ausstattungsrichtwerte mit Bezug auf den VBB-Qualitätsleitfaden und das Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation den Maßstab bilden, soweit diese für Stadtverkehre präzisiert werden.

Beim Haltestellenneu- oder -umbau ist konsequent, jedoch im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten, auf zunehmende Barrierefreiheit hinzuwirken. Dafür werden folgende Ausstattungsmerkmale festgelegt:

- Haltekantenhöhe  
Bus mind. 16 cm, vorzugsweise 18 cm, möglichst durch Verwendung Kasseler Borde o.ä.;  
Strab mind. 25 cm;  
bei gemeinsam genutzten Haltestellen soll ein kombinierter Bord mit einer Vorzugshöhe von 22 cm zum Einsatz kommen
- Befestigte Aufstellfläche mit einer Mindestmanövrierfläche für Rollstuhlfahrer (150 cm breit, 200 cm tief), um auf eine bzw. von einer angelegten Rampe gelangen zu können
- Blindenleitstreifen oder andere geeignete taktile Bodenindikatoren
- Befestigte und abgesenkte oder angerampte Zuwegung mit max. 3 cm Absatzhöhe und hinreichender Breite für Rollstuhlfahrer (mind. 90 cm)

Die anteilige Realisierbarkeit ist im Ergebnis einer aufzustellenden Prioritätenrangliste durch die AG „Barrierefreier ÖPNV“ festzulegen, in deren Folge auch die zulässigen Ausnahmen laut § 8 Abs. 3 Satz 4 und 5 PBefG zu benennen und zu begründen sind. Als Auswahlmerkmale sollen zur Anwendung kommen:

- das Gesamtaufkommen an Ein- und Aussteigern
- das Umsteigeraufkommen
- ein vorrangiges Klientelaufkommen (Haltestellen an Behinderteneinrichtungen, Senioren- und Gesundheitseinrichtungen usw.)

#### D) Personaleinsatz

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

Die grundlegenden fachlichen Anforderungen an das Fahrpersonal ergeben sich aus den Bestimmungen der Verordnung über die Zulassung von Personen zum Straßenverkehr (Fahrerlaubnisverordnung - FeV), der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft).

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

- Kundenfreundlichkeit und hohe Leistungsbereitschaft
- Geschulte Sachkompetenz, im Besonderen bei der Unterstützung mobilitätsbeeinträchtigter Personen
- Auskunftsfähigkeit zu Fahrplänen, Beförderungstarifen, Fahrausweiserwerb
- Ortskenntnis im Einsatzgebiet
- Beherrschung der deutschen Sprache in Wort und Schrift; den gestiegenen Anforderungen entsprechend sollen nach Möglichkeit auch Kenntnisse in englischer und polnischer Sprache abrufbar sein
- kundenorientierte, besonnene Handlungsweise auch in Konfliktsituationen
- Beherrschung von Kommunikations- und sonstigen Hilfsmitteln
- gepflegtes äußeres Erscheinungsbild, einschl. einer Dienstkleidung.

Das kundenfreundliche Mitarbeiterverhalten unterliegt einer laufenden Qualitätskontrolle. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zeitnah zu beheben.

#### E) Fahrzeugeinsatz

Mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort gelten folgende Vorgaben:

- Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Regularien laut StVO, BOKraft und BOStrab ist bei der Fahrzeugbeschaffung darauf zu achten, dass die Fahrzeuge geräuscharm und umweltfreundlich sind und ein möglichst ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Für alle ab dem Kalenderjahr 2017 beschafften Neufahrzeuge und grundinstandgesetzte Fahrzeuge muss mindestens die Euro-6-Norm bzw. EEV-Standard eingehalten werden. Werden Gebrauchtfahrzeuge zugeführt, müssen diese mindestens die im Jahr ihrer Erstzulassung geltende Höchnorm erfüllen.
- Alter und Laufleistung der regelmäßig im Stadtbusverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen 16 Jahre und 900 Tkm nicht überschreiten.

Der Fahrzeugeinsatz ist durch die Erhaltung einerseits des Straßenbahnsystems und andererseits des Stadtbussystems mit umweltfreundlichen Stadtbussen gekennzeichnet. Eine Umstellung des Stadtbussystems auf elektrische Antriebe ist unter Beobachtung der Preisentwicklung und möglicher Förderinstrumente als perspektivische Option in Betracht zu ziehen, kurzfristig aber nicht vorgesehen.

- Den Anforderungen älterer sowie motorisch oder sensorisch und damit mobilitätseingeschränkter Personen ist beim Fahrzeugeinsatz und insbesondere bei der Fahrzeugbeschaffung konsequent und bedarfsgerecht Rechnung zu tragen. Gleiches trifft auch zu für die Anforderungen von Personen mit Kinderwagen oder größerem Gepäck. Generell sind Fahrzeuge mit niedriger Einstiegshöhe (Niederflurbauart oder Low Entry) sowie zusätzlichen Einstiegshilfen (Rampe, Kneeling), ausreichendem Stellplatz für Rollstuhlfahrer und Kinderwagen auf mindestens einer Sondernutzungsfläche laut Qualitätsleitfaden des VBB<sup>17</sup> einzusetzen.

#### Parameter

- Niederflurbauart oder mindestens in einem Türbereich LowEntry-Bauart, Rampe und/oder Kneeling nur unterstützend, Hublift im Stadtverkehr nicht sinnvoll
- Ausreichend breite Tür für Rollstuhlfahrer (mind. 90 cm)
- Sonderfläche in der Mindestabmessung für 2 Rollstühle oder 1 Rollstuhl und 1 Kinderwagen
- Haltegriffe und gut erreichbare Haltewunschtaster und Notsignal mit kontrastreicher Farbgestaltung
- Bisensorische Haltestellenankündigung (akustische Ansage und visuelle Anzeige)

Realisierbar sind diese Vorgaben im Rahmen der Erneuerung des Straßenbahn-Fuhrparks, dafür wird der frühestmögliche Zeitpunkt angestrebt. Bei der Busflotte sind die Vorgaben bereits vollständig umgesetzt und nachhaltig zu sichern.

- In Ergänzung zu den Vorgaben für die Kennzeichnung und die Beschilderung der Fahrzeuge nach § 33 BOKraft sind alle eingesetzten Fahrzeuge durch Anbringung des Logos im Frontbereich so zu gestalten, dass die Zugehörigkeit zum VBB-Tarifgebiet erkennbar ist. Insgesamt sind die Vorgaben des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation umzusetzen. Die Fahrzeuge sind mit der im Rahmen des VBB abgestimmten Abfertigungstechnik auszustatten, die auch die Möglichkeit einschließt, am elektronischen Ticket-System teilzunehmen.
- Die jeweils bediente Linie mit dem entsprechenden Endhaltepunkt ist deutlich in der Frontpartie, an der Einstiegsseite und am Heck (Liniennummer) des jeweiligen Fahrzeuges anzuzeigen.
- Die Vorgaben zum Platzangebot korrespondieren mit den in den Fahrzeugzulassungspapieren ausgewiesenen Sitz- und Stehplatzzahlen. Die Dimensionierung des Fahrzeugeinsatzes soll so gewählt werden, dass der Besetzungsgrad in der 20-min-Spitze der HVZ 80% der Platzkapazität und in der Spitzenstunde 65 % der Platzkapazität (Sitz- und Stehplätze) nicht überschreitet.



Verkehrsverbund  
Berlin-Brandenburg  
Alles ist erreichbar.

<sup>17</sup> Leitfaden Qualitätsstandards im VBB, Fassung November 2011

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

Vorstehende Fahrzeuganforderungen gelten auch für eingesetzte Subunternehmerfahrzeuge.

#### F) Fahrgastinformation

Das Betreiberunternehmen ist verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Grundsätzlich sind die Festlegungen des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation, das von allen Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammen mit dem VBB eingesetzt und weiterentwickelt wird, anzuwenden. Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB hat das Unternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Dies beinhaltet sowohl die Zuarbeit zu Printprodukten als auch die entsprechende Lieferung von Soll- und Ist-Fahrplandaten für das Landesfahrplanauskunftssystem des VBB einschließlich dessen Versorgung mit textbasierten Störungs- und Baustelleninformationen über den sogenannten Hafas Information Manager (HIM) des VBB.

Darüber hinaus gewährleistet das Unternehmen, dass es für jeden Kunden möglich ist, auf unkomplizierte Weise Fahrplaninformationen zu erhalten. Dazu gehören insbesondere die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Unternehmen, die im Planungszeitraum barrierefrei zu gestalten sind, im Landesfahrplanauskunftssystem des VBB sowie das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen und die Vorhaltung von Linien-Flyern.

Im Rahmen der Nutzung Rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) sind Möglichkeiten der Anschlussicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten und über das Landesfahrplanauskunftssystem des VBB) zu erschließen. Insbesondere sind die Anforderungen des VBB an eine Echtdatenbereitstellung durch das Unternehmen zu erfüllen.

Weiterhin hat das Unternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So ist neben der akustischen Haltestellenansage auch eine visuelle Haltestellenanzeige in den Fahrzeugen vorzusehen (siehe auch vorn bei „Parameter“, die für ortsfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden).

Die Bemühungen um eine zunehmend barrierefreie Fahrgastinformation beziehen sich auf die Einhaltung bestimmter Gestaltungsmerkmale (Schriftgrößen, Kontraste, Anbringungshöhe, Darstellung von Reiseketten) entsprechend den VBB-Qualitätsstandards in den Fahrzeugen, an Haltestellen und in den Informationsmedien. Außerdem sind die notwendigen Daten zur Erteilung barrierefreie Fahrplanauskünfte für das Landesfahrplanauskunftssystem des VBB bereitzustellen.<sup>18</sup>

<sup>18</sup> Siehe hierzu auch DIN 18040 - Norm Barrierefreies Bauen

#### G) Vertrieb und Kundenservice

Vielfältige Möglichkeiten des Fahrausweiserwerbs, ggf. in Kombination mit einer Kundenberatung, sind ein wesentliches Kriterium zur Senkung der Zugangsschwelle zum ÖPNV und damit ein Faktor der Fahrgastakzeptanz. Grundsätzlich ist die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs im Fahrzeug zu gewährleisten. Beim Verkauf über Agenturen müssen diese über bedarfsorientierte Öffnungszeiten verfügen und mit geschultem Personal besetzt sein.

Die Stadt Frankfurt (Oder) und die SVF unterstützen die Erprobung und Einführung neuer Formen des Fahrausweiserwerbs und Fahrausweisarten, z. B. über das Internet oder Mobiltelefone sowie e-ticketing. Die SVF gewährleistet in Abstimmung mit dem VBB, dass eine Teilnahme am elektronischen Ticketsystem im Rahmen des VBB möglich ist. Für das elektronische Ticket ist eine entsprechend dem mit dem VBB abzustimmenden Stand der VDV-Kernapplikation kompatible Kontrollinfrastruktur bereitzustellen. Die Datenversorgung erfolgt über die Regionale Vermittlungsstelle des VBB.

#### H) Subjektive Sicherheit

Unter subjektiver Sicherheit wird das Wohlbefinden und Sicherheitsgefühl des Fahrgastes zu jeder Zeit während der Benutzung des ÖPNV verstanden. Grundsätzlich ist dafür Sorge zu tragen, dass der Fahrgast kein Gefühl der Hilflosigkeit und der Handlungsunfähigkeit hat. Dazu gehört, dass der Fahrgast die Möglichkeit hat, während der Betriebszeit einen Ansprechpartner im Verkehrsunternehmen zu erreichen.

Zur Gewährleistung der subjektiven Sicherheit und zur Bekämpfung von Vandalismus sind alle Omnibusse und alle Straßenbahnen mit Videoüberwachung ausgestattet.

## 6.2 Qualitätsmanagement

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

Dem Aufgabenträger obliegen dabei die Aufgaben der Festsetzung und Weiterentwicklung von Vorgaben zur Qualitätssicherung sowie der qualitativen Bewertung der Leistungsdurchführung auf der Grundlage der von dem Unternehmen übergebenen statistischen Informationen. Einzelmodalitäten, die sich auf wesentliche der in **Abschnitt 6.1** festgestellten Kriterien beziehen, werden im öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) vertraglich festgelegt.

Der Betreiber der ÖPNV-Leistungen in der Stadt Frankfurt (Oder) muss ein in Deutschland zertifiziertes Qualitäts- und Umweltmanagementsystem nachweisen, welches mindestens den Anforderungen nach DIN EN ISO 9001 bzw. DIN EN ISO 14001 genügt.

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

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

## 7 Komplexe verkehrliche, betriebswirtschaftliche und regionalwirtschaftliche Wirkungen und Bewertung der Planungsmaßnahmen

Die Betonung laut Kapitelüberschrift liegt auf der Komplexität. Quantitative verkehrliche Maßnahmen, die weitere Verbesserung der Beförderungsqualität in allen Komponenten, einschl. umweltschonender Verkehrsmittel und zunehmender Barrierefreiheit im ÖPNV wirken im Zusammenhang, beeinflussen die Fahrgastnachfrage, damit auch Einnahmen des Betreiberunternehmens und Gestaltungsmöglichkeiten für das Angebot und wirken über den Modal-Split und die Attraktivität der Stadt zurück auf die Einwohner-, Arbeitsplatz- und Pendlerentwicklung.

Diese Komplexität ist zu beachten, auch wenn aus Gründen der Übersichtlichkeit nachfolgend die Wirkungen nacheinander dargestellt werden.

Ebenso an dieser Stelle zu erwähnen ist, dass diese Wirkungen an bestimmte Umsetzungsvoraussetzungen gebunden sind. Diese liegen im Besonderen im investiven Bereich, d. h. in der finanziellen Möglichkeit einer Erneuerung des Straßenbahnfuhrparks und einer zumindest schrittweisen Erneuerung bzw. weitgehenden Grundinstandsetzung des Busfuhrparks (siehe dazu **Abschnitt 8**).

### 7.1 Stadtverkehr

#### 7.1.1 Verkehrliche Bewertung

Die verkehrliche Bewertung muss die Bedienungsqualität des Angebots und die zu erwartende Wirkung auf die Fahrgastnachfrage berücksichtigen:

##### Angebot

Bei allen drei geplanten Zielnetz-Varianten entstehen differenzierte Angebotsverbesserungen. Diese richten sich insbesondere auf die Relationen, bei denen Nachfragepotenziale erwartet werden, also mit

- Hansaviertel/SMC,
- Südring,
- Slubice,  
auf niedrigem absolutem Niveau mit
- Seefichten  
und die
- Relation mit Lossow/Helensee.

Es gibt aber auch, insbesondere bei der als Vorzugsvariante ausgewählten Zielnetz-Variante 3, gezielte Einschränkungen des Angebots dort, wo diese gegenwärtig gemessen an der Nachfrage überdimensioniert, anders rationeller zu gestalten oder durch andere Angebote ebenfalls abgedeckt wird

- Rosengarten,
- die Tangente Messegelände - Kopernikusstraße,
- SMC nach Ladenschluss.

Entscheidend ist jedoch bei allen Varianten die Gesamtwirkung für das Stadtgebiet.

## Nachfrage

Grundlagen der Nachfragevorausberechnung waren die harmonisierten Erhebungsergebnisse und eine umfangreiche Modelberechnung ohne und mit Berücksichtigung angebotsplanerischer Maßnahmen.

Die Perspektive im Ohnefall (Status-quo-Angebot beibehalten) laut Modellberechnung wäre ein weiterer deutlicher Nachfragerückgang, nahezu gleichverteilt zwischen Straßenbahn und Stadtbus.

Die positivste Nachfragewirkung wäre zu erwarten bei Umsetzung einer Kombination aus den Zielnetz-Varianten 1 und 2 (Straßenbahn Variante 2; Stadtbus Variante 1), was gleichzeitig die verkehrliche Maximalvariante, mit erheblichen Mehrleistungen und stark erhöhtem Zuschussbedarf, darstellt.

Die Nachfragewirkung der Zielnetz-Variante 3 (Vorzugsvariante) ist zwischen dem Ohnefall und der Maximalvariante einzuordnen. Der Nachfragerückgang bis 2021 ist bei -2,5 % anzusetzen. Bis 2030 ist mit weiteren -4,0 % zu kalkulieren.

**Tabelle 7-1 Nachfrageentwicklung bei Umsetzung der Vorzugsvariante des Maßnahmenkonzepts**  
[Linienbeförderungsfälle/a; %]

	2013	Anteil	2021	Anteil	2021/2013	2030	2030/2021
Strab	5.758.707	63,2%	5.597.450	63,0%	-2,8%	5.390.350	-3,7%
Bus	3.352.763	36,8%	3.286.250	37,0%	-2,0%	3.138.000	-4,5%
SVF	9.111.470	100,0%	8.883.700	100,0%	-2,5%	8.528.350	-4,0%

### 7.1.2 Betriebswirtschaftliche Bewertung

#### Betriebsaufwand

Die Fahrleistungen der Straßenbahn bleiben bei allen drei Zielnetz-Varianten nahezu unverändert. Bei der Vorzugsvariante (Variante 3) kommt es lediglich zu einem Rückgang um -0,8 %.

Die Busverkehrsleistungen werden bei den Varianten 1 und 2 um jeweils etwa 20 % erhöht. Bei Variante 3 (Vorzugsvariante) werden gezielte Mehrleistungen im Busnetz an anderer Stelle kompensiert und sogar etwas überkompensiert, so dass es zu einem leichten Rückgang um -1,7 % beim Bus und -1,3 % bei der Angebotsleistung insgesamt kommt.

Entsprechend entwickelt sich unter sonst gleichen Bedingungen der Betriebsaufwand bei Umsetzung der einzelnen Varianten. Dabei würde es bei den Varianten 1 und 2 zu einem zusätzlichen Bedarf um 2 Busse kommen, bei Variante 3 (Vorzugsvariante) bleibt der Busbedarf gleich. Der Bedarf an Straßenbahnfahrzeugen verändert sich in keiner der drei Varianten.

In **Tabelle 7-2** wird die Leistungsveränderung nach Zielnetz-Varianten unter dem Aspekt der Aufwandsentwicklung verglichen.

Tabelle 7-2 Leistungsentwicklung nach Zielnetz-Varianten [Fahrplan-km/a; %]

Linie	IST-Stand	Zielnetz-Variante 1		Zielnetz-Variante 2		Zielnetz-Variante 3	
	Leistung	Leistung	Differenz	Leistung	Differenz	Leistung	Differenz
1	211.501	211.501	0	211.501	0	157.886	-53.614
2	146.751	151.093	4.342	222.736	75.985	198.007	+51.253
3	131.422	131.422	0	131.422	0	131.422	0
4	374.767	374.767	0	374.767	0	436.777	+62.100
5	129.078	129.078	0	51.476	-77.602	61.598	-67.480
Tram	993.518	997.860	4.342	991.901	-1.617	985.689	-7.830
980	316.309	162.554	-153.755	229.344	-86.965	146.031	-170.278
981	389.480	595.140	205.660	595.140	205.660	553.481	+164.001
982	149.600	164.694	15.094	225.543	75.943	196.560	+46.960
983	64.273	124.654	60.381	124.654	60.381	76.418	+12.145
984	100.644	149.101	48.457	149.101	48.457	100.644	±0
985	46.296	107.820	61.524		-46.296	0	-46.296
986	12.737	12.737	0	12.737	0	2.869	-9.868
987	108.056	94.925	-13.130	94.925	-13.130	94.925	-13.104
988	8.823	8.823	0	8.823	0	8.823	0
N1	83.207	83.207	0	83.207	0	83.207	0
N2	5.549	0	-5.549	0	-5.549	0	-5.549
Bus	1.284.974	1.503.655	218.681	1.523.474	1.262.985	1.262.985	-21.989
üÖPNV	2.278.492	2.501.515	223.023	2.515.375	2.236.78	2.248.674	-29.819

### Einnahmen und Zuschussbedarf

Nach dem gegenwärtigen Stand der Wirtschaftlichkeit der ÖPNV-Durchführung der SVF (berücksichtigt Kostensätze, Einnahmensätze und Zuschusssätze pro Fahrplan-km/Zug-km gesondert nach Straßenbahn und Stadtbus) ergeben sich folgende Veränderungen des Zuschussbedarfs für den Aufgabenträger:

- bei Zielnetz-Variante 1: +378.150 EUR/a
- bei Zielnetz-Variante 2: +386.700 EUR/a
- bei Zielnetz-Variante 3: -57.516 EUR/a

Durch sich stabilisierende Fahrgastzahlen in der Folge einer positiveren Einwohnerentwicklung und deren Rückkopplungseffekte sind diese Werte ggf. noch etwas zu verbessern.

Vorstehend ist nur die betriebswirtschaftliche Wirkung der Umsetzung des verkehrlichen Maßnahmenkonzepts in den drei diskutierten Varianten unter sonst gleichen Bedingungen dargestellt. Eine Gesamtbetrachtung der Wirtschaftlichkeitsentwicklung, unter Berücksichtigung auch der allgemeinen Entwicklungstendenzen bei Aufwendungen und Erträgen sowie der Investitionstätigkeit und deren Finanzierung erfolgt in **Abschnitt 8**.

### 7.1.3 Regionalwirtschaftliche Bewertung

Alle Zielnetzvarianten führen dazu, dass die im **Abschnitt 7.1** dargestellte Mitfall-Prognose der Strukturdaten durch Attraktivitätsgewinne der Stadt günstiger ausfällt, der Rückgang der Einwohnerzahlen zwar nicht ganz aufgehoben, aber reduziert wird, der leichte Rückgang der Beschäftigtenzahlen tatsächlich ganz kompensiert werden kann.

Auch dies hat dann wieder Rückwirkungen auf die Fahrgastnachfrage im ÖPNV, weil das Nutzerpotenzial höher ist. Wenn dies gelingt, könnte der Rückgang der ÖPNV-Nachfrage bei einer Kombination aus den Zielnetz-Varianten 1 und 2 zumindest bis etwa 2021 vollständig gestoppt, bei der Vorzugs-Variante 3 immerhin halbiert werden.

Es ergibt sich bei allen Varianten ein Attraktivitätsgewinn für die Stadt als Standort für Wohnen, Arbeiten, Ausbilden und Dienstleistungen und nicht zuletzt eine Stärkung ihrer Funktionalität als Oberzentrum.

Über die Model-Split-Beeinflussung wird (in bescheidenem Umfang) auch ein Beitrag zur Umweltqualität geleistet. Der entscheidende Umweltbeitrag wird aber durch die vollständige Erhaltung des nahezu emissionsfreien Straßenbahn-Angebotes und die Weiterführung des erdgasbetriebenen Stadtbussystems geleistet.

Damit wird auch den Anforderungen des Luftreinhalteplans und des Lärminderungsplans sowie den Klimaschutzzielen der Stadt entsprochen.

## 7.2 Regionalbuslinien

### 7.2.1 Verkehrliche und wirtschaftliche Effekte

#### Schülerfahrten

Die Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen führt zu einer deutlich verbesserten Qualität der regionalen Schülerbeförderung durch vermiedene Fußwege und Umsteigevorgänge.

Daraus resultiert eine deutlich höhere Attraktivität der Frankfurter Schulen für Schüler aus dem Umland, mit möglichem Zugewinn an Schülern, sowohl als neu anwählende Schüler als auch aus Verlagerungen von der Bahn oder vom MIV. Die Größenordnung sollte zwischen 50 und 100 Schülern liegen, woraus sich ca. 30.000 zusätzliche Beförderungsfälle auf diesen Regionallinien ergeben.

Der entstehende zusätzliche Aufwand in Höhe von etwa 15.450 Euro für 7.220 Fahrplan-km pro Jahr (mit Bedienung des Bahnhofs) sollte damit für die Betreiberunternehmen Busverkehr Oder-Spree GmbH und mobus Märkisch-Oderland Bus GmbH sowie deren Aufgabenträger abgegolten sein.

Andererseits entsteht ein Fahrgastverlust für den Stadtverkehr Frankfurt (Oder) durch Verlust der entsprechenden Umsteiger zwischen Regional- und Stadtlinien. Die zahlenmäßige Schätzung dafür ist bei

250.000 Beförderungsfällen pro Jahr anzusetzen. Der finanzielle Verlust hält sich im Rahmen der Einnahmenaufteilung dennoch in Grenzen, weil der wegfallende Fahrstreckenanteil im Stadtgebiet vergleichsweise gering ist.

### **Brechung ein- und ausstrahlender Regionallinienfahrten**

Es ist zwar eindeutig festzustellen, dass die Brechung ein- und ausstrahlender Fahrten des Regionalverkehrs aus Fahrgastsicht keinerlei verkehrliche Vorteile bringt. Im Gegenteil wird die Umstiegsnotwendigkeit eher attraktivitätsmindernd wirken. Die Auswirkungen werden allerdings nur sehr gering sein, weil die vorgesehene Brechung auf Fahrten beschränkt bleibt, die ohnehin nur wenig nachgefragt sind. Damit bleibt allerdings auch der Fahrgastzugewinn für die SVF durch Umsteiger im Rahmen der Einnahmenaufteilung gering.

#### **7.2.2 Organisatorische Umsetzungshemmnisse**

Die Umsetzung der konzipierten Maßnahmen auf den Regionallinien ist durch die Stadt Frankfurt (Oder) nicht unmittelbar durchsetzbar. Die Entscheidungskompetenz liegt bei den Unternehmen, die über die entsprechenden Dienstleistungsaufträge und die Liniengenehmigungen verfügen. Eine Einflussnahme durch Stadt, Landkreise und Genehmigungsbehörde ist möglich.

Die Umsetzung zumindest der Maßnahmen bei Schülerfahrten liegt im Grunde im Interesse der Regionalverkehrsunternehmen, weil diese Fahrgäste und Fahrausweiserlöse zugewinnen, bei nur sehr geringfügigem Mehraufwand. Hier wird der Anteil der sonstigen Fahrgäste (Pendler, SPNV-Umsteiger) entscheiden.

Die konzipierten Brechungen von Regionallinienfahrten werden voraussichtlich nur umgesetzt, wenn dies für die Betreiberunternehmen umlauftechnisch Sinn macht.

## **8 Wirtschaftliche Entwicklungsbedingungen und Finanzierung des üÖPNV**

### **8.1 Investitionsbedarf und Investitionsfinanzierung**

Die investive Förderung von Fahrzeugen und Infrastrukturanlagen des ÖPNV ist ein wesentliches Mittel zur Umsetzung der verkehrspolitischen Zielstellungen, insbesondere der Anforderungen an einen modernen, komfortablen und zunehmend barrierefreien ÖPNV. Daher werden im Bereich des üÖPNV sowohl die Städte und Gemeinden als Träger der Infrastruktur als auch die Verkehrsunternehmen bei der Modernisierung der Fahrzeugflotten und der betrieblichen Anlagen durch Mittel in Verfügung des Landes Brandenburg unterstützt. Nach § 10 Absatz 2 ÖPNVG BB ist den Aufgabenträgern des üÖPNV die Verantwortung für die investive Verwendung eines Teils der ihnen zufließenden Landesmittel übertragen. Dieser muss nach § 1a ÖPNVFV in der Fassung der 4. Änderung mindestens 18,12 % betragen. Für Vorhaben von besonderer Landesbedeutung ist darüber hinaus eine vorhabenbezogene Ausreichung von Landesmitteln direkt an die Baulastträger vorgesehen.<sup>19</sup>

<sup>19</sup> vgl. Abschnitt 8.4 und Abbildung 8-2

In der Stadt Frankfurt (Oder) besteht bereits ein vergleichsweise guter Ausbauzustand der Haltestelleninfrastruktur. Insgesamt etwa 50 % aller 314 Richtungshaltestellen sind bereits barrierefrei. Besonders gut vorangeschritten ist der Stand bei den Straßenbahn- und den kombinierten Straßenbahn-/ Bushaltestellen mit fast 60 %. Dennoch erhöhen sich im Gültigkeitszeitraum des Nahverkehrsplanes 2017 - 2021 die Anforderungen an den Ausbau von Haltestellen zur Erreichung der geforderten durchgehenden Barrierefreiheit im ÖPNV.

Zum anderen erreichen im Planungszeitraum der

- gesamte KT4D-Fuhrpark der Straßenbahn (Indienststellung zwischen 1987 und 1991) sowie
- 9 der 29 Stadtbusse (Erstzulassung 2002 und 2003 und ohne Grundinstandsetzung), bei einer Bedarfsspitze von 23 Bussen

die wirtschaftlich sinnvolle Grenznutzungsdauer (30 Jahre Straßenbahn, 16 Jahre Bus), was im Übrigen auch Grundlage der pauschalisierten Anrechnung der investiven Verwendung von Landesfördermitteln ist. Bei ausschließlichem Einsatz im Stadtverkehr sollten die Busse maximal 12 - 16 Jahre genutzt werden und eine Laufleistung von 900 Tkm nicht überschreiten.

**Tabelle 8-1 Investitionsplanung**

Position	Zeitraum	Schätzung Finanzierungsbedarf	Finanzierungs- träger
<b>Fahrzeuge</b>			
13 Niederflurstraßenbahnen	2018 - 2023	32,5 Mio. €	SVF
3 Niederflurbusse, dar. 2 Gelenkbusse	2017	1,1 Mio. €	SVF
2 Niederflurbusse	2020	0,52 Mio. €	SVF
<b>Infrastruktur Straßenbahn (außer Haltestellen)</b>			
Erneuerung Strab-Brücke A12	2017 - 2018	2,4 Mio. €	SVF
Gleisbau	2017 - 2021	2,7 Mio. €	SVF
<b>Haltestelleninfrastruktur</b>			
Barrierefreier Ausbau Haltestellen Strab	2019 - 2021	1,2 Mio. €	SVF
<b>Betriebliche Infrastruktur</b>			
Fahrausweisautomaten	2017	0,462 Mio. €	SVF
<b>Summe</b>	<b>2017 - 2023</b>	<b>40,882 Mio. €</b>	<b>SVF</b>

Die Angaben in der Spalte 3 „Schätzung Finanzierungsbedarf“ beinhalten nur die Beschaffungsaufwendungen, nicht zusätzlich erforderliche Kapitalkosten.

Mit der Zielstellung des vollständigen Systemerhalts ist davon auszugehen, dass im Planungszeitraum

- 13 Niederflurstraßenbahnen  
und
- 6 - 7 Stadtniederflurbusse

beschafft werden müssen. Alternativ zur Neubeschaffung von Bussen ist für einen Teil des Bedarfs auch die Grundinstandsetzung in Erwägung zu ziehen. Diese verursacht etwa den halben Aufwand und verlängert die Betriebszeit um mindestens 8 Jahre.

Bei Realisierung dieser Planung ist der gesamte regelmäßig im ÖPNV eingesetzte Fuhrpark niederflurig und barrierefrei. Ebenso alle Straßenbahn- und kombinierten Straßenbahn-/Bushaltestellen.

Für die noch nicht barrierefreien Bushaltestellen ist dies im Planungszeitraum nicht möglich, soweit dafür nicht eine umfangreiche Fördermittelinanspruchnahme aus Bundes- oder Landesmitteln ermöglicht wird. Die konkreten Ausnahmen im Sinne des § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG stellen alle Haltestellen dar, die noch nicht barrierefrei sind und nicht auf einer Prioritätenliste Barrierefreier Haltestellenausbau enthalten sind. Diese Prioritätenliste wird durch die Arbeitsgruppe „Barrierefreier ÖPNV“ festgelegt, entspricht der nachfolgenden **Tabelle 8-2** und ist somit Bestandteile des Nahverkehrsplanes. Die AG „Barrierefreier ÖPNV“ wird diese Prioritätenliste bei Bedarf fortschreiben. Jede Fortschreibung aktualisiert die entsprechende Festlegung des Nahverkehrsplanes gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG.

**Tabelle 8-2**      **Prioritätenliste für den barrierefreien Um- und Ausbau von Haltestellen des üÖPNV**

Ziffer	Bezeichnung	Bedeutung, Begründung
1	Magistrale	Strab 1, Verknüpfungshaltestelle; zentrale Lage, Geschäftsstraße, Bankfiliale, Kita
2	Am Anger	Strab 4; Einrichtung der Behindertenhilfe, Wohngemeinschaften, Arztpraxen, Seniorenheime
3	Topfmarkt/Konzerthalle	Strab 1; Ärztehaus, Konzerthalle, Oderbrücke, Zugang zur Oderpromenade
4	Messegelände	Strab 2 und 5, Bus 980, 982, 988, N2; Messegelände
5	Kleistforum	Strab 2 und 5, Bus 988, 442, 443; Kultureinrichtungen, AOK, Ärztehaus, ASB, Kleiststraße
6	Kantstraße	Strab 2, 5; einzige Anbindung zum Wichernheim und Wohngemeinschaften, Evangelische Grundschule
7	Witzlebenstraße	Strab 2, 5 Bus N1; Barrierefreies und seniorengerechtes Wohnen, Sprachenzentrum der Universität, Postfiliale
8	Westkreuz	Strab 2, 5, Bus 982, 987, N1; Barrierefreie Wohnungen, Wohngemeinschaften, Studentenwohnheim
9	Bushaltestellen am SMC	Wichtigstes Einkaufszentrum der Stadt, Bedeutung für Stadt und Umland

Die weitgehende Erneuerung des Straßenbahnfuhrparks ist gegenwärtig finanziell noch nicht geklärt, insbesondere wäre es dringend erforderlich, dafür Fördermittel in hinreichendem Umfang in Anspruch nehmen zu können, um ein solches umweltfreundliches und dem Gemeinwohl dienendes Verkehrssystem erhalten zu können.

## 8.2 Beförderungstarife

Im ÖPNV der Stadt Frankfurt (Oder) gilt der VBB-Tarif,<sup>20</sup> bei Redaktionsschluss zum vorliegenden Nahverkehrsplan in der ab 01.01.2017 vorliegenden Fassung. Die Entfernungsstufung des VBB-Tarifs zur Fahrpreisbildung baut auf einem System von Tarifwaben auf. Darin besteht für die Stadt Frankfurt (Oder) und ihr Umland ein eigener Tarifbereich mit 23 Tarifwaben, in dem das Stadtgebiet den Tarifwaben Frankfurt (Oder) A (Kernstadt) und Frankfurt (Oder) B (periphere Ortsteile) zugeordnet ist. Der Tarifbereich Frankfurt (Oder) C umfasst 5 Tarifwaben im Landkreis Märkisch-Oderland und 14 Tarifwaben (darunter 6 Leerwaben)<sup>21</sup> im Landkreis Oder-Spree. Das Fahrausweissortiment des Tarifbereichs (Einzelfahrausweise und Tageskarten, Zeitfahrausweise) wird in den Kombinationen Frankfurt (Oder) AB - Stadtverkehr, Frankfurt (Oder) BC - Ortsteile und Umland sowie Frankfurt (Oder) ABC - Stadtverkehr und Umland angeboten.<sup>22</sup> Die Tarifeilbereiche BC und ABC gelten für Fahrten über die Stadtgrenze.

Die Fahrpreise im VBB-Tarif wurden - bezogen auf das gewichtete Fahrausweissortiment aller Tarifteile - nach den Verlautbarungen des VBB zwischen 2008 und 2016 im Mittel um 14,2 % erhöht, das entspricht einer mittleren jährlichen Steigerungsrate von annähernd 1,9 %. Am 14.10.2013 hat der Aufsichtsrat des VBB die Einführung eines sogenannten Index' zur Berechnung der VBB-Tarifanpassungen beschlossen. Danach soll die Tarifanpassungsrate aus der Entwicklung der Verbraucherpreise in Brandenburg und Berlin sowie der Kostenentwicklung bei Kraftstoffen und Strom im Verhältnis 83 zu 8,5 zu 8,5 errechnet werden.<sup>23</sup> Damit soll eine Harmonisierung einerseits mit der Entwicklung der Lebenshaltungskosten, andererseits mit der Entwicklung des Preisniveaus für die im ÖPNV kostenrelevanten Energieträger erreicht werden.

Hinsichtlich des für den Tarifbereich Frankfurt (Oder) entscheidenden Fahrausweissortiments ist einzuschätzen, dass die Preisentwicklung für Zeitfahrausweise zwischen 2008 und 2016 im Teiltarifbereich ABC etwa entsprechend dem o. g. Mittelwert entsprach, im Teiltarifbereich AB etwas darunter lag. Dagegen stiegen die Preise für Einzelfahrausweise unter Berücksichtigung der differenzierten Inanspruchnahme annähernd um 20 %, wobei der Preisanstieg für den Einzelfahrausweis (Regeltarif) im Teiltarifbereich AB um 33 % besonderes Gewicht hatte.

Ab 01.01.2017 ist vom VBB eine weitere Preiserhöhung für eine Reihe von Fahrausweisarten vorgenommen worden, die verbundweit mit 0,57 % gegenüber 2016 angegeben wird. Im Tarifbereich Frankfurt (Oder) sind davon hauptsächlich die Fahrausweise des Bartarifs (Einzelfahrausweise, Tages- und Kleingruppen-Tageskarten) in den Teiltarifbereichen AB und BC betroffen. Dabei wird im Teiltarifbereich AB die Preiserhöhung für Einzelfahrausweise durch die Einführung einer bisher nicht angebotenen 4-Fahrten-Karte gemildert, in der die Preise pro Fahrt dem alten Tarifstand entsprechen. Die Preise für Zeitfahrausweise, auch für Schüler und Auszubildende, bleiben unverändert. Neu gestaltet wurde das

<sup>20</sup> Gemeinsamer Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif)

<sup>21</sup> Leerwaben haben keine zugeordnete Siedlungseinheit, sondern werden zur Harmonisierung der Tarifentfernungen angelegt

<sup>22</sup> Für Fahrten innerhalb des Teiltarifbereichs Frankfurt (Oder) C oder von dort nachaußerhalb gilt der VBB-Tarif für Landkreise

<sup>23</sup> Vgl. Verlautbarung des VBB, <http://www.vbb.de/de/article/presse/neue-fahrpreise-im-vbb-ab-1-januar-2015/22601.html>

VBB-Abo 65vorOrt im Teiltarifbereich AB, mit dem die bisherigen zeitlichen Gültigkeitsbeschränkungen des Tickets 65plus aufgehoben werden.

Nach der bisherigen Praxis sind auch hinsichtlich der im Planungszeitraum zu erwartenden Tarifanpassungen unterschiedliche Steigerungsraten nach Tarifbereichen und Fahrausweisarten zu erwarten. Für den Planungszeitraum wird ab 2018 von einer mittleren jährlichen erlöswirksamen Steigerungsrate von 1,9 % für Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs und von 1,85 % für andere Fahrausweise unter Berücksichtigung struktureller Veränderungen (steigender Anteil von Fahrgästen mit Zeitfahrausweisen), der mit Tarifierhöhungen verbundenen Fahrgastverluste<sup>24</sup> ausgegangen. Der mittlere Erlös pro beförderte Person [Unternehmens-Beförderungsfall] wird danach im Jahr 2021 über alle Fahrgastgruppen um ca. 7,5 bis 8 % über dem Stand vom 01.01.2017 liegen, wenn sich nicht wesentliche Änderungen im Einnahmeaufteilungsverfahren des VBB ergeben.

### 8.3 Aufwands- und Ertragsentwicklung im Planungszeitraum

Die vorausschauende Einschätzung der Aufwands- und Ertragsentwicklung aus der ÖPNV-Durchführung ist für den Aufgabenträger im Rahmen des vorliegenden Nahverkehrsplanes entscheidend für die Umsetzbarkeit des verkehrlichen Angebotskonzepts.

Unter den gegebenen Bedingungen im Planungszeitraum und im Planungsraum können folgende Annahmen zur Aufwands- und Ertragsentwicklung getroffen werden:

#### Aufwendungen

- Maßgebende Faktoren für die Entwicklung der Aufwendungen sind im Zeitraum bis 2021
  - die Entwicklung des Leistungsvolumens und dessen Struktur
  - die Entwicklung des Personalbedarfs und der Vergütungstarife
  - die Preisentwicklung für Erdgas und Elektroenergie
  - der Umfang der Investitionen und die daraus folgende Belastung durch Abschreibungen oder Leasinggebühren sowie Kapitaldienst
  - die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen.
- Aus den Maßnahmen der Rahmenplanung entsprechend **Abschnitt 5** ergibt sich eine gleichbleibende Leistung bei der Straßenbahn und eine leichte Reduzierung der Leistungen beim Stadtbus um 2,7 % (ca. 34.300 Fahrplan-km Bus pro Jahr).
- Die geplanten Leistungsveränderungen begründen einen um etwa 2,5 % verminderten Bedarf an Fahrpersonalstunden. Hinsichtlich der anderen Beschäftigtengruppen wird von einer Beibehaltung des gegenwärtigen Kapazitätsbedarfes ausgegangen.
- Der mittlere Anstieg des Vergütungsniveaus pro Beschäftigten wird mit 1,25 % p. a. angesetzt. Dieser geringe Anstieg liegt darin begründet, dass im Planungszeitraum eine größere Zahl von Beschäftigten altersbedingt ausscheidet, deren Vergütung durch Besitzstandsregelungen erhöht ist. Beim Ersatz durch Neueinstellungen entfällt diese Kostenbelastung durch Besitzstände.

<sup>24</sup> Je nach der betroffenen sozialen Gruppe durch Abwanderung zum motorisierten oder nicht motorisierten Individualverkehr und/oder durch Verringerung der Mobilität (vor allem bei Rentnern und Leistungsempfängern zur Grundsicherung)

- Das gegenwärtige niedrige Preisniveau für Erdgas (CNG) kann nicht in vollem Umfang in den Planungszeitraum fortgeschrieben werden, da die Wirksamkeit der langfristig wirkenden preiserhöhenden Faktoren (Verknappung der Ressourcen, steigender Bedarf, noch geringe Wirksamkeit alternativer Antriebsenergien) nicht außer Acht gelassen werden kann. Es wird daher für den Zeitraum ab 2017/2018 eine mittlere Preissteigerungsrate von 2,0 % angesetzt. Das verbleibende Risiko einer erneuten sprunghaften Preiserhöhung (analog zur Situation in den Jahren 2011/2012) kann im Planungsansatz nicht abgebildet werden. Das Preisniveau für Elektroenergie (Fahrstrom) wird analog fortgeschrieben.
- Die gegenwärtigen Abschreibungen für Fahrzeuge sind sehr niedrig, weil ein großer Teil des Fuhrparks abgeschrieben ist. Dies trägt zu vergleichsweise niedrigen Kostensätzen, insbesondere bei der Straßenbahn, durchaus aber auch beim Busbetrieb bei. Die Bestimmung des Volumens der Abschreibungen für Fahrzeuge für den Planungszeitraum ist gegenwärtig nur in Szenarien möglich, weil die Art der Finanzierung - zumindest bei den Straßenbahnen - unklar ist.
- Die allgemeine Preissteigerungsrate für Material, Investitionsgüter und Dienstleistungen wird mit durchschnittlich +1,5 %/a angenommen.

### Erlöse und Erträge

Hauptkomponente der Erlöse und Erträge (ohne Berücksichtigung der Ausgleichszahlungen für Verluste aus gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen) sind die erzielten Verkehrserlöse. Maßgebende Faktoren für deren Höhe im Planungszeitraum sind einerseits die in **Abschnitt 8.2** dargestellten Änderungen der Beförderungstarife unter Berücksichtigung ihrer Ergiebigkeit, andererseits die Entwicklung der Beförderungsfälle nach **Abschnitt 7**.

Im Ergebnis der Fortentwicklung der Beförderungstarife würden unter sonst gleichen Bedingungen die Erlöse aus Fahrausweisen bis 2021 um etwa 8 % steigen.

Bei der Fahrgastnachfrage ist bis 2021 mit einem harmonisierten Rückgang um -2,5 % zu rechnen. Dabei bleibt die Nachfrage im Schülerverkehr weitgehend stabil. Der saldierte Einnahmewachstum beträgt daher 3 - 4 %.

Die vorausgerechneten zusätzlichen Einnahmen im Schülerregionalverkehr bei Umsetzung der konzipierten Maßnahmen auf Regionallinien kommen nicht der SVF zugute, sondern den Regionalverkehrsunternehmen. Die SVF treffen würde in diesem Falle allerdings der Einnahmenverlust aus 250.000 weniger Umsteigern in den Stadtverkehr, was im Rahmen der Einnahmeverteilung im VBB marginal wirksam wird.

Dem Verkehrsunternehmen fließen weiterhin in gleichbleibendem bzw. leicht zunehmendem Umfang erlöswirksame gesetzliche Erstattungsleistungen für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter und deren Begleitpersonen nach § 145 ff. SGB IX zu. Die in **Abschnitt 8.4** dargestellte Veränderung im Zuweisungsverfahren von Ausgleichszahlungen für Mindereinnahmen aus der Beförderung auf Zeitfahrtausweise des Ausbildungsverkehrs verändert deren Charakter insoweit, dass sie (nicht erlöswirksamer) Bestandteil der Zuwendungen aus öffentlichen Haushalten geworden sind.

## 8.4 Bedarf an Haushaltsmitteln zur Finanzierung des üÖPNV

Die Zuweisung von Bundes- und Landesmitteln an die Aufgabenträger des üÖPNV sowie Forderungen an deren Verwendung ergeben sich mit Wirkung vom 1. Januar 2008 bzw. 01.01.2014 aus § 10 des novellierten ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg und der darauf basierenden ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNVfV.<sup>25</sup>

Nach § 10 Absatz 1 ÖPNVG stellt das Land Brandenburg zur Finanzierung des ÖPNV folgende Mittel zur Verfügung (vgl. Abbildung 8-1):

- a) Mittel nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes
- b) Mittel nach § 3 Absatz 1 und § 4 Absatz 3 des Entflechtungsgesetzes<sup>26</sup>
- c) Landesmittel zur Leistungsförderung im üÖPNV (zur Deckung von Aufwandsfehlbeträgen in den ÖPNV-Unternehmen - *zumindest theoretisch*)
- d) Landesmittel, die nach ihrem Zweck bis 2007 zur Gewährung von Ausgleichszahlungen für die Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs nach § 45a PBefG bestimmt waren (jetzt Landesmittel nach § 1 Absatz 3 ÖPNVfV BB).<sup>27</sup>

Aus den unter a) bis d) genannten Quellen gewährt das Land Brandenburg den kommunalen Aufgabenträgern jährlich 85 Mio. EUR zur Unterstützung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung. Davon ist ein Teilbetrag von 48 Mio. EUR zur Förderung des allgemeinen Angebots im üÖPNV bestimmt, seine Verteilung wird in § 1 Absatz 2 ÖPNVfV geregelt. Ein Teilbetrag von 37 Mio. EUR soll insbesondere den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung tragen, seine Verteilung ist in § 1 Absatz 3 ÖPNVfV geregelt. Darüber hinaus stellt das Land eine Sonderzuweisung in Höhe von 5,0 Mio. EUR pro Jahr für die investive Verwendung in Verkehren nach § 4 Absätze 1 und 4 PBefG (Straßenbahn bzw. Obus) bereit, deren Ausreichung und Verwendung in § 1 Absatz 4 ÖPNVfV geregelt wird (vgl. **Abbildung 8-1**). Mittel nach § 1 Absatz 4 ÖPNVfV kommen demnach auch der Stadt Frankfurt (Oder) in Höhe von jährlich bisher etwa 800 TEUR zugute.

Anwendbarkeit der ÖPNV-Finanzierungsverordnung für den Planungszeitraum:

- Die ursprünglich nur bis 2012 in Kraft gesetzte Verordnung wurde durch ein Gutachten im Auftrag des Landes zur Evaluierung der ÖPNV-Förderung bewertet.<sup>28</sup> Dieses bestätigte die Wirksamkeit der Maßnahmen und auch im Wesentlichen die strukturelle Sachgerechtigkeit (Schlüsselmerkmale).

Besagtes Gutachten äußert sich zu den strukturellen Verteilungsmerkmalen, jedoch nicht zu den absoluten Volumina der Förderbeträge und qualifiziert dies zu einem Gegenstand der verkehrspolitischen Entscheidung der Landesregierung.

Durch Erlass des MIL wird - erstmalig im Jahr 2014 und befristet bis zum 31.12.2017 - eine besondere Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren angeordnet.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung - ÖPNVfV) vom 03.01.2005, GVBl II, S. 42, gültig in der Fassung der Vierten Verordnung zur Änderung der ÖPNV-Finanzierungsverordnung vom 23.09.2014, GVBl II/2014, Nr. 75

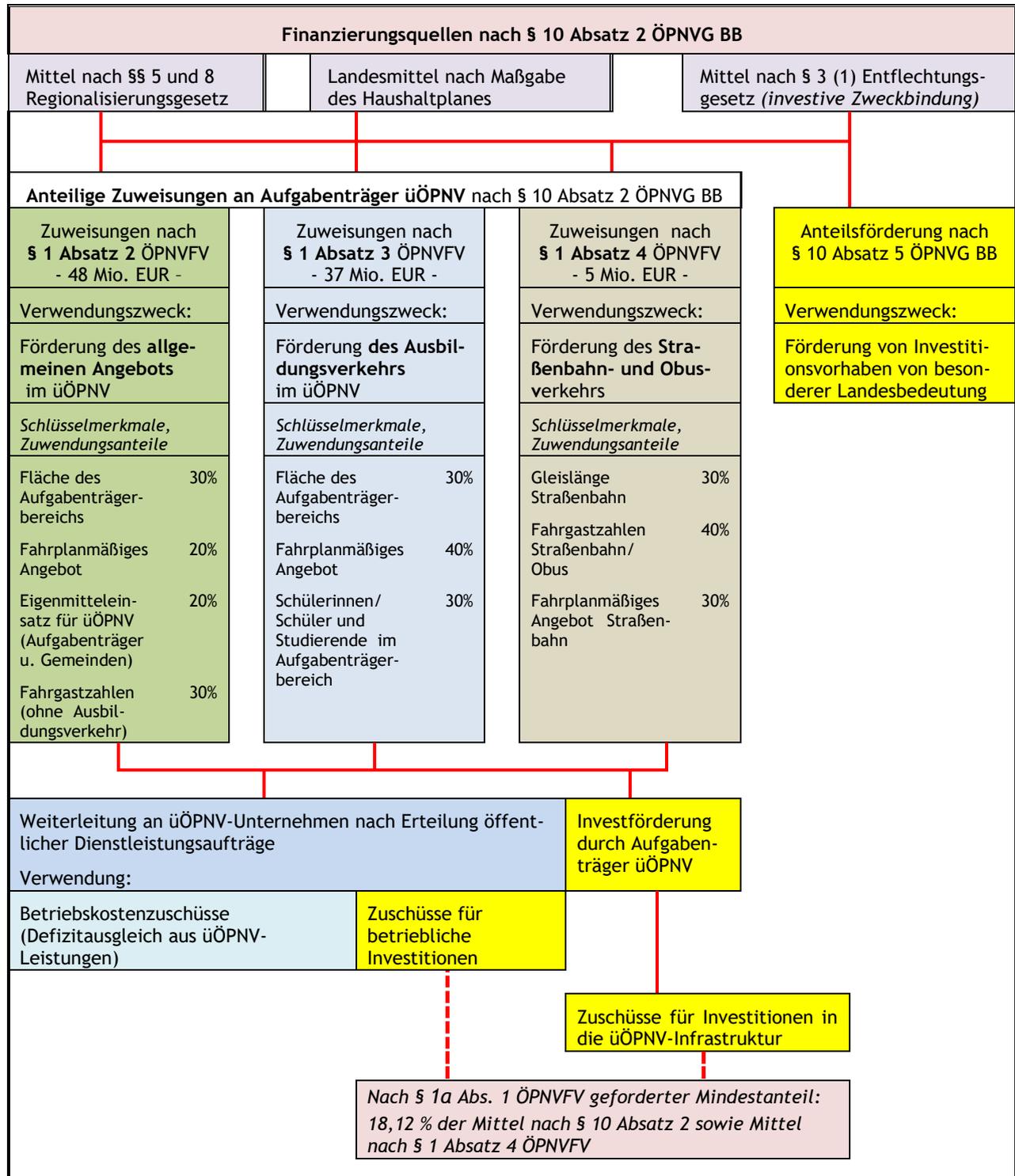
<sup>26</sup> Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 05.09.2006, BGBl I, S. 2185 - die hier relevanten Bestimmungen beziehen sich auf bisherige Finanzhilfen des Bundes nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)

<sup>27</sup> Nach § 10a des novellierten ÖPNVG ersetzt das Land Brandenburg § 45a PBefG durch § 10 Abs. 2 und 4 ÖPNVG; die Grundlage dafür ist die Ermächtigung nach § 64a PBefG.

<sup>28</sup> Gutachten zur Evaluierung der ÖPNV-Finanzierung im Land Brandenburg. KCW, Nahverkehrsberatung Südwest, Februar 2012

<sup>29</sup> Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln zur Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12.12.2013

Abbildung 1 Quellen, Zuweisung und Verwendung der Landesmittel zur Förderung des üÖPNV



- Im Ergebnis der Revision der den Ländern zufließenden Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz, die jahrelang nicht abgeschlossen worden war, musste bisher mit einem Rückgang der Mittelzuflüssen an die ostdeutschen Bundesländer gerechnet werden. Die nunmehr beschlossene Neuordnung nach dem modifizierten Kieler Verteilungsschlüssel sichert den Grundbestand und verstärkt sogar die bisherige jährliche Dynamisierung von 1,5 % auf 1,8 %. Offen ist allerdings, ob sich an der Verteilungsstruktur innerhalb des Landes etwas ändert.
- Die Zweckbindung der investiven Fördermittel nach dem Verflechtungsgesetz kann im Land Brandenburg, entsprechend vorliegendem Kabinetts- und Landtagsbeschluss, bis 2019 gewährleistet werden. Die Handhabung im Zeitraum danach ist offen.

Unter Würdigung aller unterschiedlich gerichteten Tendenzen zur künftigen Höhe und Struktur der Landesförderung wird von einem ab 2018 und ab 2021 um jeweils 2,5 % erhöhten landesweiten Förderbeitrag ausgegangen, von dem die Stadt Frankfurt (Oder) allerdings unterdurchschnittlich partizipiert.

Tabelle 8-3 Mittelbedarf zur ÖPNV-Finanzierung 2016 - 2021, Planung der SVF (in TEUR)

Kalkulationsposition	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Fahrplanleistung</b>						
Gesamt	2.278	2.278	2.247	2.247	2.247	2.247
- Strab	994	994	996	996	996	996
- Stadtbus	1.285	1.285	1.251	1.251	1.251	1.251
<b>Investiver Finanzierungsbedarf</b>						
Summe	1.396	2.296	3.008	4.594	8.461	12.455
- Infrastruktur (nach Tabelle 8-1)	230	380	483	1.312	593	588
- Fahrzeuge	1.166	1.916	2.525	3.282	7.868	11.867
<b>Prognose Ergebnis SVF</b>						
Gesamt	-6.062	-6.627	-6.567	-7.054	-7.700	-8.306
- davon gemeinwirtschaftlich	-6.147	-6.712	-6.652	-7.139	-7.785	-8.391
- davon eigenwirtschaftlich	85	85	85	85	85	85
<b>Ausgleichsbedarf aus der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung</b>						
Zuweisung Landesförderung nach § 1 (2) ÖPNVFV	1.953	1.677	1.705	1.692	1.678	1.706
Abzgl. Einfahrend Verkehre	21	21	21	21	21	21
Abzgl. Investitionen Aufgabenträger	180	180	180	180	180	180
Abzgl. Aufwendungen AT	20	20	20	20	20	20
Abzgl. Investitionspauschale SVF	300	300	300	300	300	300
Saldo Zuweisung Land für Verlustausgleich SVF	1.432	1.156	1.184	1.171	1.157	1.185
<b>Erträge aus Beteiligungen Querverbund</b>	<b>3.227</b>	<b>3.067</b>	<b>4.273</b>	<b>3.003</b>	<b>351</b>	<b>1.826</b>
<b>Kommunaler Zuschuss FDH</b>	<b>1.403</b>	<b>2.404</b>	<b>1.110</b>	<b>2.880</b>	<b>6.192</b>	<b>5.295</b>
<b>Summe Ausgleichsbedarf</b>	<b>6.062</b>	<b>6.627</b>	<b>6.567</b>	<b>7.054</b>	<b>7.700</b>	<b>8.306</b>

Quelle: Wirtschaftsplan FDH 2017

Dieser Annahme liegt einerseits zugrunde, dass das Land einen Teil der Mehrzuführungen aus Regionalisierungsmitteln an die kommunalen Aufgabenträger weitergibt, dass andererseits aber bei sowohl leicht rückläufiger Angebotsleistung wie auch leicht rückläufigen Fahrgastzahlen die Schlüsselanteile der Stadt weiter zurückgehen, weil die an Berlin angrenzenden Landkreise ihre ÖPNV-Angebote in der Regel erheblich ausweiten und dort auch Fahrgäste gewinnen.

Tabelle 8-3 fasst die Finanzierungsplanung der SVF im Planungszeitraum nach dem gegenwärtigen Planungs- und Kenntnisstand unter Berücksichtigung der vorstehenden Erläuterungen zur Entwicklung der Landesförderung zusammen.

Die Kenngröße „Prognose Ergebnis SVF“ resultiert aus der Betriebskostenunterdeckung und aus dem investiven Finanzierungsbedarf.

Der Finanzierungsbedarf für die Erneuerung des Fahrzeugparks entspricht dem Umfang, wie dieser durch die SVF laut Tabelle 8-1 veranschlagt wurde:

- 5 von 6 - 7 Stadtlinienbussen (entsprechend der Vorgaben zur Fahrzeugqualität),  
d. h. 3 Busse 2017 und 2 Busse 2020  
und
- 10 von 13 Straßenbahnen innerhalb des Planungszeitraumes bis 2021,  
d. h. je 3 Bahnen 2018 und 2019, je 2 Bahnen 2020 und 2021, (3 weitere Bahnen 2022/2023).

und umfasst auch die dort genannten Infrastrukturinvestitionen.

Dabei wurde zunächst hinsichtlich Landesförderung von keiner zusätzlichen Förderkulisse für Straßenbahnfahrzeuge ausgegangen. Diese soll es zwar geben - nach gegenwärtigem Stand mit 12 Mio. Euro in Summe für alle Straßenbahnunternehmen im Land Brandenburg, verteilt über 3 Jahre - jedoch sind die auf die SVF entfallenden Anteile nicht bekannt. Die entsprechenden Beträge tragen dann zu einer geringfügigen Entlastung bei.

Somit ist im Planungszeitraum der kommunale Zuschussbedarf aus Mitteln der Frankfurter Dienstleistungsholding (FDH) bei durchschnittlich etwa 3,58 Mio. Euro pro Jahr (mit großen Schwankungen zwischen 1,11 und 6,19 Mio. Euro pro Jahr, tendenziell ansteigend) zu planen. Der durchschnittliche jährliche Mehrbedarf beträgt damit etwa den 2,5-fachen Wert gegenüber 2016, im Jahr 2021 das 3,8-fache gegenüber 2016.

Diese Entwicklung wird weit überwiegend hervorgerufen durch den investiven Finanzierungsbedarf für Fahrzeuge, allerdings wirkt sich auch der deutliche Rückgang der Landesförderung durch rückläufige Schlüsselanteile mit kurzfristig etwa 300 TEUR spürbar aus.

#### Risiken der Finanzierungsplanung

- Der größte Unsicherheitsfaktor liegt weiterhin in der künftigen Höhe der zufließenden Landesmittel für die Förderung des ÖPNV. Die Risiken liegen dabei allerdings nicht mehr bei den Quellen für diese Mittel, sondern in deren Verteilung:
  - Hinsichtlich der Quelle Mittel nach dem Entflechtungsgesetz ist die Prognose nach jüngsten Entscheidungen auf der bundespolitischen Ebene optimistisch anzusetzen, zusätzlich hat

- das Land Brandenburg beschlossen, die nach 2014 entfallene bundesgesetzlich geltende Zweckbindungsregelung durch eine eigene landesgesetzliche Regelung fortzuführen.
- Im Ergebnis der Revision der den Ländern zufließenden Mittel nach dem Regionalisierungsgesetz stehen dem Land Brandenburg in den kommenden Jahren und auch nach 2019 mehr Mittel zur Verfügung als bisher. Das große Risiko liegt darin, wie das Land Brandenburg diese Mittel verwendet (SPNV/üÖPNV, investiv/konsumtiv).
  - Das größte Risiko der Finanzierungsplanung für den ÖPNV in der Stadt Frankfurt (Oder) liegt darin, ob die Stadt die unumgänglichen Investitionen in der Fahrzeugpark, insbesondere der Straßenbahn, lediglich mit Unterstützung der pauschalierten Landesmittelförderung, realisieren muss oder ob das Land Brandenburg eine besondere Förderung von Straßenbahnfahrzeugen ermöglicht, die deutlich über den gegenwärtig diskutierten Ansatz von 12 Mio. Euro für alle betroffenen Unternehmen in Summe und verteilt über 3 Jahre, hinausgeht. In **Tabelle 8-1** wird nicht von einer gesonderten Förderung ausgegangen.

## Abkürzungsverzeichnis

Abs	Absatz
ALK	Allgemeines Liegenschaftskataster
AG	Aktiengesellschaft, Arbeitsgemeinschaft
AT	Aufgabenträger
BB	Land Brandenburg
B+R	Bike & Ride
BbgStrG	Brandenburgisches Straßengesetz
BbgVergG	Brandenburgisches Vergabegesetz
BER	Flughafen Berlin Brandenburg
Bf, Bhf	Bahnhof
BGBI	Bundesgesetzblatt
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
BMO	Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH
BOS	Busverkehr Oder-Spree GmbH
BrBSchulG	Brandenburgisches Schulgesetz
Busbf	Busbahnhof
DB	Deutsche Bahn
DRO	DB Regio Bus Ost GmbH
EEV	Enhanced Environmentally Friendly Vehicle - europäischer Abgasstandard für Busse und LKW
EG	Europäische Gemeinschaft
Einw	Einwohner
EntflechtG	Entflechtungsgesetz
EU	Europäische Union
EuGH	Europäischer Gerichtshof
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FDH	Frankfurter Dienstleistungsholding GmbH
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
Fpl	Fahrplan
Fpl-km	Fahrplankilometer (Nutzfahrleistung laut Fahrplan, ohne Leerkilometer)
Fr	Freitag
FT	Ferientag
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GS	Grundschule
GVBL	Gesetz- und Ordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HAFAS	HaCon Fahrplan-Auskunfts-System

Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
HVZ	Hauptverkehrszeit
INSEK	Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KBA	Kraftfahrtbundesamt
LBV	Landesamt für Bauen und Verkehr
Ldkr, Lk	Landkreis
LOS	Landkreis Oder-Spree
LRE	Lokale Regieeinheit
MB	Mittelbereich
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft
Mo	Montag
mobus	Märkisch-Oderland Bus GmbH
Modal Split	Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl)
MOL	Landkreis Märkisch-Oderland
MotGrd	Motorisierungsgrad (Pkw-Bestand je 1000 Einwohner)
MZ	Mittelzentrum
NBZ	Nahbereichszentrum (ehem. Grundzentren und Kleinzentren)
NEB	Niederbarnimer Eisenbahn Betriebsgesellschaft mbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit, Normalverkehrszeit
OBus	Oberleitungsbus
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
ÖPNVfV BB	ÖPNV-Finanzierungsverordnung des Landes Brandenburg
ÖPNVG BB	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNVG) des Landes Brandenburg
OT	Ortsteil
OZ	Oberzentrum
p.a.	per anno, pro Jahr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PBefAusglV	Personenbeförderungsausgleichsverordnung
Pers	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
PKP	Polskie Koleje Panstwowe, Polnische Staatsbahnen
PR/POLREGIO	Przewozy Regionalne, Betreiberunternehmen des Regionalverkehrs, PKP-Tochterges.

RB	RegionalBahn, Produkt des SPNV
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	RegionalExpress, Produkt des SPNV
RegG	Regionalisierungsgesetz
RES	Reisendenerfassungssystem
RiLi	Richtlinie
RZ	Reisezeit
Sa	Samstag
Sek I	Sekundarstufe I - umfasst die Schulstufen der mittleren Bildung
Sek II	Sekundarstufe II - umfasst die gymnasiale Oberstufe, berufsbildenden Schulen und Weiterbildungsschulen für Erwachsene
SEV	Schienenersatzverkehr
SGB IX	Sozialgesetzbuch, Neuntes Buch
So	Sonntag
SMC	Spitzkrug Multicenter
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
ST	Schultag
StVO	Straßenverkehrsordnung
sv, svp	sozialversicherungspflichtig
üÖPNV	übriger Öffentlicher Personennahverkehr (straßengebundener, einschl. wasserstraßengebundener ÖPNV im Sinne des ÖPNV-Gesetzes des Landes Brandenburg)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VHS	Volkshochschule
Vm	Verkehrsmittel
VO	Verordnung
VVBV	Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
wimes	Institut für Stadt- und Regionalentwicklung, Rostock

# Kartenteil

mit den Karten zu den Abschnitten 3 und 4

## Kartenverzeichnis

- 3-1 Einwohnerdichte der Stadtgebiete 2014
- 3-2 ÖPNV-relevante Ziele (POI)
- 3-3 Bildungseinrichtungen 2014
- 3-4 Einwohnerentwicklung 2008 - 2014
- 3-5 Einwohnerentwicklung Innenstadt 2011 - 2014
- 3-6 Wanderungssaldo 2014 stadintern
- 3-7 Wanderungssaldo 2014 extern
- 3-8 Arbeitsplatzdichte Innenstadt 2014
- 3-9 Entwicklung der Beschäftigten der Wohnbezirke 2011 - 2014
- 3-10 Entwicklung in den Hauptnachfragerelationen
- 4-1 ÖPNV-Liniennetz 2016
- 4-2 ÖPNV-Liniennetz Innenstadt 2016
- 4-3 Bewertung von Regionalbushaltestellen
- 4-4 Angebotshäufigkeit Straßenbahn Schultag
- 4-5 Angebotshäufigkeit Straßenbahn Ferientag
- 4-6 Angebotshäufigkeit Straßenbahn Samstag
- 4-7 Angebotshäufigkeit Straßenbahn Sonn- und Feiertag
- 4-8 Angebotshäufigkeit Bus Schultag
- 4-9 Angebotshäufigkeit Bus Ferientag
- 4-10 Angebotshäufigkeit Bus Samstag

- 4-11 Angebotshäufigkeit Bus Sonn- und Feiertag
- 4-12 Haltestellenerschließungsbereiche Schultag
- 4-13 Haltestellenerschließungsbereiche Ferientag
- 4-14 Haltestellenerschließungsbereiche Samstag
- 4-15 Haltestellenerschließungsbereiche Sonn- und Feiertag
- 4-16 Quellaufkommen nach Wohnbezirken 2013 - Schultag
- 4-17 Zielaufkommen nach Wohnbezirken 2013 - Schultag
- 4-18 Quellaufkommen nach Stadtgebieten 2013 - Schultag 6-8 Uhr
- 4-19 Zielaufkommen nach Stadtgebieten 2013 - Schultag 6-8 Uhr
- 4-20 Nachfragebeziehungen der Stadtgebiete 2013 - Schultag 6-7 Uhr
- 4-21 Nachfragebeziehungen der Stadtgebiete 2013 - Schultag 10-11 Uhr
- 4-22 Nachfragebeziehungen der Stadtgebiete 2013 - Schultag 15-16 Uhr
- 4-23 Externe Fahrschülerverflechtungen
- 4-24 Fahrschüleraufkommen 2014/2015 nach Schulen und Verkehrsbezirken
- 4-25 Fahrgastnachfrage Tram 2013 - Montag-Freitag
- 4-26 Fahrgastnachfrage Tram 2013 - Samstag
- 4-27 Fahrgastnachfrage Tram 2013 - Sonntag
- 4-28 Fahrgastnachfrage Bus 2013 - Montag-Freitag
- 4-29 Fahrgastnachfrage Bus 2013 - Samstag
- 4-30 Fahrgastnachfrage Bus 2013 - Sonntag
- 4-31 Statistische Besetzung Tram 2013 - Montag-Freitag
- 4-32 Statistische Besetzung Tram 2013 - Samstag
- 4-33 Statistische Besetzung Tram 2013 - Sonntag
- 4-34 Statistische Besetzung Bus 2013 - Montag-Freitag
- 4-35 Statistische Besetzung Bus 2013 - Samstag
- 4-36 Statistische Besetzung Bus 2013 - Sonntag

Einwohnerdichte der Stadtgebiete 2014



Quelle: Kommunale Statistikstelle FFO 2015 / Stadtgebiete nach ALK 2008

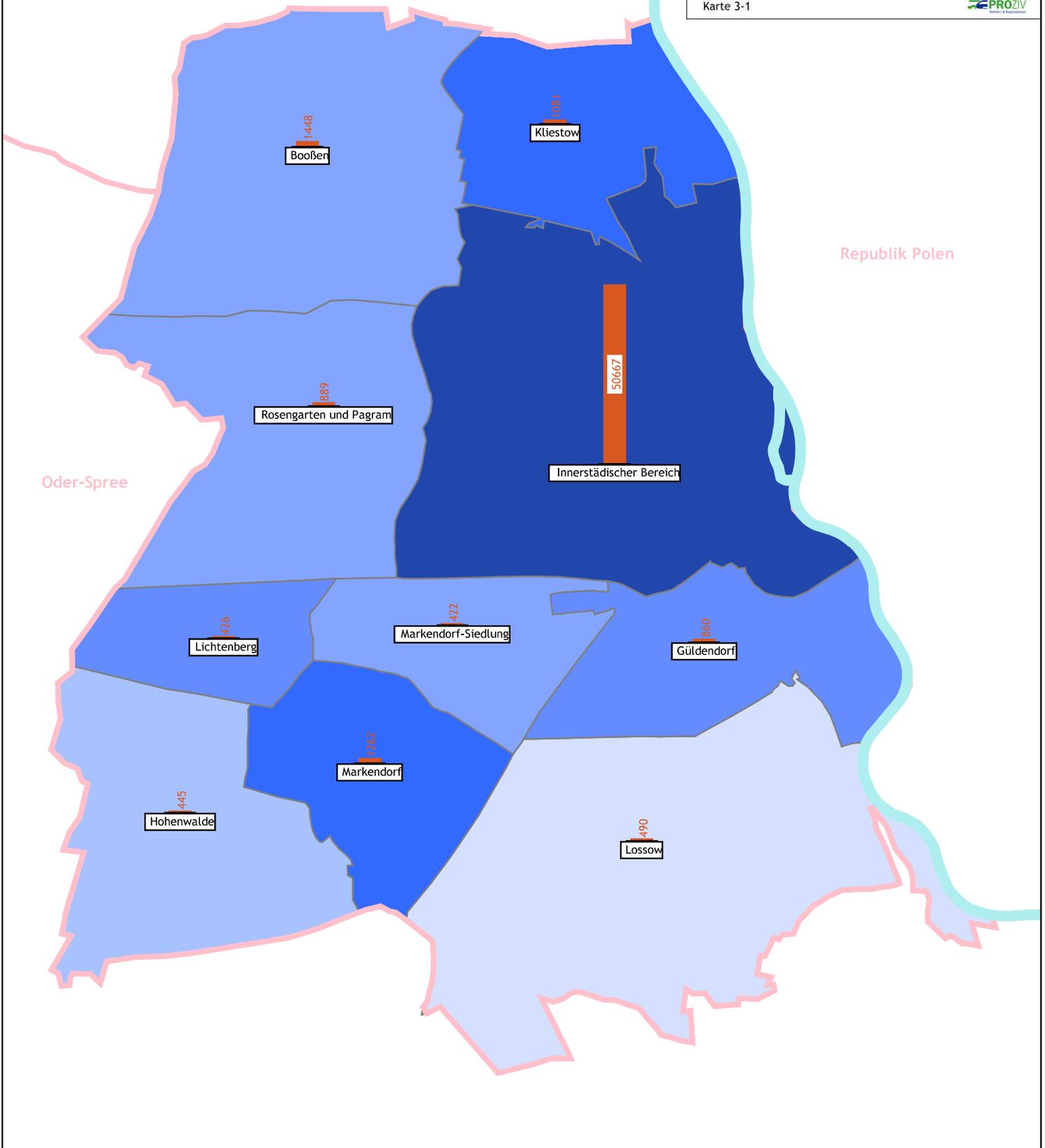
Karte 3-1

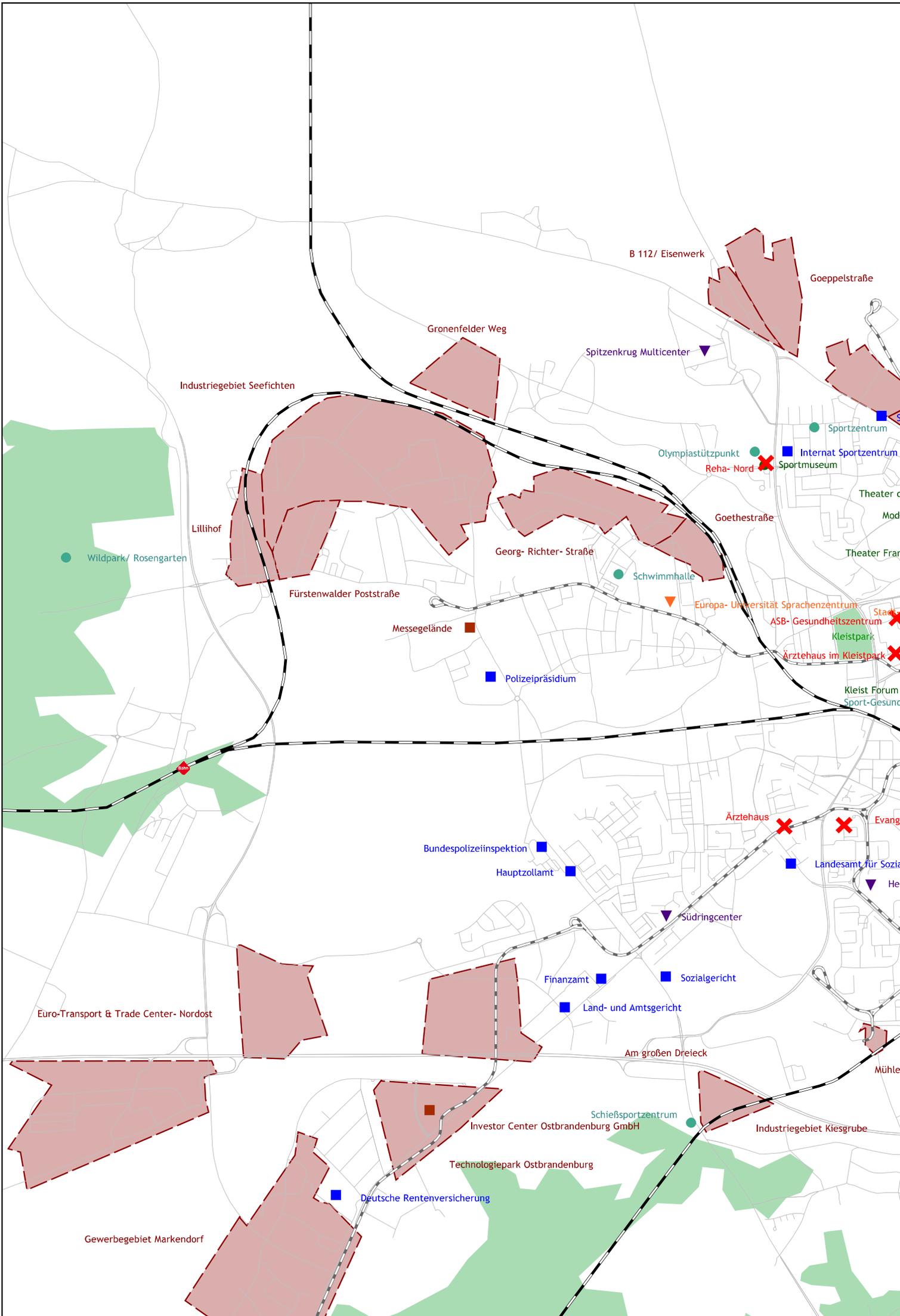


Märkisch-Oderland

Republik Polen

Oder-Spree





B 112/ Eisenwerk

Goepfelstraße

Gronfelder Weg

Spitzenkrug Multicenter

Industriegebiet Seefichten

Olympiastützpunkt

Reha- Nord

Sportzentrum

Internat Sportzentrum

Sportmuseum

Lillihof

Wildpark/ Rosengarten

Georg- Richter- Straße

Schwimmhalle

Europa- Universität Sprachenzentrum

ASB- Gesundheitszentrum

Kleistpark

Arztehaus im Kleistpark

Fürstenwalder Poststraße

Messegelände

Polizeipräsidium

Kleist Forum Sport-Gesund

Bahn

Arztehaus

Evang

Landesamt für Sozia

Bundespolizeiinspektion

Hauptzollamt

Südringcenter

Finanzamt

Sozialgericht

Land- und Amtsgericht

Euro-Transport & Trade Center- Nordost

Am großen Dreieck

Mühle

Schießsportzentrum

Investor Center Ostbrandenburg GmbH

Industriegebiet Kiesgrube

Technologiepark Ostbrandenburg

Deutsche Rentenversicherung

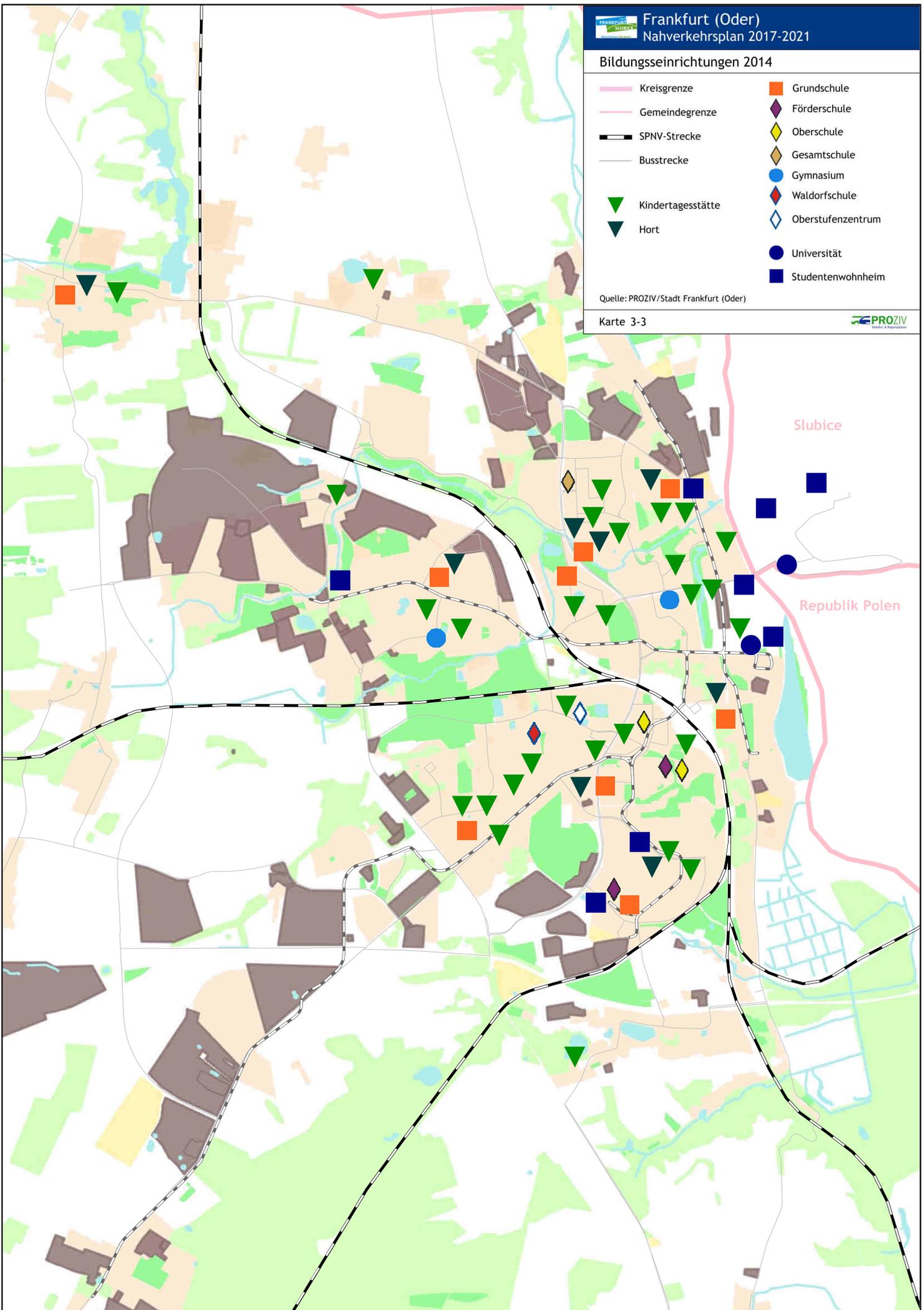
Gewerbegebiet Markendorf

Bildungseinrichtungen 2014

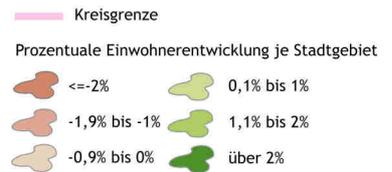
- |  |                   |  |                   |
|--|-------------------|--|-------------------|
|  | Kreisgrenze       |  | Grundschule       |
|  | Gemeindegrenze    |  | Förderschule      |
|  | SPNV-Strecke      |  | Oberschule        |
|  | Busstrecke        |  | Gesamtschule      |
|  | Kindertagesstätte |  | Gymnasium         |
|  | Hort              |  | Waldorfschule     |
|  |                   |  | Oberstufenzentrum |
|  |                   |  | Universität       |
|  |                   |  | Studentenwohnheim |

Quelle: PROZIV/Stadt Frankfurt (Oder)

Karte 3-3



Einwohnerentwicklung der Stadtgebiete 2008-2014



Absolute Einwohnerentwicklung je Stadtgebiet



Quelle: Kommunale Statistikstelle FFO 2015 / Stadtgebiete nach ALK 2008

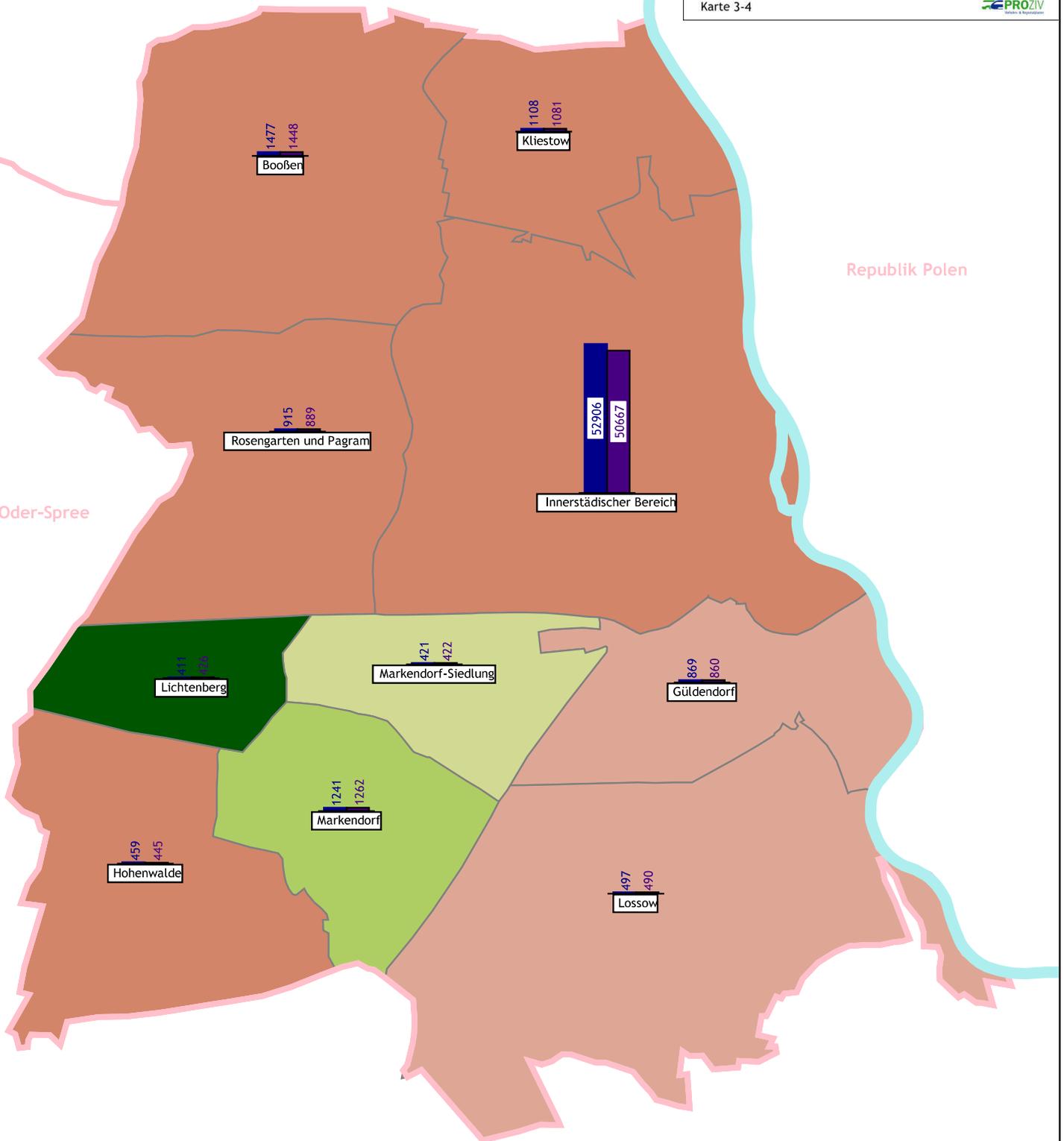
Karte 3-4

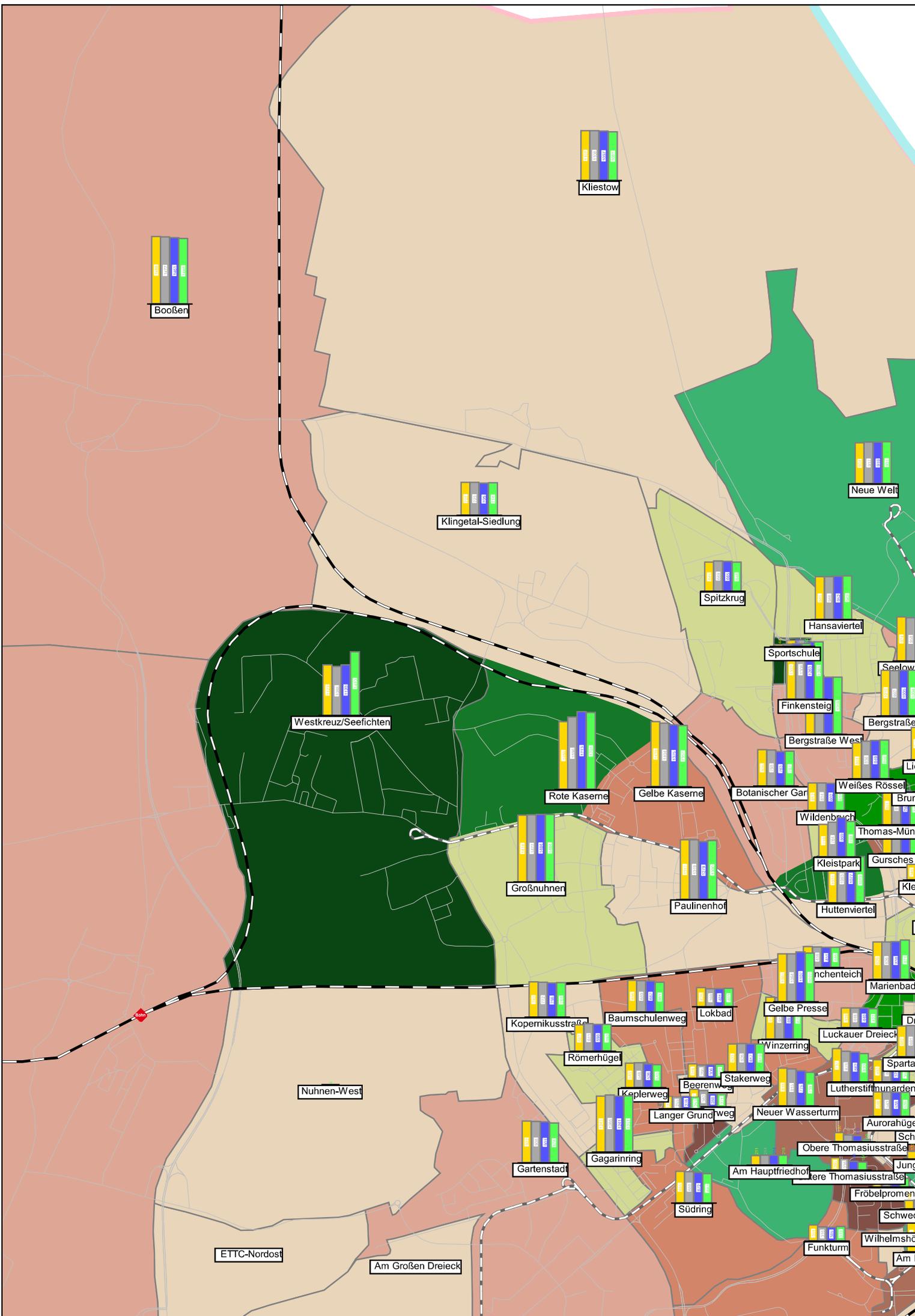


Märkisch-Oderland

Republik Polen

Oder-Spree

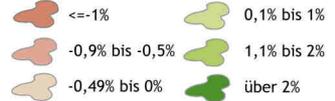




Interner Wanderungssaldo der Stadtgebiete 2014

Kreisgrenze

Prozentualer Wanderungssaldo je Stadtgebiet



Zahl der Zu- und Fortzüge je Stadtgebiet



Quelle: Stadt Frankfurt (Oder) 2014 / Stadtgebiete nach ALK 2008

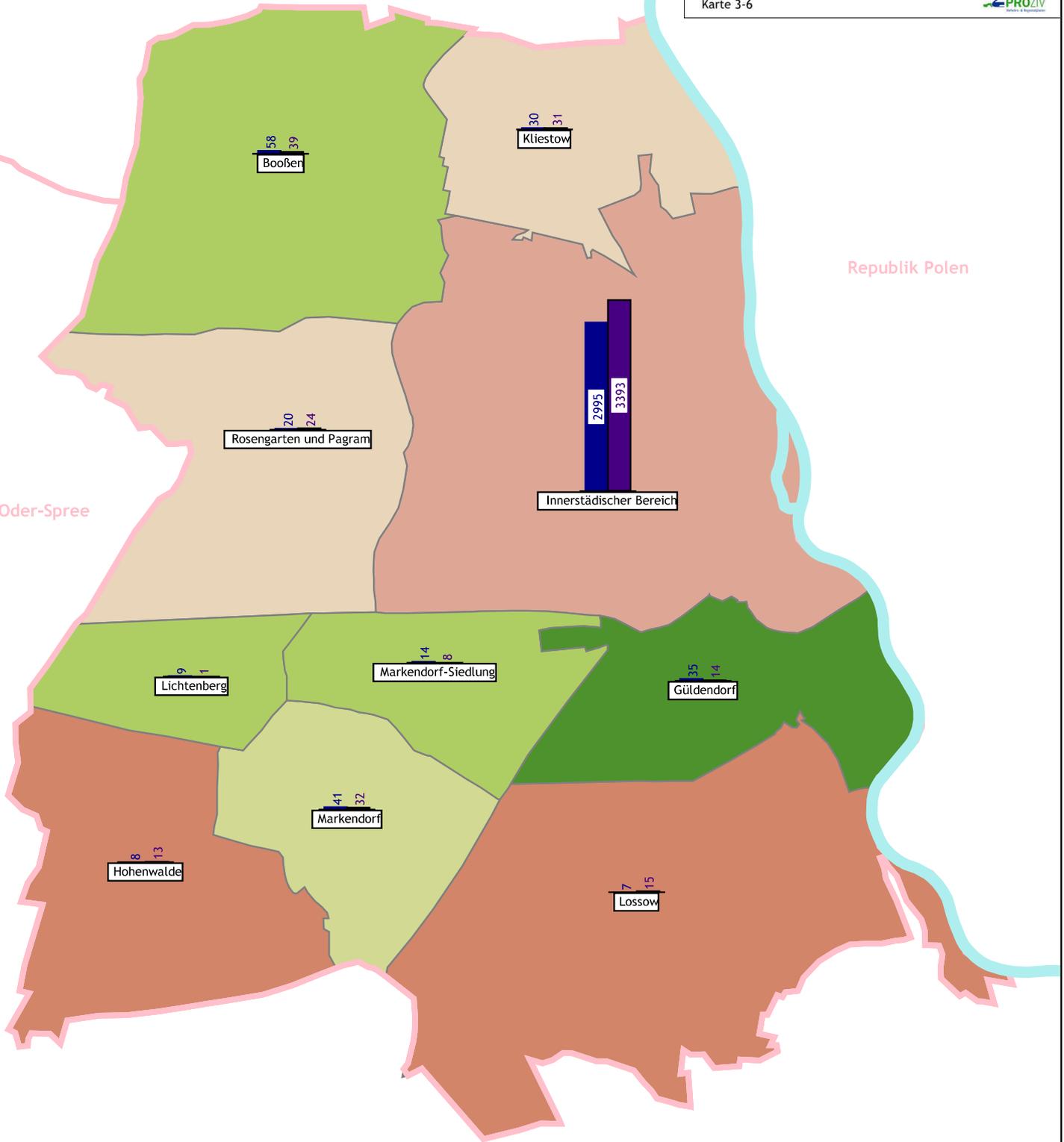
Karte 3-6



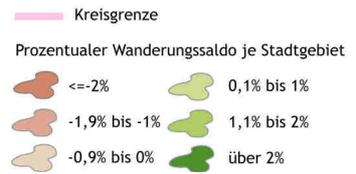
Märkisch-Oderland

Republik Polen

Oder-Spree



Externer Wanderungssaldo der Stadtgebiete 2014

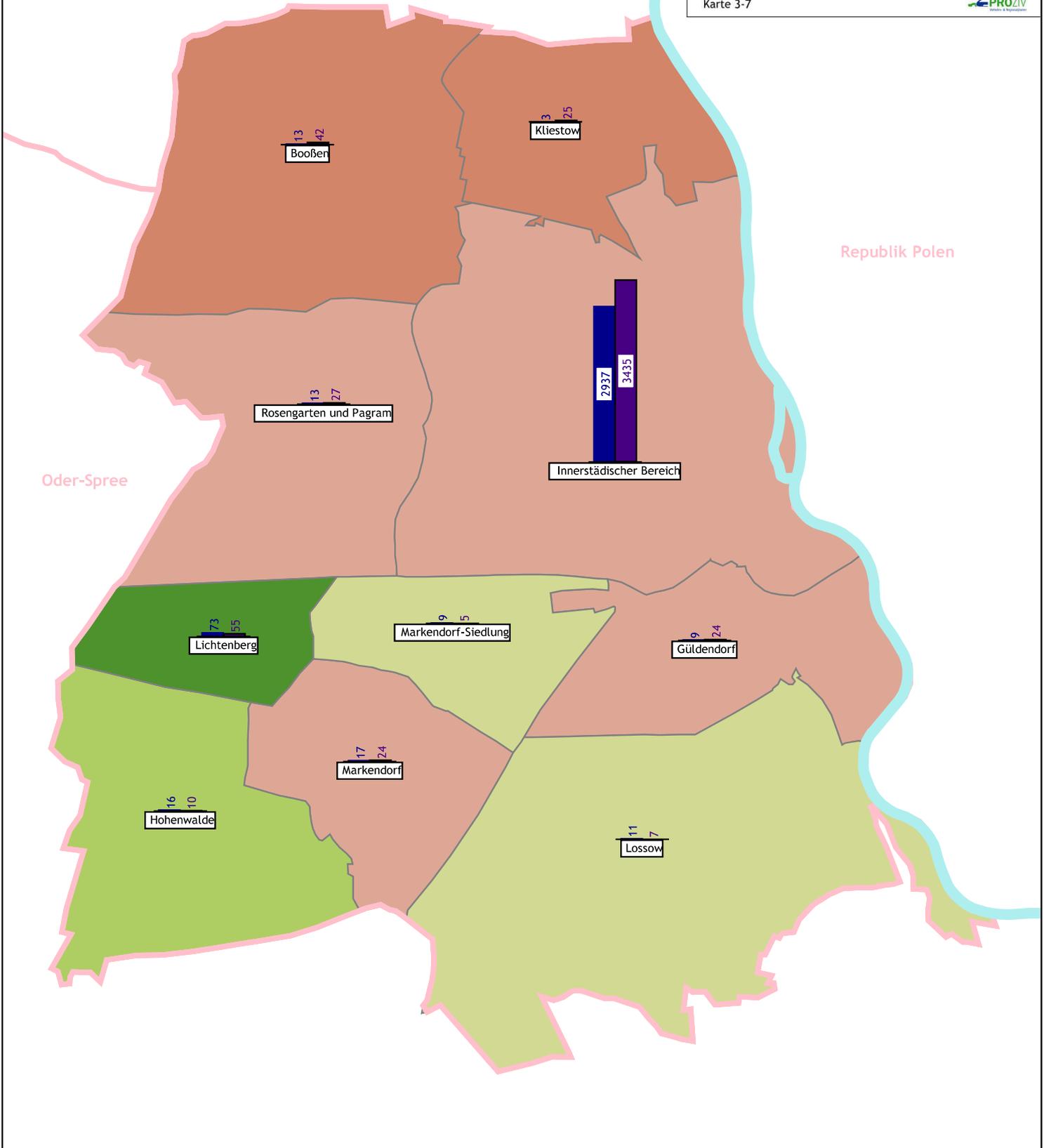


Zahl der Zu- und Fortzüge je Stadtgebiet

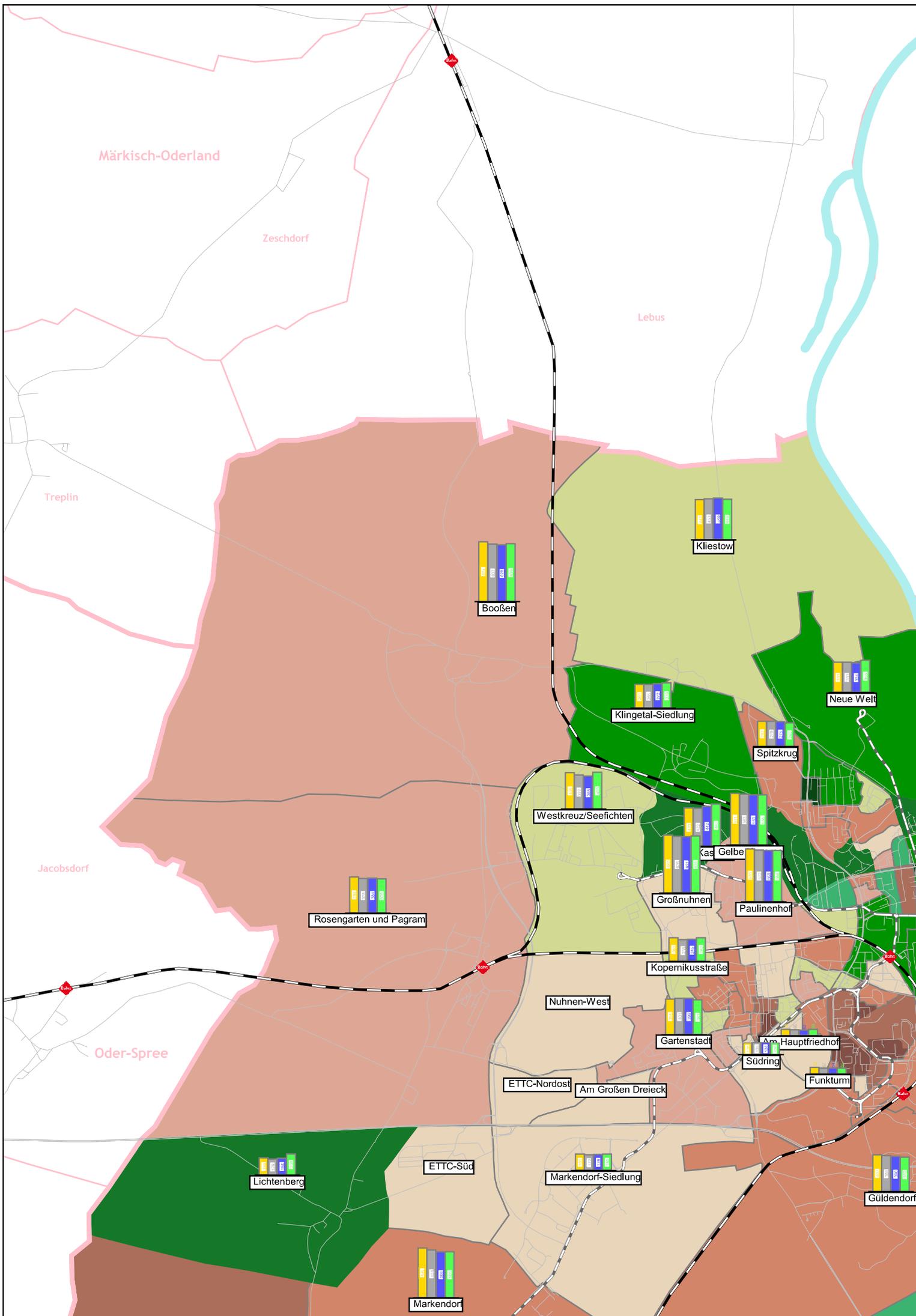


Quelle: Stadt Frankfurt (Oder) 2014 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 3-7







Nachfragepotenziale (ausgewählte Relationen)

Netzelemente

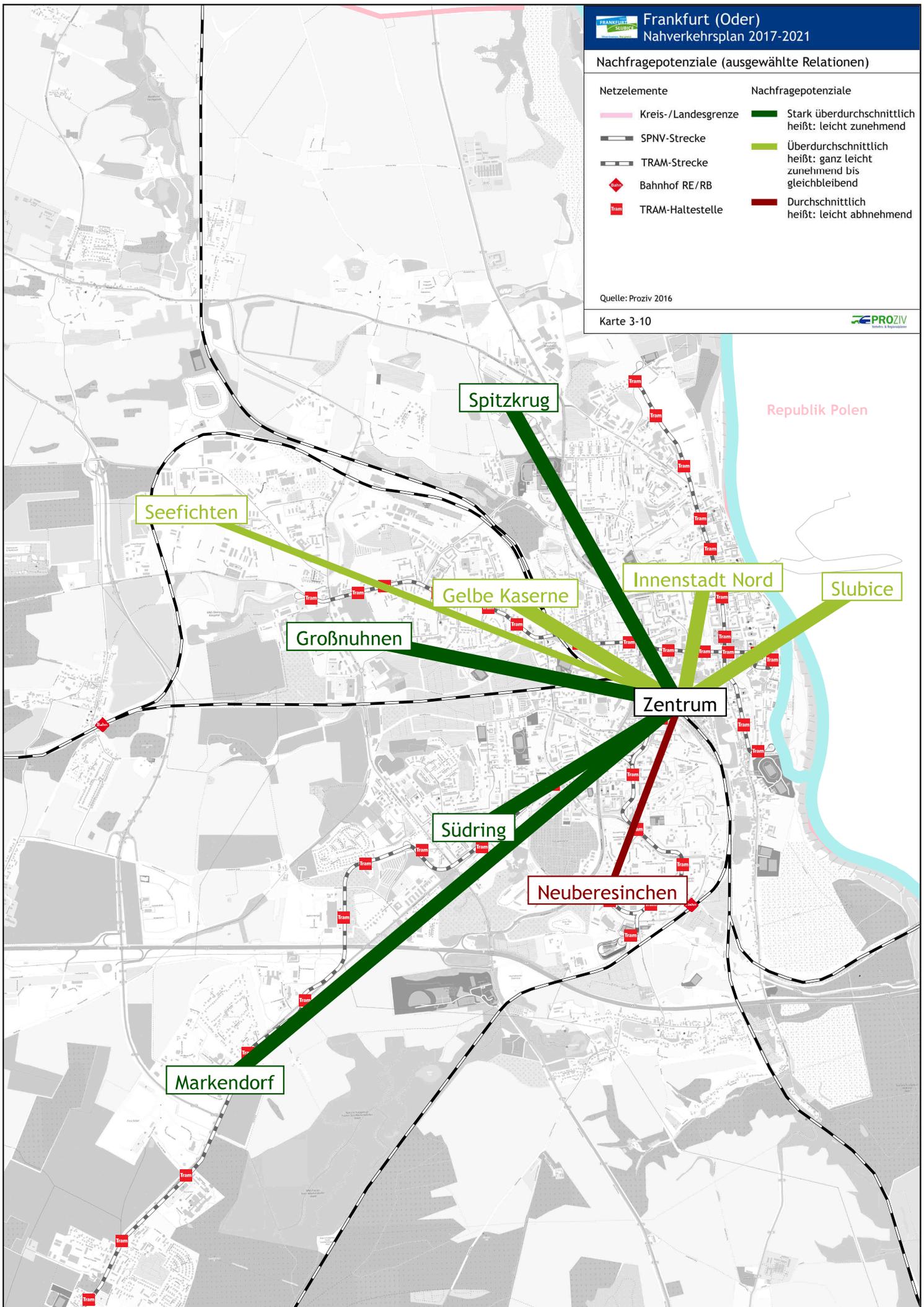
-  Kreis-/Landesgrenze
-  SPNV-Strecke
-  TRAM-Strecke
-  Bahnhof RE/RB
-  TRAM-Haltestelle

Nachfragepotenziale

-  Stark überdurchschnittlich  
heißt: leicht zunehmend
-  Überdurchschnittlich  
heißt: ganz leicht  
zunehmend bis  
gleichbleibend
-  Durchschnittlich  
heißt: leicht abnehmend

Quelle: Proziv 2016

Karte 3-10





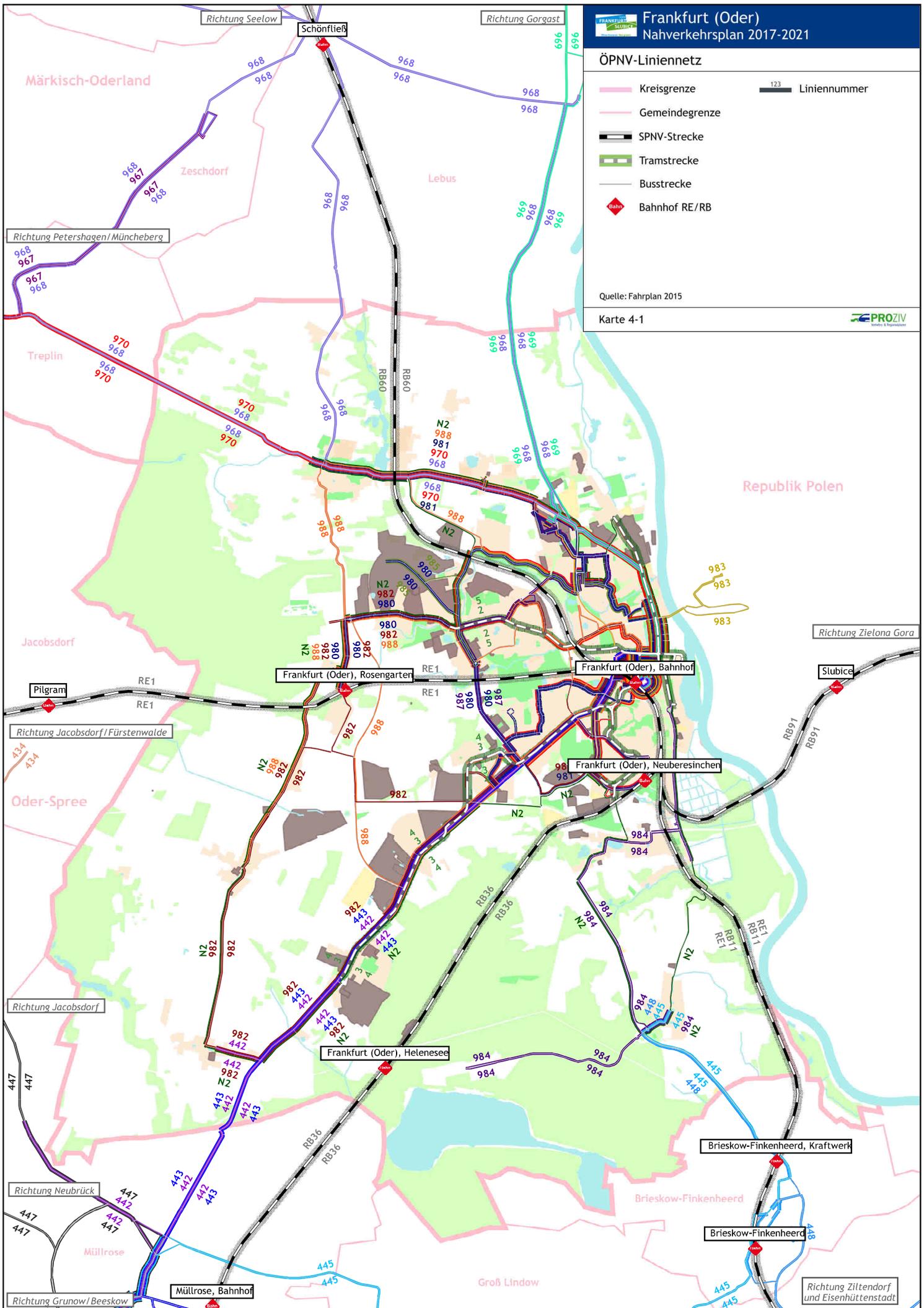


ÖPNV-Liniennetz

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- SPNV-Strecke
- Tramstrecke
- Busstrecke
- ◆ Bahnhof RE/RB

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-1



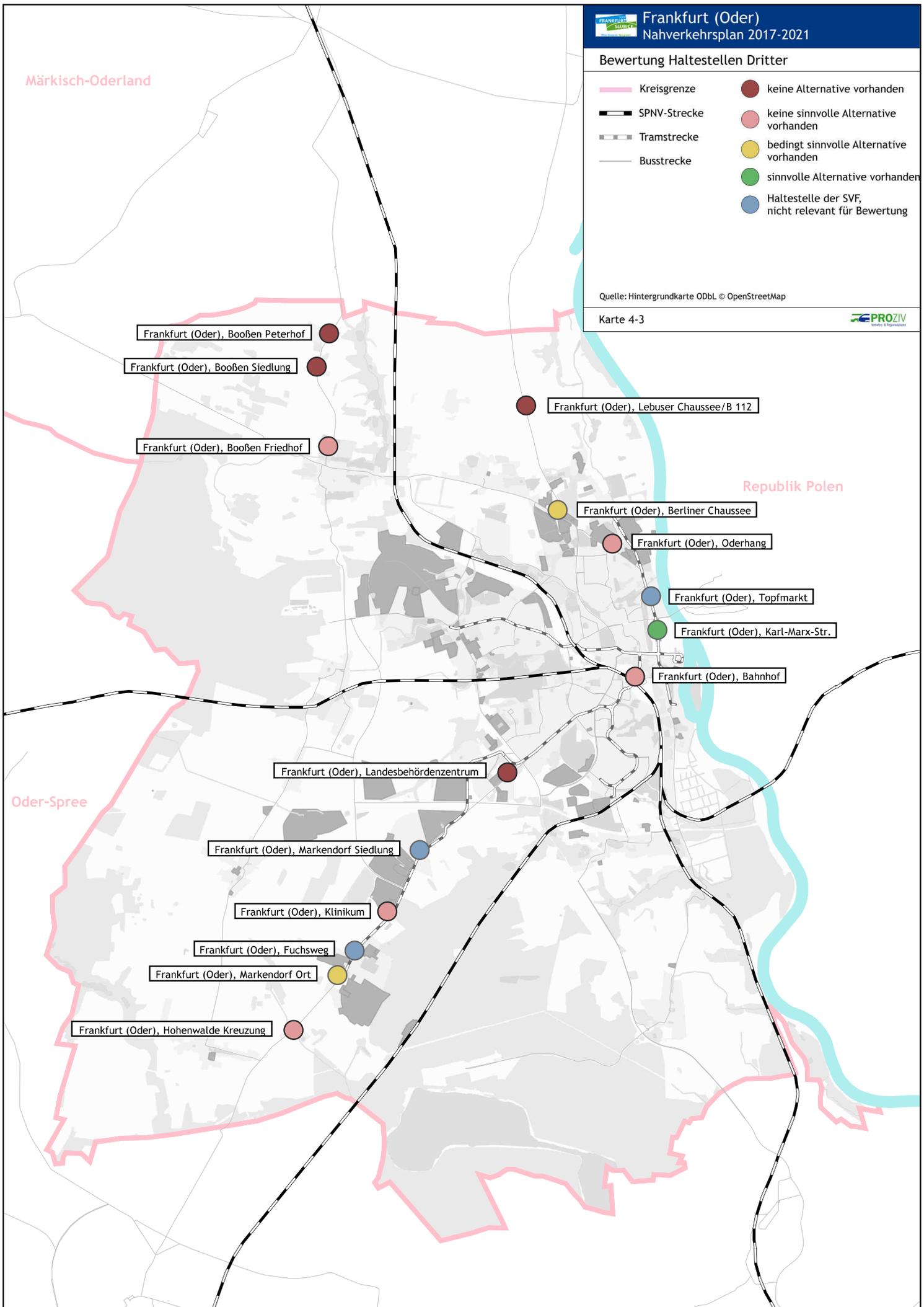


Bewertung Haltestellen Dritter

- |              |   |
|--------------|---|
| Kreisgrenze  | keine Alternative vorhanden                       |
| SPNV-Strecke | keine sinnvolle Alternative vorhanden             |
| Tramstrecke  | bedingt sinnvolle Alternative vorhanden           |
| Busstrecke   | sinnvolle Alternative vorhanden                   |
|              | Haltestelle der SVF, nicht relevant für Bewertung |

Quelle: Hintergrundkarte ODBL © OpenStreetMap

Karte 4-3

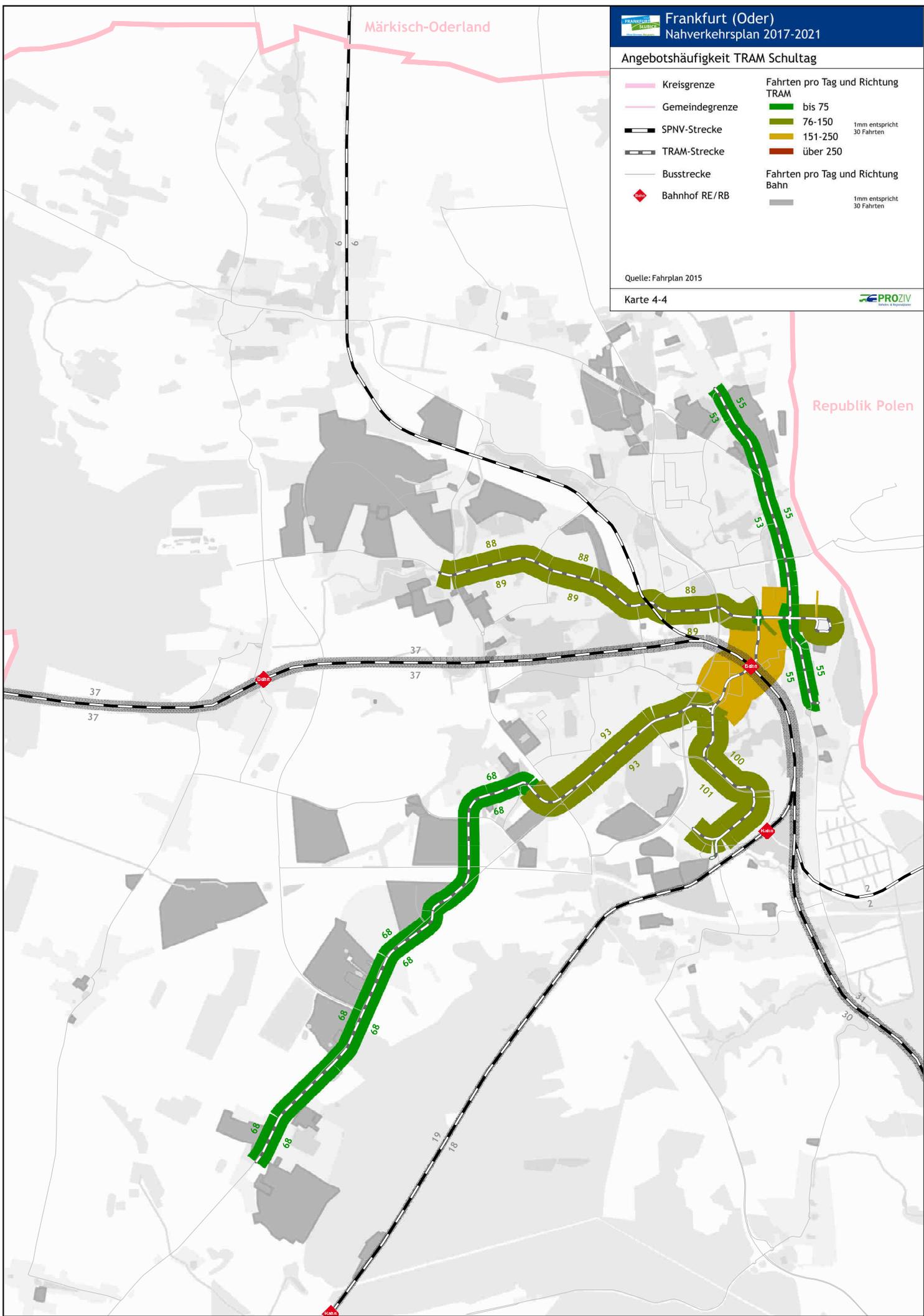


Angebotshäufigkeit TRAM Schultag

Kreisgrenze	Fahrten pro Tag und Richtung TRAM bis 75
Gemeindegrenze	76-150 <small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>
SPNV-Strecke	151-250
TRAM-Strecke	über 250
Busstrecke	<b>Fahrten pro Tag und Richtung Bahn</b>
Bahnhof RE/RB	<small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-4



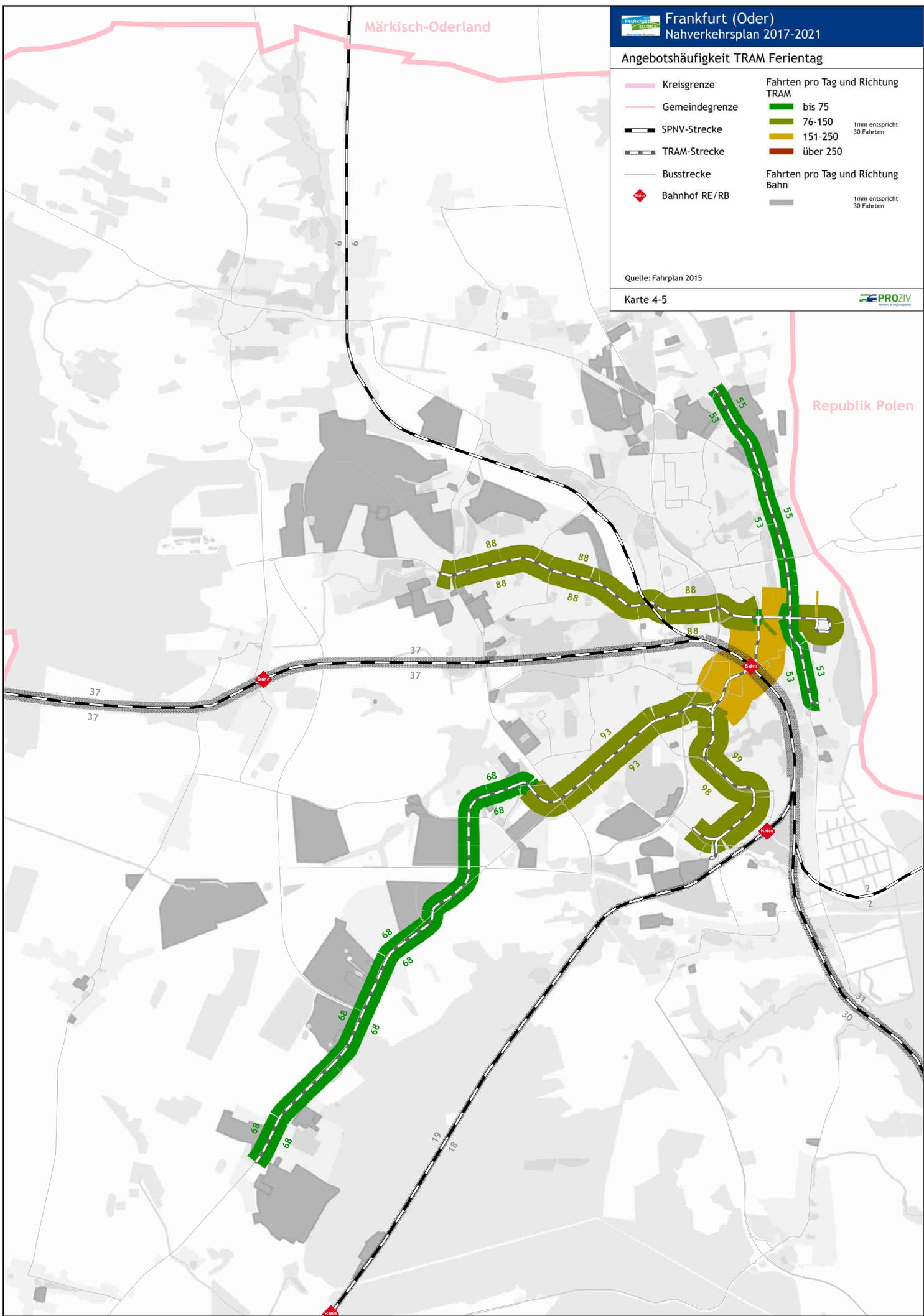
Republik Polen

Angebotshäufigkeit TRAM Ferientag

Kreisgrenze	Fahrten pro Tag und Richtung TRAM bis 75
Gemeindegrenze	76-150 <small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>
SPNV-Strecke	151-250
TRAM-Strecke	über 250
Busstrecke	<b>Fahrten pro Tag und Richtung Bahn</b>
Bahnhof RE/RB	<small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-5

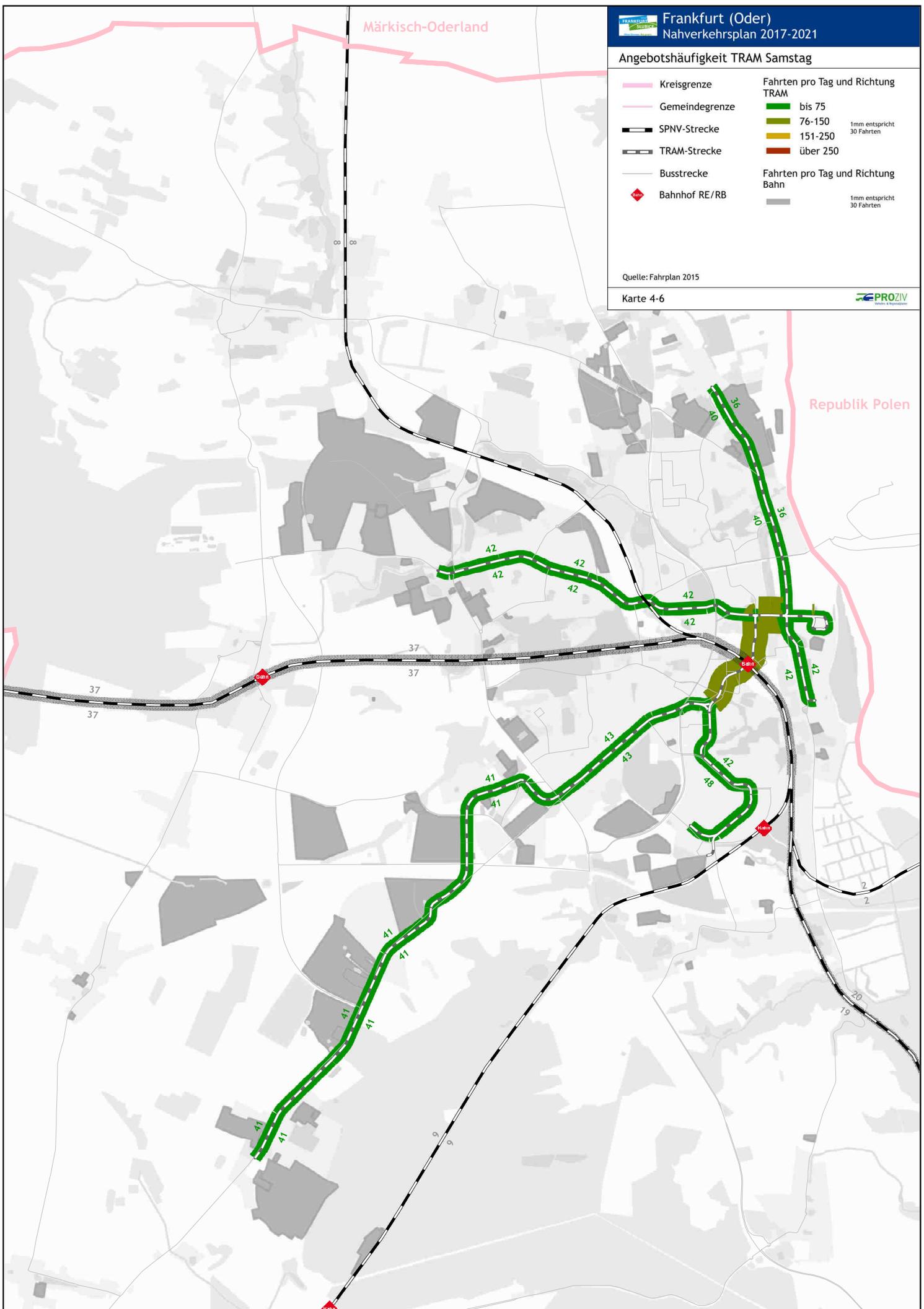


Angebotshäufigkeit TRAM Samstag

Kreisgrenze	Fahrten pro Tag und Richtung TRAM
Gemeindegrenze	bis 75
SPNV-Strecke	76-150
TRAM-Strecke	151-250
Busstrecke	über 250
Bahnhof RE/RB	Fahrten pro Tag und Richtung Bahn
	1mm entspricht 30 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-6

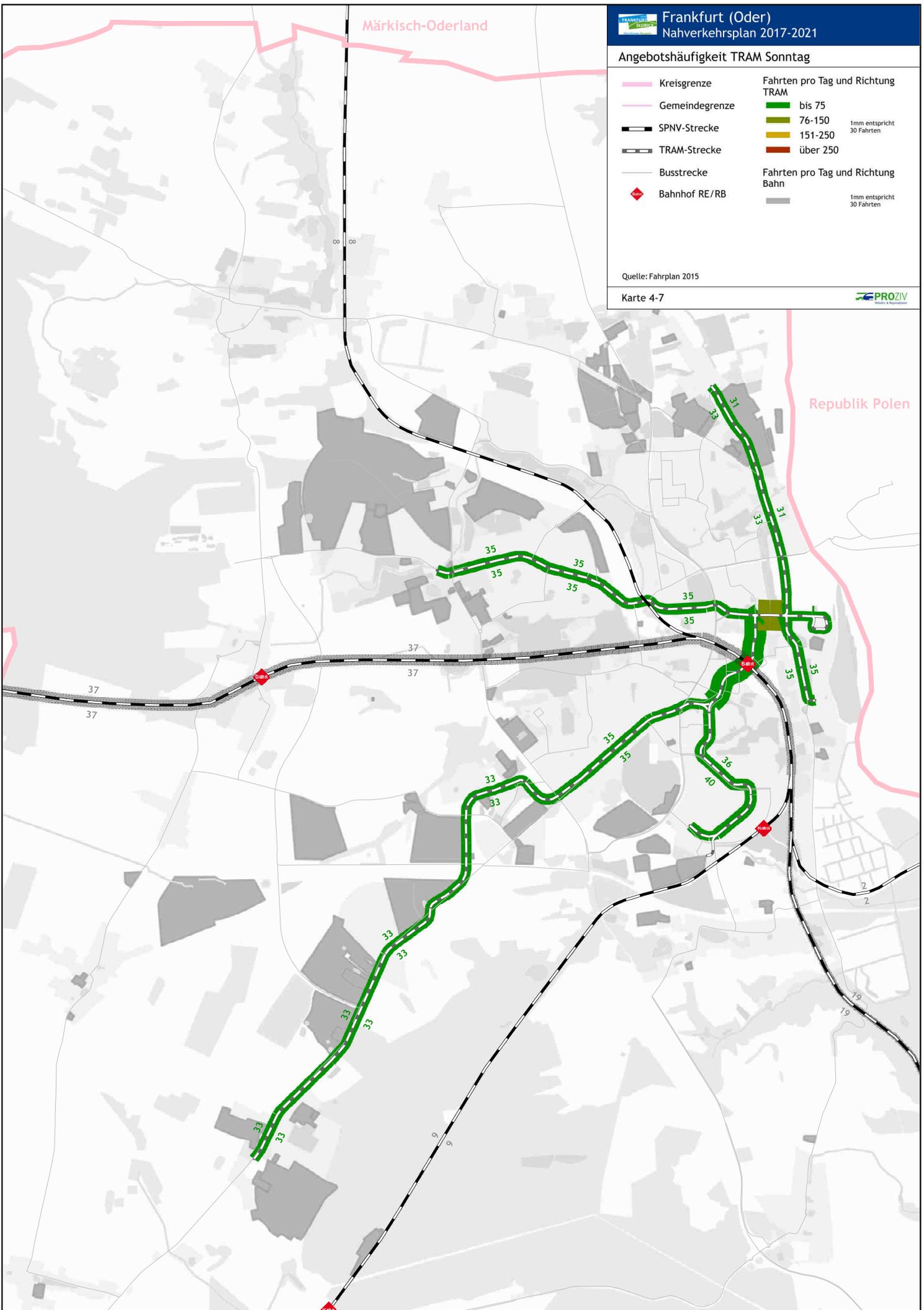


Angebotshäufigkeit TRAM Sonntag

Kreisgrenze	Fahrten pro Tag und Richtung TRAM
Gemeindegrenze	bis 75
SPNV-Strecke	76-150 <small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>
TRAM-Strecke	151-250
Busstrecke	über 250
Bahnhof RE/RB	Fahrten pro Tag und Richtung Bahn
	<small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-7

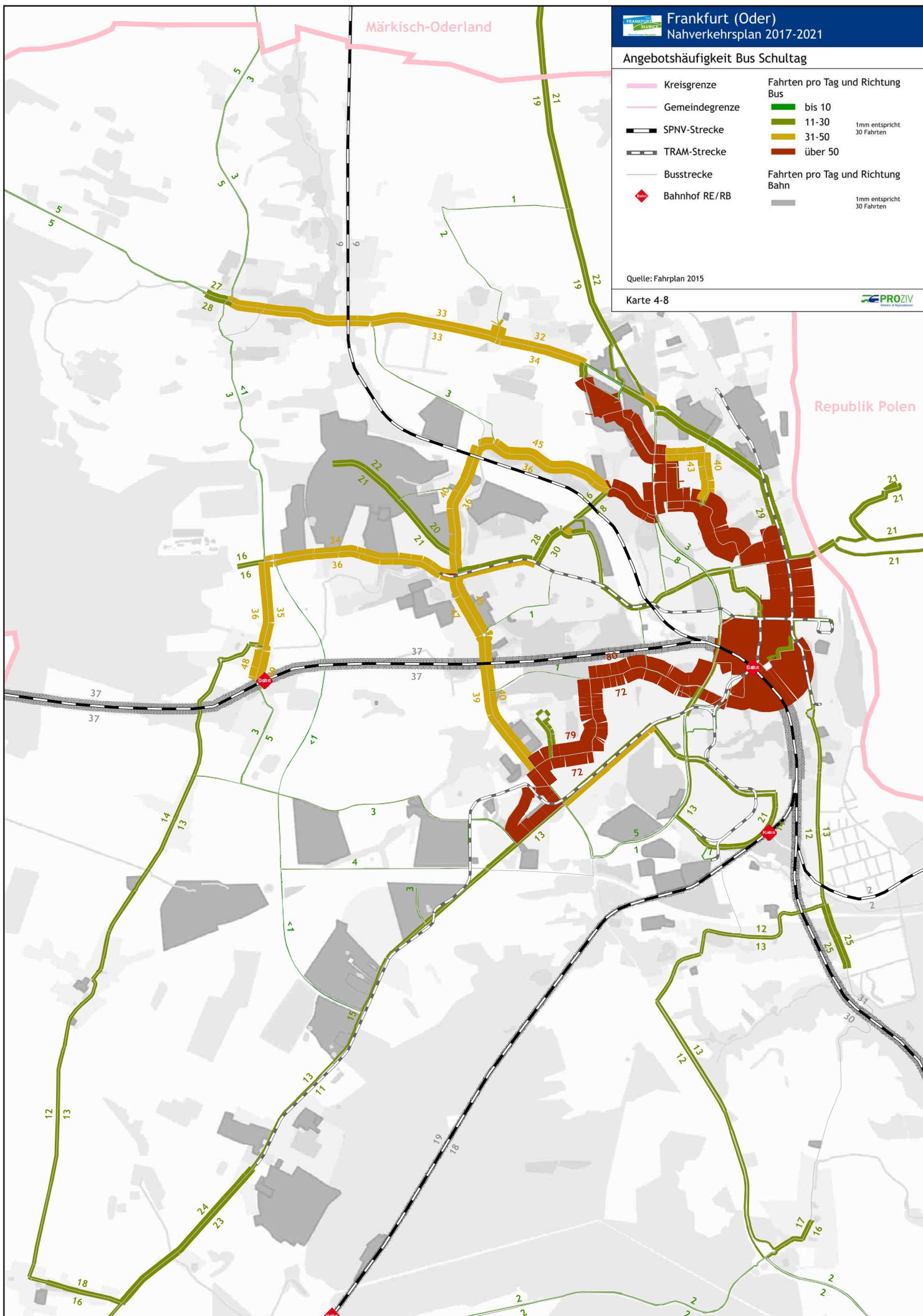


Angebotshäufigkeit Bus Schultag

Kreisgrenze	Fahrten pro Tag und Richtung Bus bis 10
Gemeindegrenze	11-30 <small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>
SPNV-Strecke	über 50
TRAM-Strecke	<b>Fahrten pro Tag und Richtung Bahn</b>
Busstrecke	<small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>
Bahnhof RE/RB	

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-8

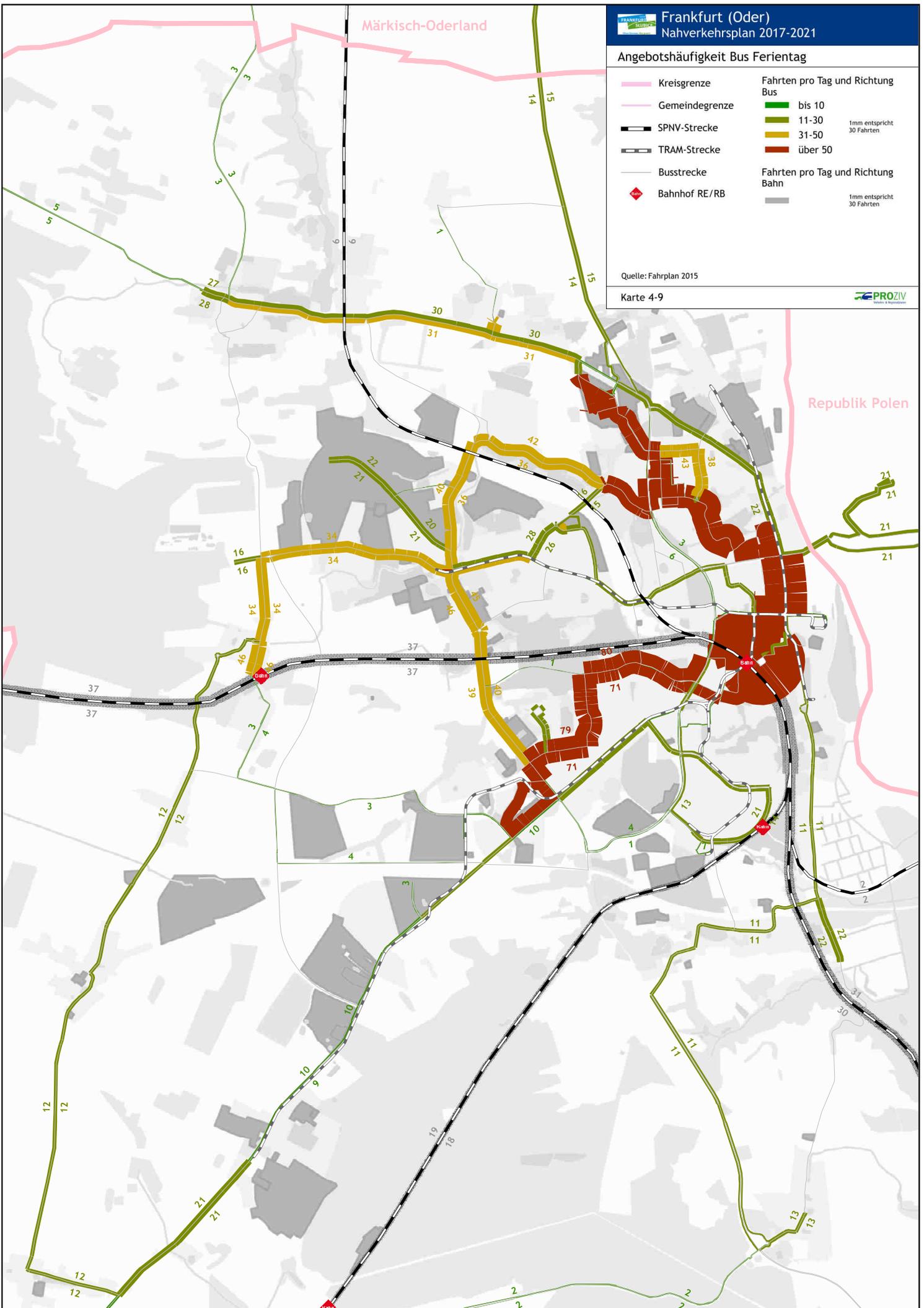


Angebotshäufigkeit Bus Ferientag

Kreisgrenze	Fahrten pro Tag und Richtung Bus bis 10
Gemeindegrenze	11-30 <small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>
SPNV-Strecke	31-50
TRAM-Strecke	über 50
Busstrecke	<b>Fahrten pro Tag und Richtung Bahn</b>
Bahnhof RE/RB	<small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-9

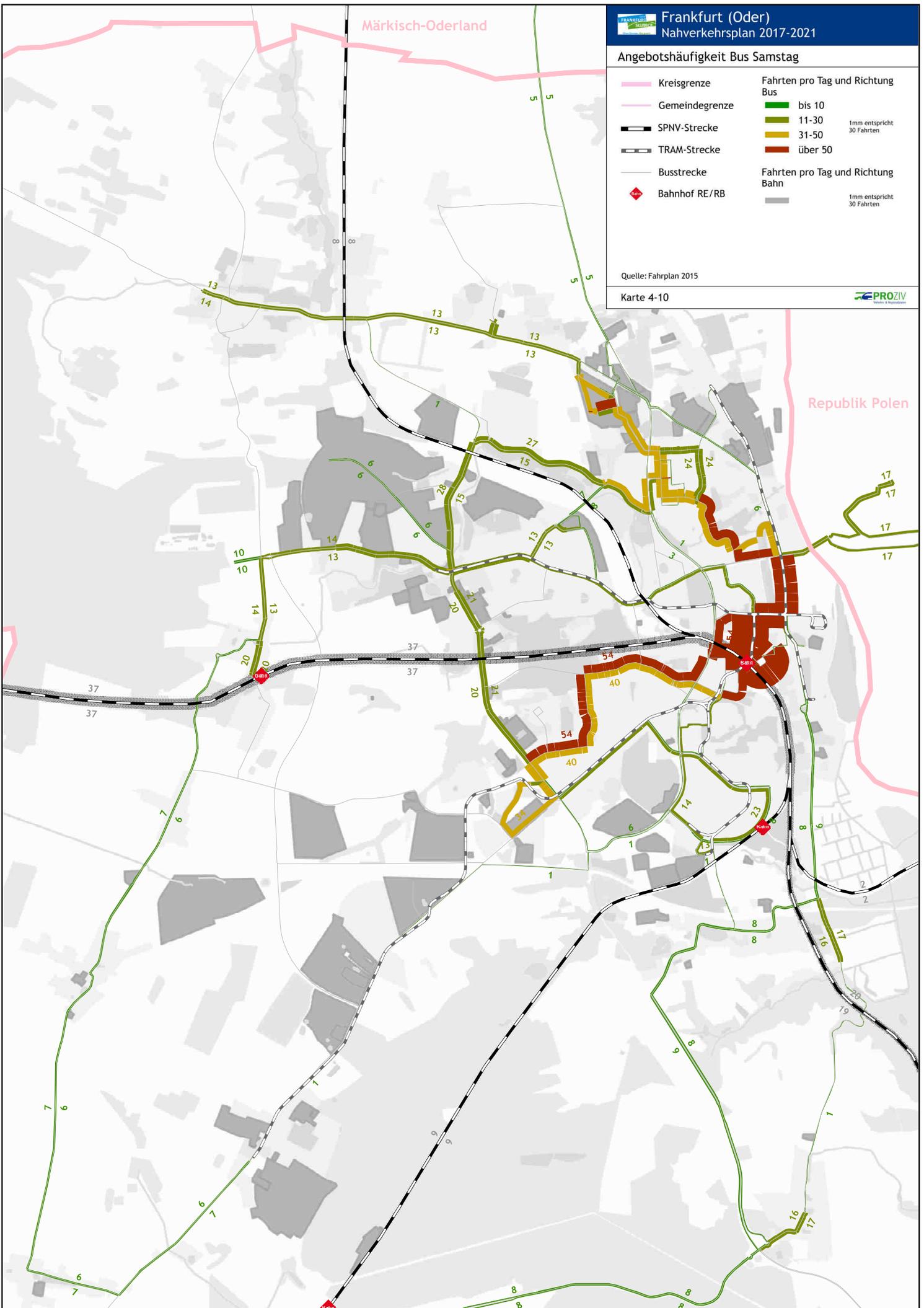


Angebotshäufigkeit Bus Samstag

Kreisgrenze	Fahrten pro Tag und Richtung Bus
Gemeindegrenze	bis 10
SPNV-Strecke	11-30
TRAM-Strecke	31-50
Busstrecke	über 50
Bahnhof RE/RB	Fahrten pro Tag und Richtung Bahn
	1mm entspricht 30 Fahrten

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-10

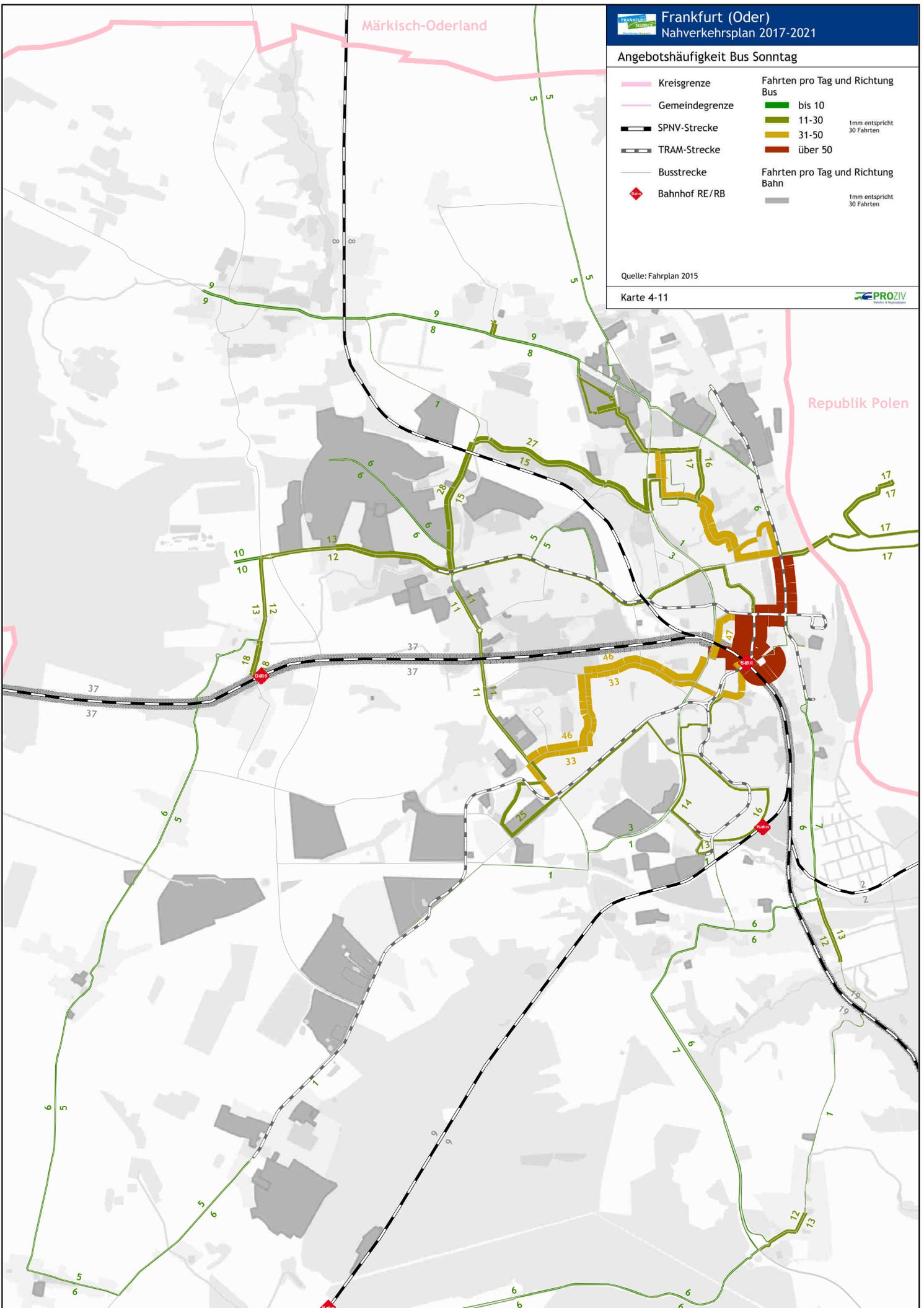


Angebotshäufigkeit Bus Sonntag

Kreisgrenze	Fahrten pro Tag und Richtung Bus bis 10
Gemeindegrenze	11-30 <small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>
SPNV-Strecke	31-50 <small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>
TRAM-Strecke	über 50
Busstrecke	<b>Fahrten pro Tag und Richtung Bahn</b>
Bahnhof RE/RB	<small>1mm entspricht 30 Fahrten</small>

Quelle: Fahrplan 2015

Karte 4-11



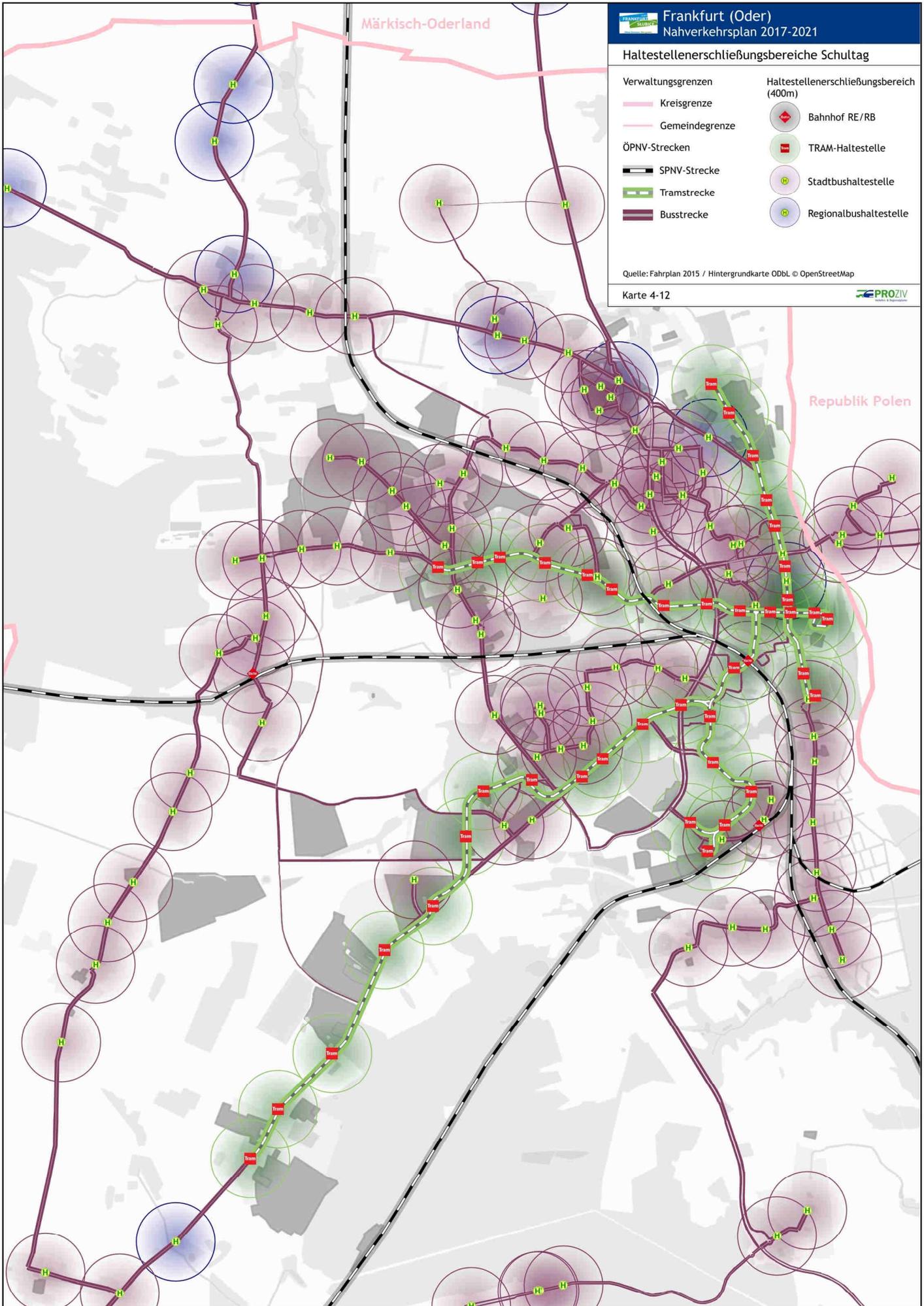

**Frankfurt (Oder)**  
 Nahverkehrsplan 2017-2021

**Haltestellenschließungsbereiche Schultag**

<b>Verwaltungsgrenzen</b>  Kreisgrenze  Gemeindegrenze	<b>Haltestellenschließungsbereich (400m)</b>  Bahnhof RE/RB  TRAM-Haltestelle  Stadtbushaltestelle  Regionalbushaltestelle
<b>ÖPNV-Strecken</b>  SPNV-Strecke  Tramstrecke  Busstrecke	

Quelle: Fahrplan 2015 / Hintergrundkarte ODbL © OpenStreetMap

Karte 4-12 



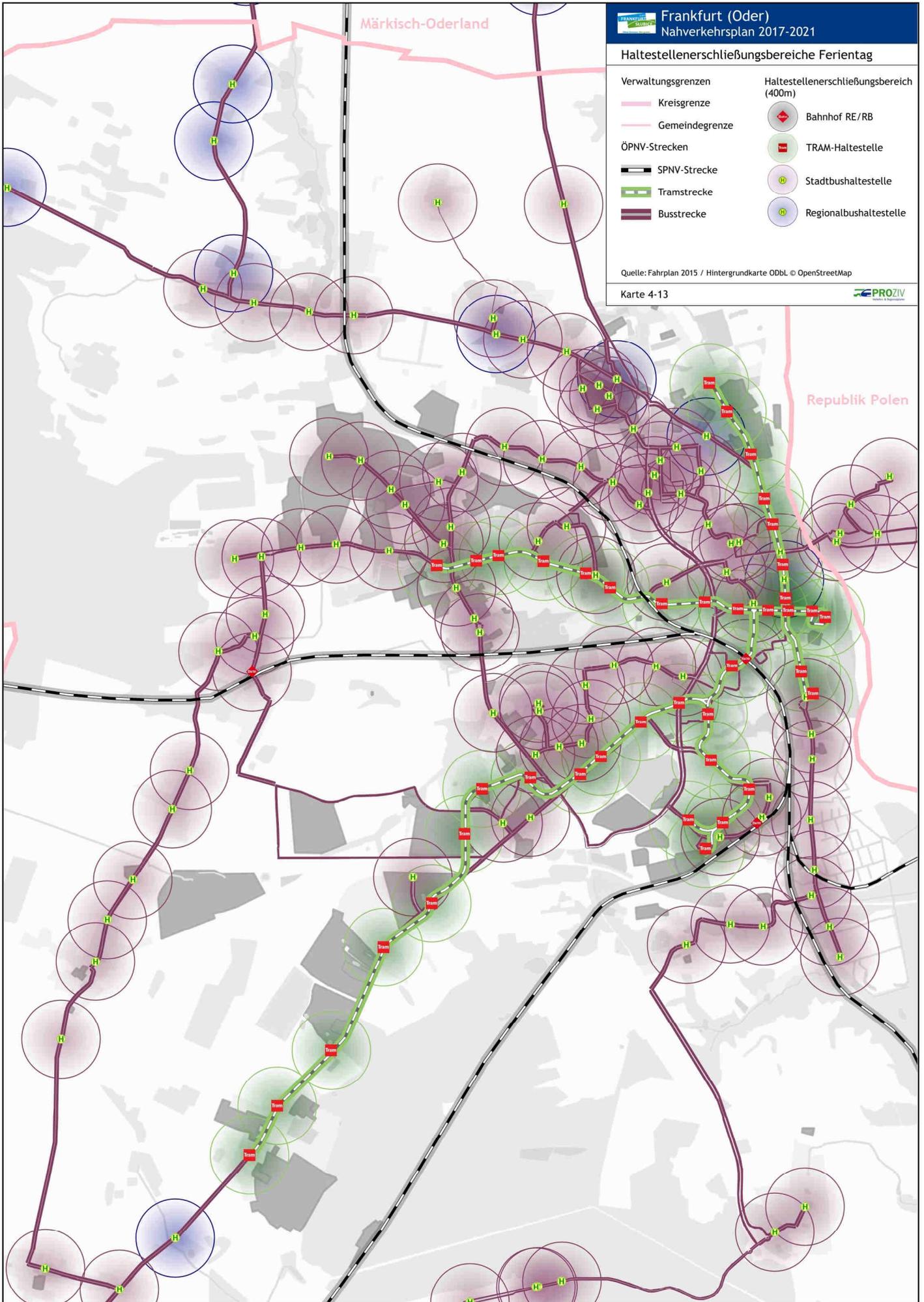

**Frankfurt (Oder)**  
 Nahverkehrsplan 2017-2021

**Haltestellenschließungsbereiche Ferientag**

<b>Verwaltungsgrenzen</b>  Kreisgrenze  Gemeindegrenze	<b>Haltestellenschließungsbereich (400m)</b>  Bahnhof RE/RB  TRAM-Haltestelle  Stadtbushaltestelle  Regionalbushaltestelle
<b>ÖPNV-Strecken</b>  SPNV-Strecke  Tramstrecke  Busstrecke	

Quelle: Fahrplan 2015 / Hintergrundkarte ODBL © OpenStreetMap

Karte 4-13 



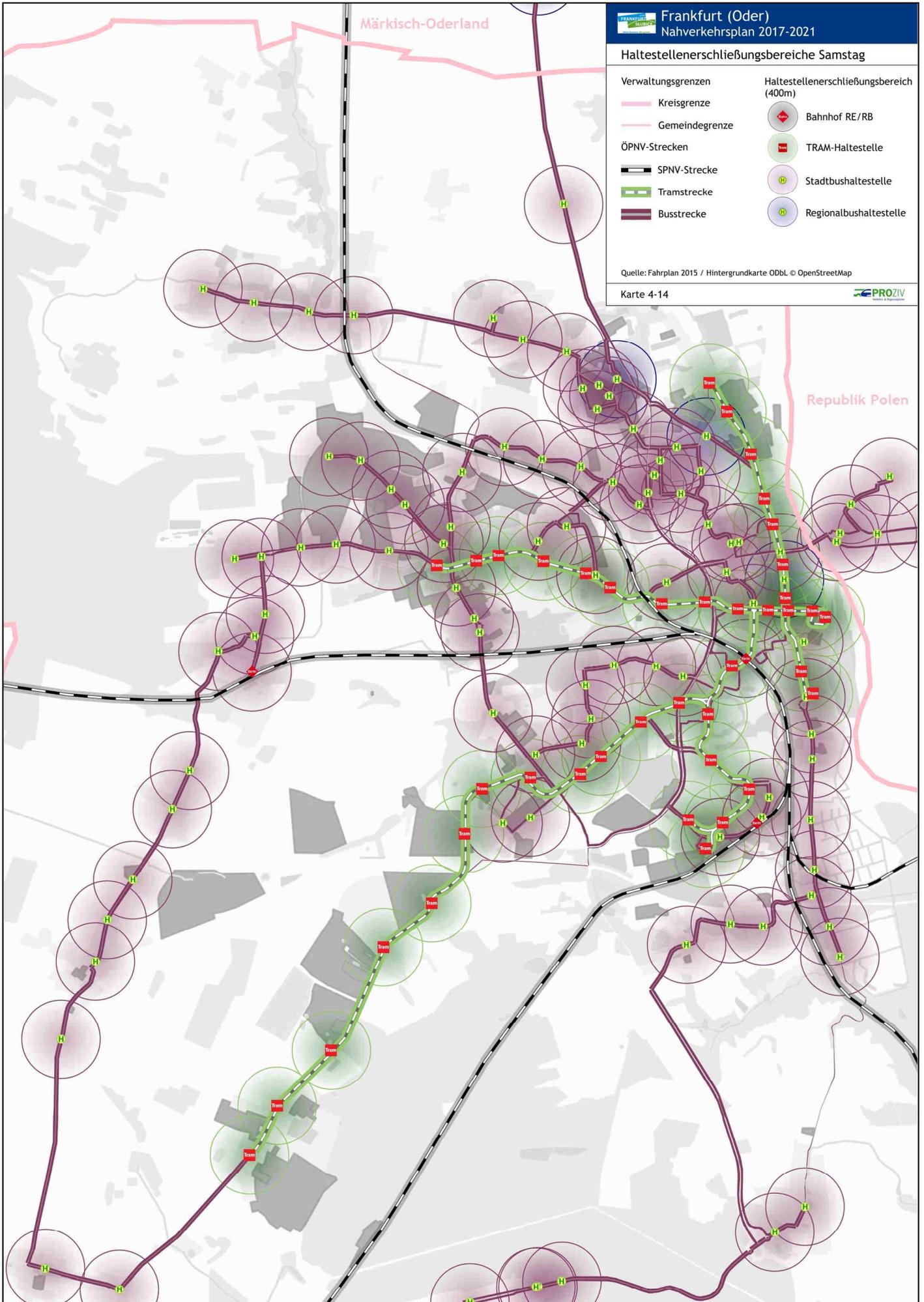

**Frankfurt (Oder)**  
 Nahverkehrsplan 2017-2021

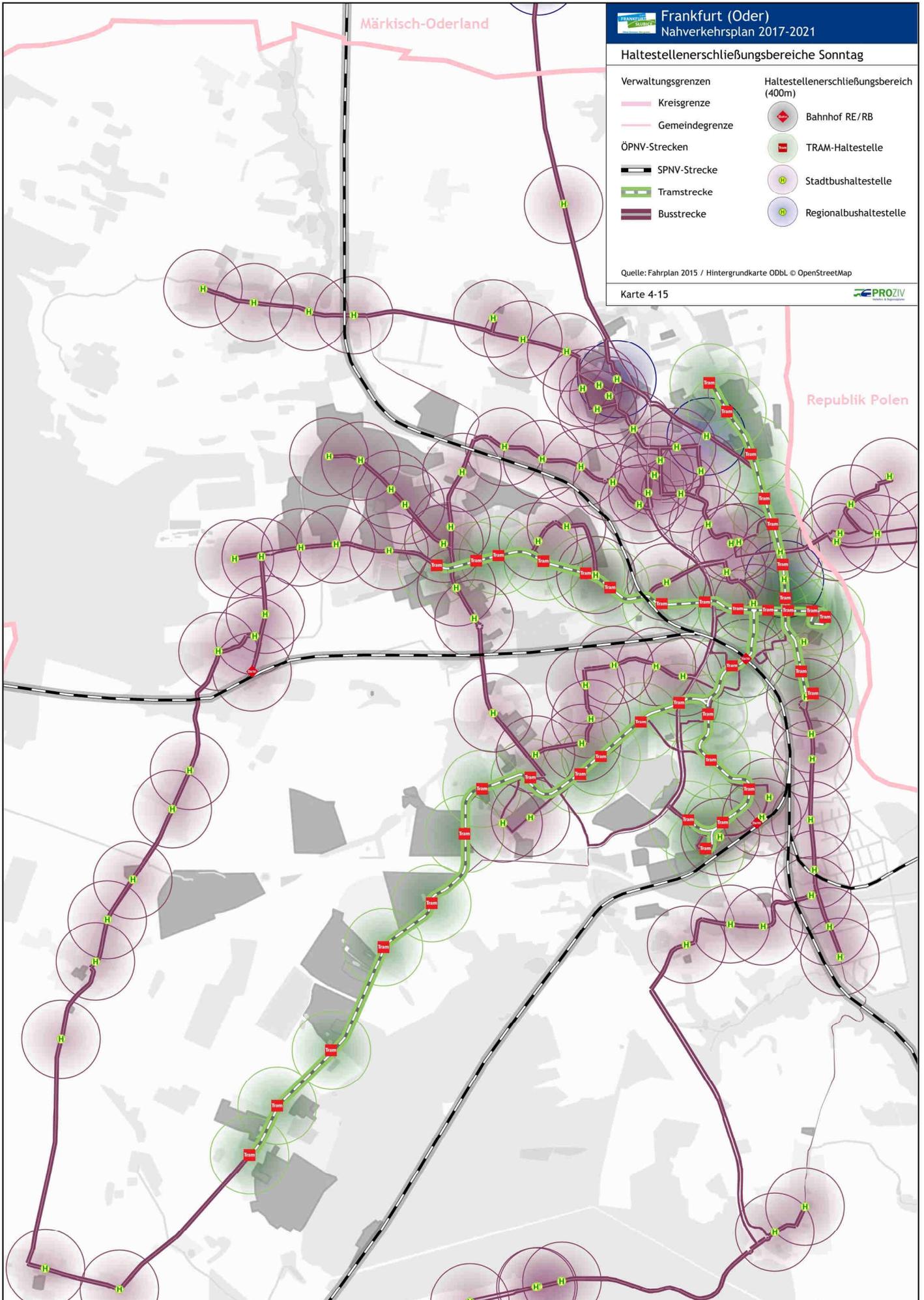
**Haltestellenschließungsbereiche Samstag**

<b>Verwaltungsgrenzen</b>  Kreisgrenze  Gemeindegrenze	<b>Haltestellenschließungsbereich (400m)</b>  Bahnhof RE/RB  TRAM-Haltestelle  Stadtbushaltestelle  Regionalbushaltestelle
<b>ÖPNV-Strecken</b>  SPNV-Strecke  Tramstrecke  Busstrecke	

Quelle: Fahrplan 2015 / Hintergrundkarte ODbL © OpenStreetMap

Karte 4-14 





Quellaufkommen nach Stadtgebieten 2013 - Schultag

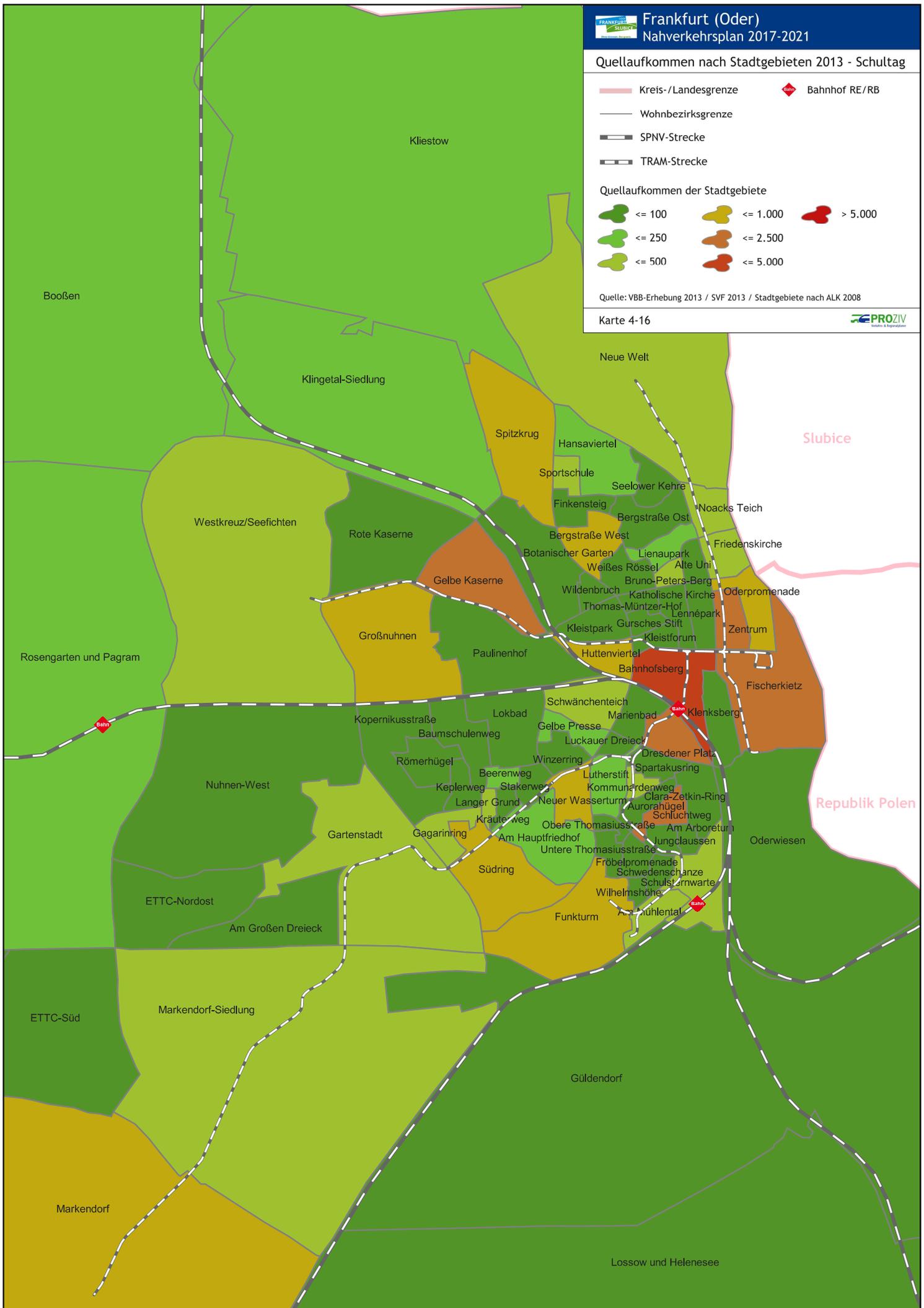
- Kreis- / Landesgrenze
- Wohnbezirksgrenze
- SPNV-Strecke
- TRAM-Strecke
- Bahnhof RE/RB

Quellaufkommen der Stadtgebiete

- <= 100
- <= 1.000
- > 5.000
- <= 250
- <= 2.500
- <= 5.000
- <= 500
- <= 5.000

Quelle: VBB-Erhebung 2013 / SVF 2013 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 4-16







### Zielaufkommen nach Stadtgebieten 2013 - Schultag 6-8 Uhr

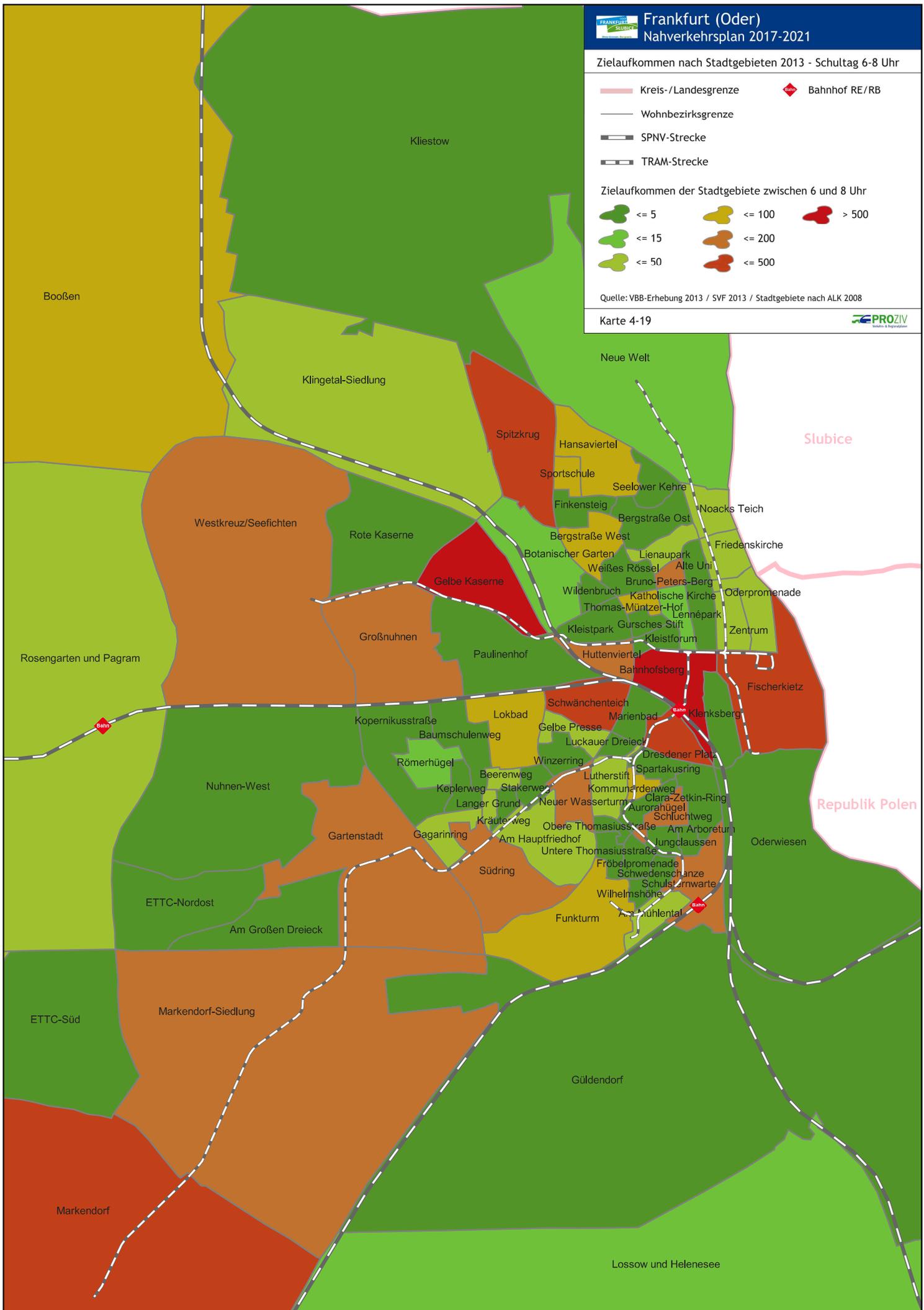
- Kreis- / Landesgrenze
- Bahnhof RE/RB
- Wohnbezirksgrenze
- SPNV-Strecke
- TRAM-Strecke

### Zielaufkommen der Stadtgebiete zwischen 6 und 8 Uhr

- ≤ 5
- ≤ 100
- > 500
- ≤ 15
- ≤ 200
- ≤ 500
- ≤ 50
- ≤ 500

Quelle: VBB-Erhebung 2013 / SVF 2013 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 4-19



Lebus

Kliestow

Booßen

Berlin

Bergstraß

Gelbe Kaserne

Schwänch

Beerenweg

Neuer Wassertur

Gartenstadt

Am Hauptfriedhof

Südring

Fürstenwalde/ Spree









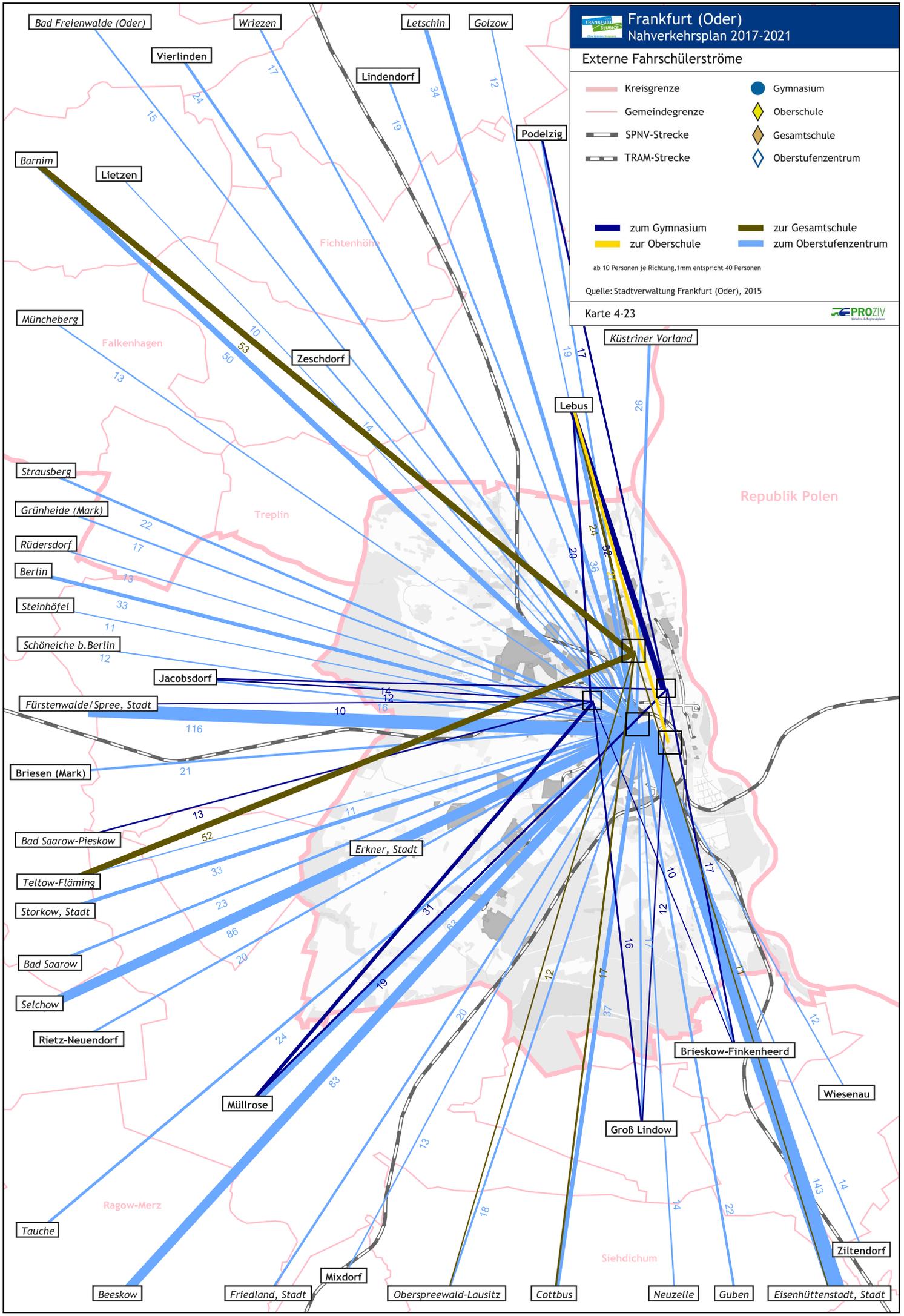
Externe Fahr Schülerströme

- Kreisgrenze
- Gemeindegrenze
- SPNV-Strecke
- TRAM-Strecke
- Gymnasium
- Oberschule
- Gesamtschule
- Oberstufenzentrum

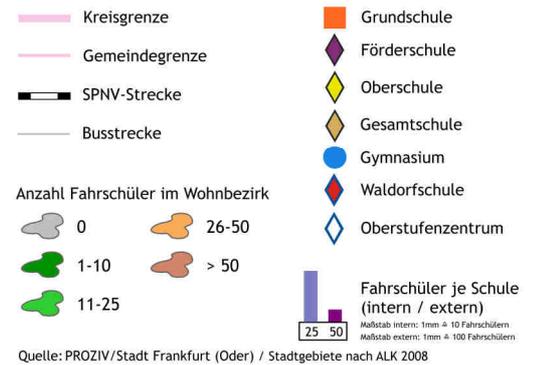
ab 10 Personen je Richtung, 1mm entspricht 40 Personen

Quelle: Stadtverwaltung Frankfurt (Oder), 2015

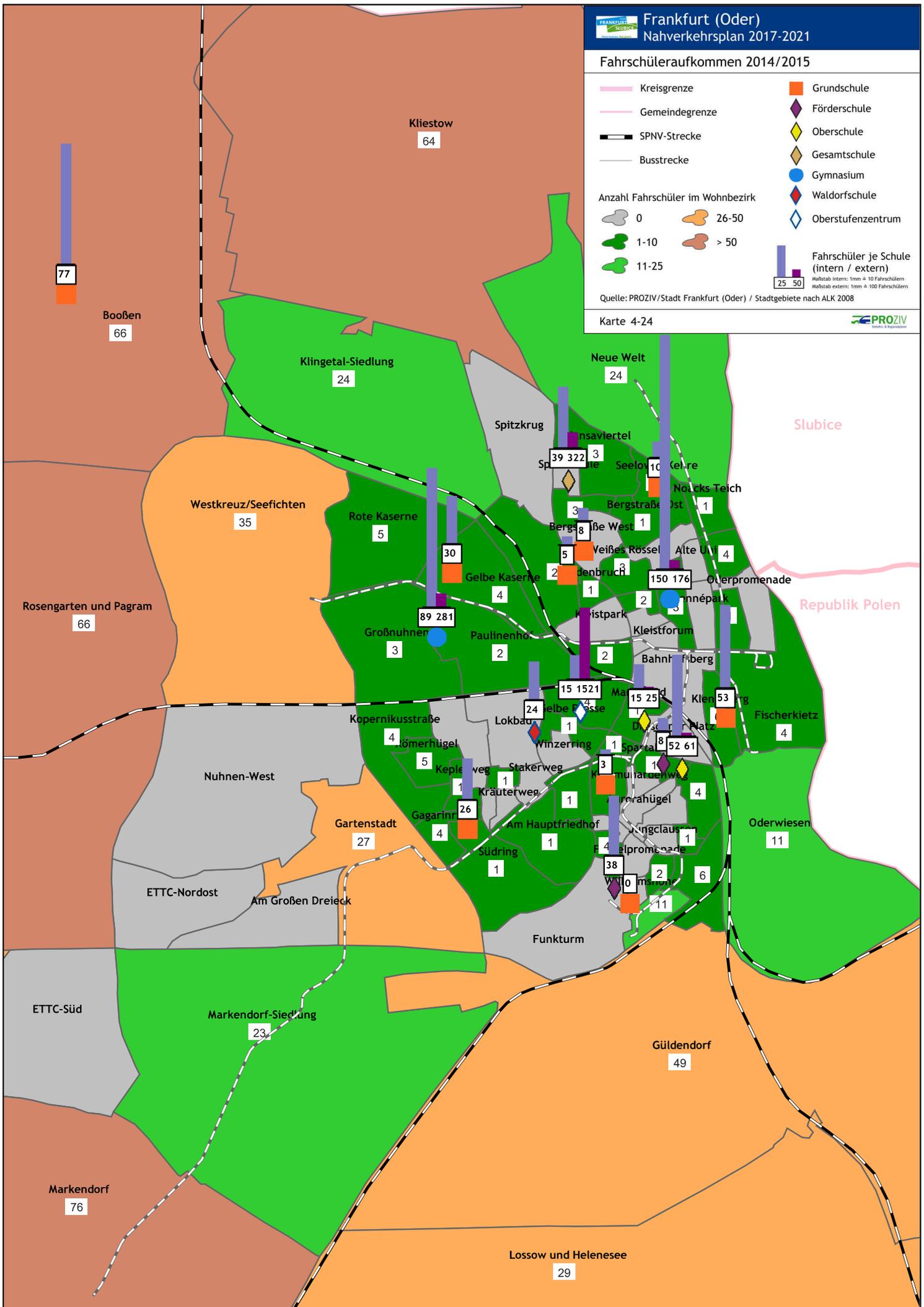
Karte 4-23



Fahrschüleraufkommen 2014/2015



Karte 4-24

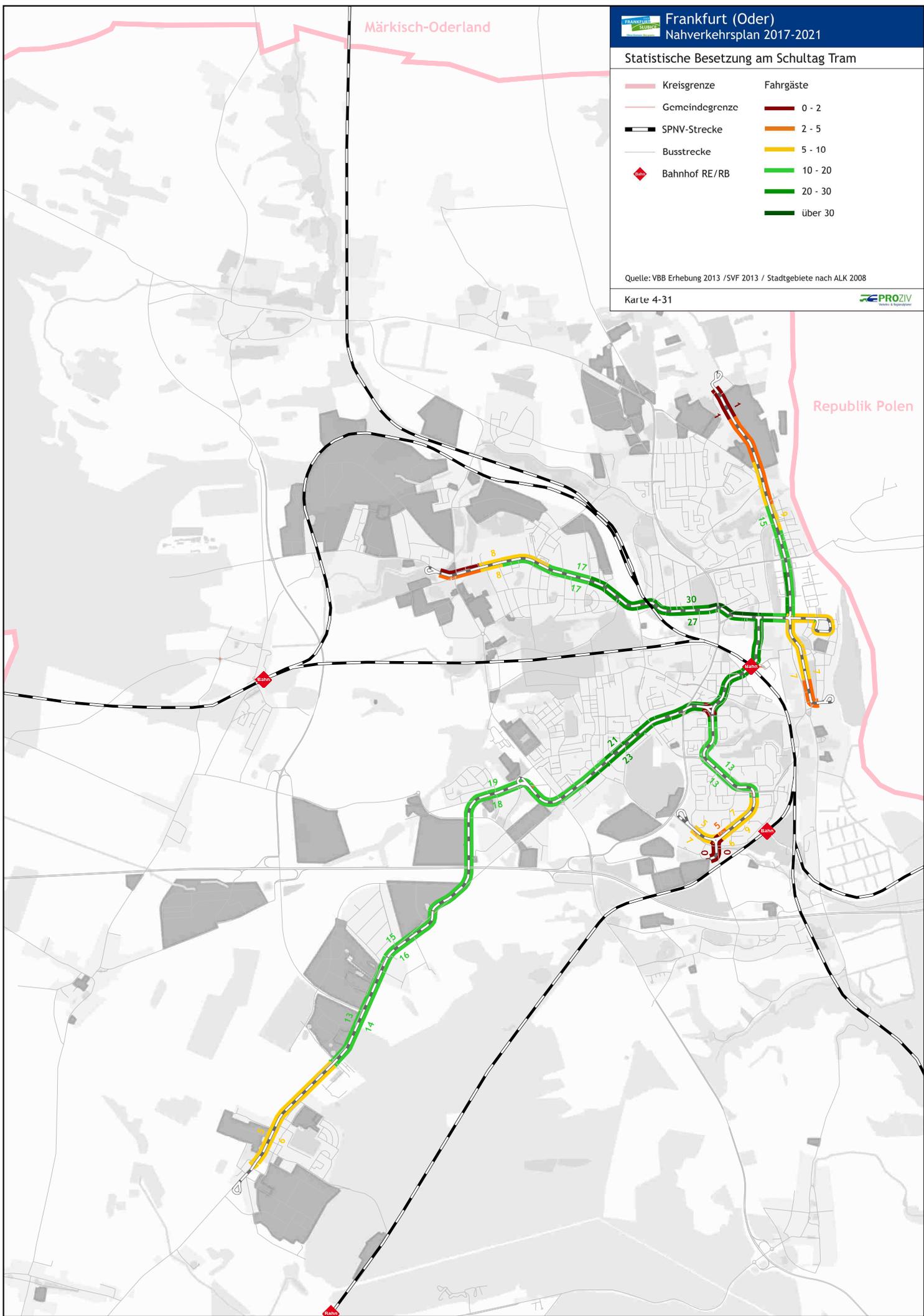


Statistische Besetzung am Schultag Tram

Kreisgrenze	Fahrgäste 0 - 2
Gemeindegrenze	2 - 5
SPNV-Strecke	5 - 10
Busstrecke	10 - 20
Bahnhof RE/RB	20 - 30
	über 30

Quelle: VBB Erhebung 2013 / SVF 2013 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 4-31

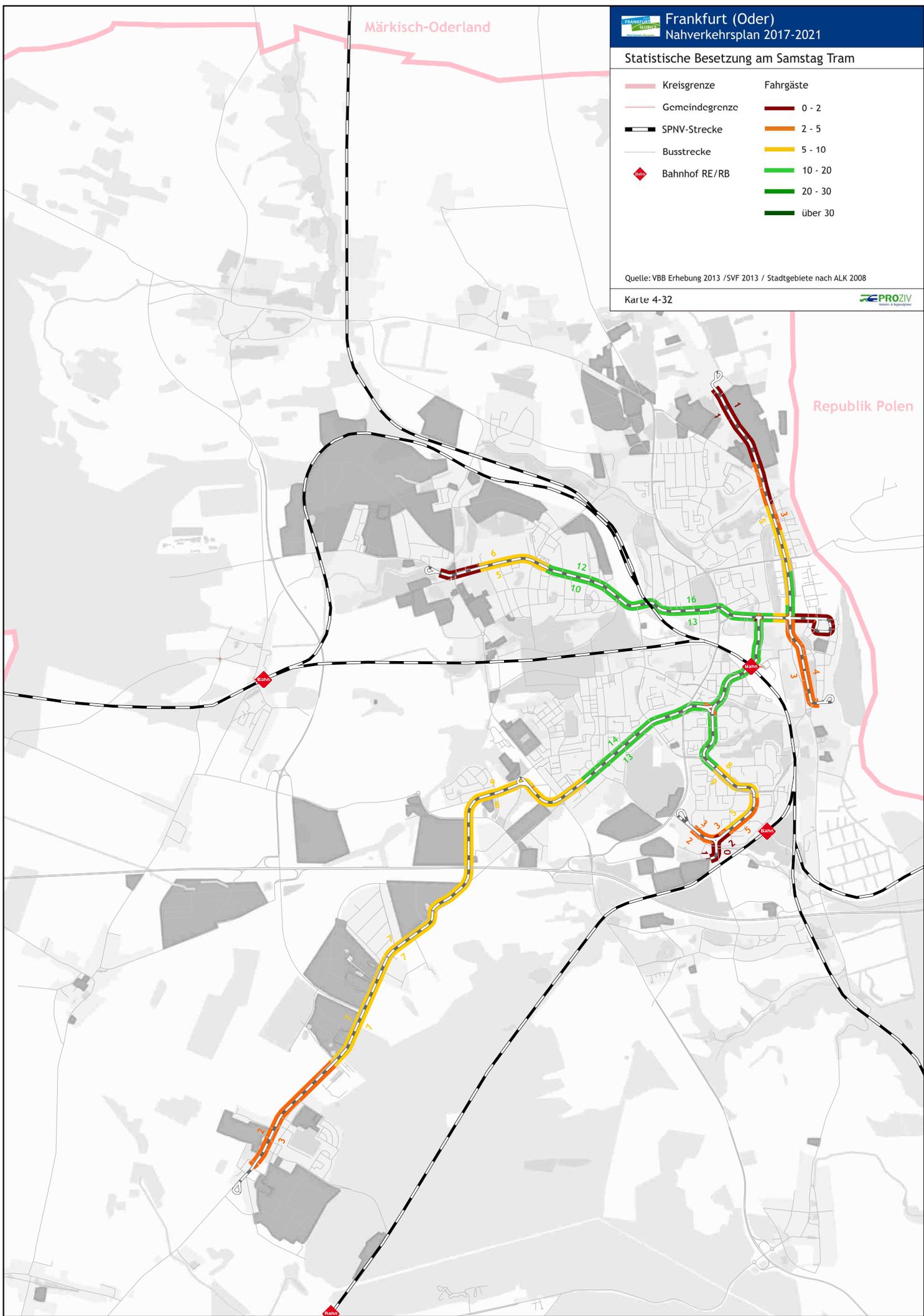


Statistische Besetzung am Samstag Tram

Kreisgrenze	Fahrgäste 0 - 2
Gemeindegrenze	2 - 5
SPNV-Strecke	5 - 10
Busstrecke	10 - 20
Bahnhof RE/RB	20 - 30
	über 30

Quelle: VBB Erhebung 2013 / SVF 2013 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 4-32

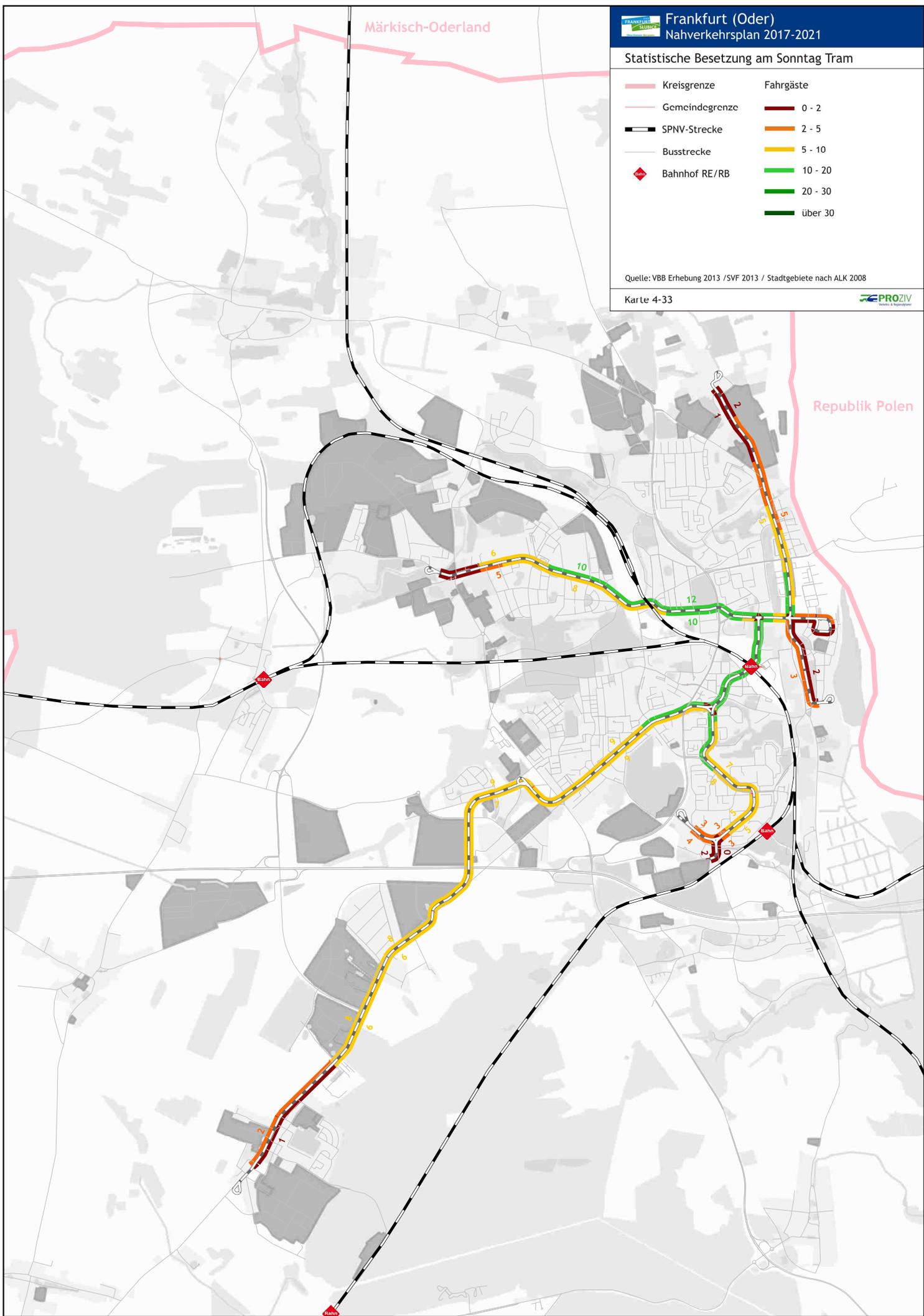


Statistische Besetzung am Sonntag Tram

Kreisgrenze	<b>Fahrgäste</b>
Gemeindegrenze	0 - 2
SPNV-Strecke	2 - 5
Busstrecke	5 - 10
Bahnhof RE/RB	10 - 20
	20 - 30
	über 30

Quelle: VBB Erhebung 2013 / SVF 2013 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 4-33

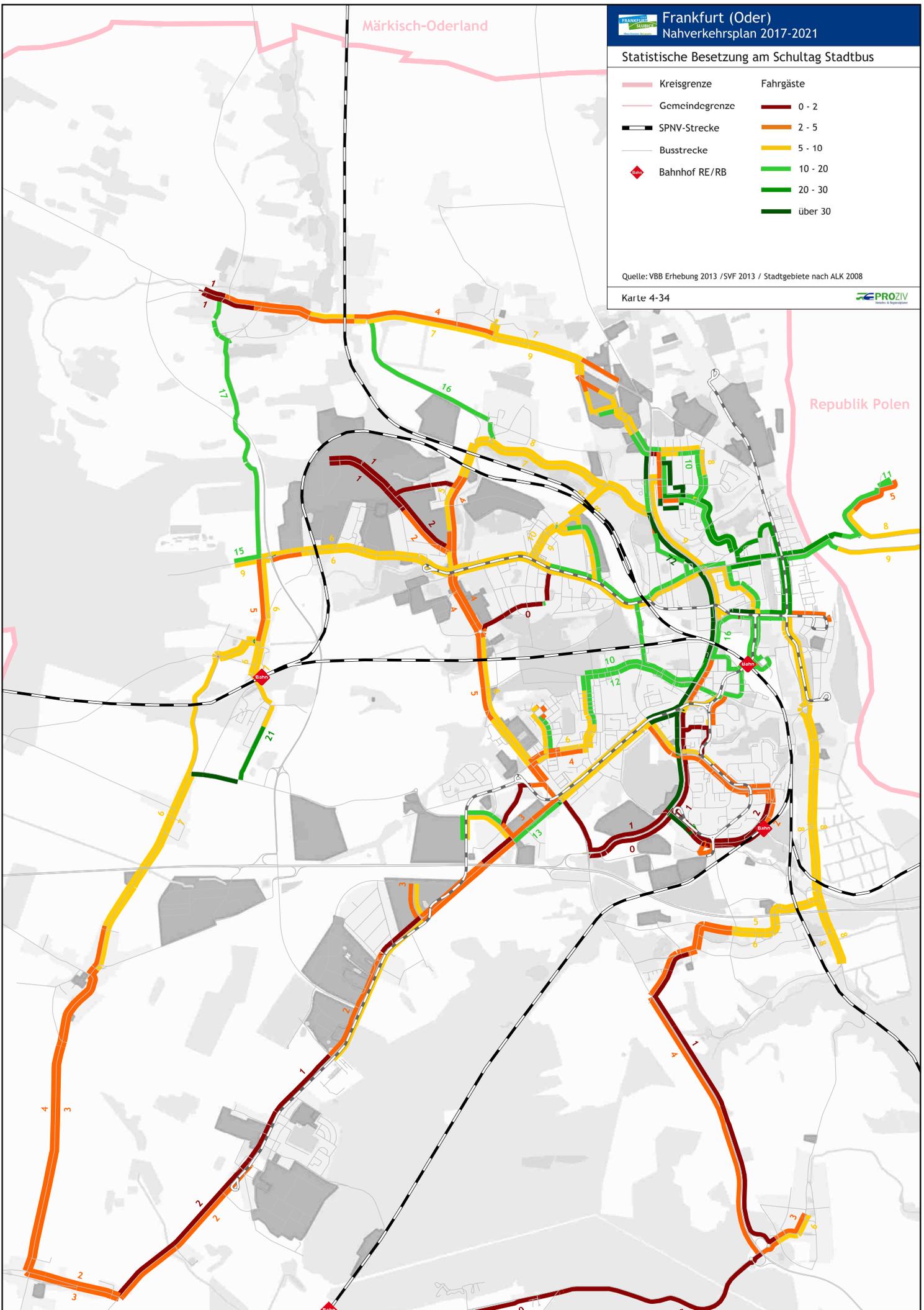


Statistische Besetzung am Schultag Stadtbus

Kreisgrenze	<b>Fahrgäste</b>
Gemeindegrenze	0 - 2
SPNV-Strecke	2 - 5
Busstrecke	5 - 10
Bahnhof RE/RB	10 - 20
	20 - 30
	über 30

Quelle: VBB Erhebung 2013 / SVF 2013 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 4-34

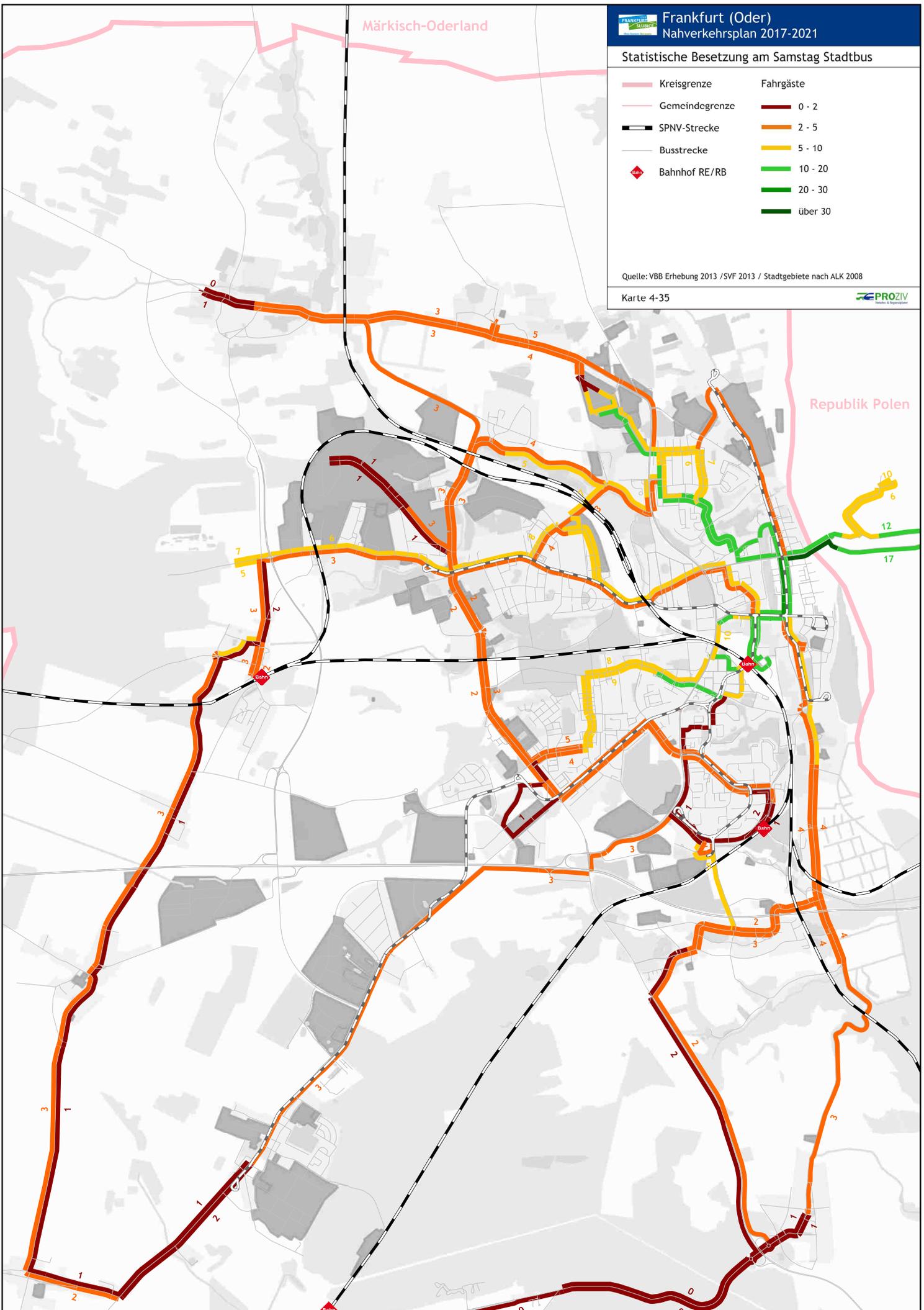


Statistische Besetzung am Samstag Stadtbuss

Kreisgrenze	<b>Fahrgäste</b>
Gemeindegrenze	0 - 2
SPNV-Strecke	2 - 5
Busstrecke	5 - 10
Bahnhof RE/RB	10 - 20
	20 - 30
	über 30

Quelle: VBB Erhebung 2013 / SVF 2013 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 4-35



Statistische Besetzung am Sonntag Stadtbuss

Kreisgrenze	Fahrgäste 0 - 2
Gemeindegrenze	2 - 5
SPNV-Strecke	5 - 10
Busstrecke	10 - 20
Bahnhof RE/RB	20 - 30
	über 30

Quelle: VBB Erhebung 2013 / SVF 2013 / Stadtgebiete nach ALK 2008

Karte 4-36

