

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

Gliederungs- punkt	Seite	Formulierung bisher	Formulierung neu	Erläuterung
		übriger ÖPNV (üÖPNV)	übriger ÖPNV (üÖPNV)/ kommunaler ÖPNV (kÖPNV)	Anpassung im gesamten Dokument
		Landkreis Spree-Neiße	Landkreis Spree-Neiße/ Wokrejs Sprjewja- Nysa	Anpassung im gesamten Dokument
1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des Nahverkehrsplans				
1.1	11	<p>Weitreichende Veränderungen und Randbedingungen erfordern nunmehr erneut die mit diesem Bericht vorgelegte Erarbeitung des Nahverkehrsplans Spree-Neiße für den Zeit raum ab 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzliche Veränderungen im gesetzlichen Rahmen für die Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV, u.a. Personenbeförderungsgesetz, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, • Aus dem novellierten Personenbeförderungsgesetz resultierende Pflicht zur Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 für die Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV, • Anforderungen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes an die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis 01. Januar 2022, • Weiterentwicklung wichtiger Rahmenvorgaben des Landes Brandenburg, u.a. Landesnahverkehrsplan 	<p>Weitreichende Veränderungen und Randbedingungen erfordern nunmehr erneut die mit diesem Bericht vorgelegte Erarbeitung des Nahverkehrsplans Spree-Neiße für den Zeitraum ab 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundsätzliche Veränderungen im gesetzlichen Rahmen für die Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV, u.a. Personenbeförderungsgesetz, Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg, Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs, • Aus dem novellierten Personenbeförderungsgesetz resultierende Pflicht zur Anwendung der Verordnung (EG) 1370/2007 für die Vergabe von Verkehrsleistungen im ÖPNV, • Anforderungen des novellierten Personenbeförderungsgesetzes an die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit des ÖPNV bis 01. Januar 2022, 	Anpassung aufgrund rechtlicher Änderungen

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		<p>Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012) bzw. Erstellung des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) sowie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Herausforderungen an den ÖPNV aus dem fortschreitenden demografischen Wandel und dem damit verbundenen Strukturwandel. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anforderungen des novellierten PBefG zu Klimaschutz, Nachhaltigkeit, Berichtspflichten, Mobilitätsdaten und neuen Bedienformen, • Weiterentwicklung wichtiger Rahmenvorgaben des Landes Brandenburg, u.a. Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 (vgl. MIL 2012) bzw. Erstellung des Landesnahverkehrsplans Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) / Landesnahverkehrsplan 2018-2022 (vgl. MIL 2018), • Herausforderungen an den ÖPNV aus dem fortschreitenden demografischen Wandel und dem damit verbundenen Strukturwandel sowie • Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (vgl. LEP HR 2019) 	
1.2 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben				
1.2	12	<p>Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verordnung (EG) Nr. 1370/ 2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates • Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) 	<p>Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Spree-Neiße</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates • Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1960), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) sowie das PBefG in der Fassung der Änderung vom 	<p>Anpassung aufgrund Änderungen gesetzlicher Grundlagen</p>

Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022 des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 30]) • Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung-ÖPNV-FV) vom 03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Januar 2018 (GVBl.II/18, [Nr. 4]) • Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV), Erlass vom 10. August 2015 (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 34 vom 2. September 2015) • Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 19 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) • Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz- BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05]) 	<p>16.04.2021, Änderung durch Art. 1 G v. 16.4.2021 I 822 (Nr. 19) mWv 1.8.2021 bzw. 1.9.2021 bzw. 1.1.2022 bzw. 1.7.2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNVG BB) vom 26. Oktober 1995 (GVBl.I/95, [Nr. 20], S.252), zuletzt geändert durch Gesetz vom 14. Dezember 2017 (GVBl.I/17, [Nr. 30]) • Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung-ÖPNV-FV) vom 03. Januar 2005 (GVBl.II/05, [Nr. 02], S.42), zuletzt geändert durch Verordnung vom 18. Januar 2018 (GVBl.II/18, [Nr. 4]) • Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV), Erlass vom 10. August 2015 (Amtsblatt für Brandenburg Nr. 34 vom 2. September 2015) sowie die VVBV in der Fassung der Änderung vom 08.06.2017 • Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S. 1467, 1468), zuletzt geändert durch Art. 19 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) sowie das BGG in der Fassung der Änderung vom 02.06.2021 	
--	--	--	--

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

			<ul style="list-style-type: none"> • Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz - BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05]) sowie das BbgBGG in der Fassung der Änderung vom 18.12.2018 	
12	<p>Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des üÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 19 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) • Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755) • Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) 	<p>Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des üÖPNV kÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993, zuletzt geändert durch Art. 19 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234) sowie das RegG in der Fassung vom 16.07.2021 • Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz - EntflechtG) vom 5. September 2006 (BGBl. I S. 2098, 2102), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 1. Dezember 2016 (BGBl. I S. 2755) gültig bis 31.12.20219 • Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus) • Mobilitätsdatenverordnung (MDV) vom 20. Oktober 2021 • Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden 	<p>Anpassung aufgrund Änderungen gesetzlicher Grundlagen</p>	

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

			(Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz - GVFG) vom 28. Januar 1988 (BGBl. I S.100), zuletzt geändert durch Artikel 463 der Verordnung vom 31. August 2015 (BGBl. I S. 1474) GVFG zuletzt geändert 06.03.2020	
	13	Während sich Bund und Länder Ende September 2015 auch auf eine Fortführung des Bundesprogramms der Gemeindeverkehrsfinanzierung (Bundes-GVFG) im bisherigen Umfang nach 2019 verständigt haben, gibt es für die 2019 auslaufende Förderung nach dem EntflechtG dagegen nach wie vor keine Folgeregelung.	Während sich Bund und Länder Ende September 2015 auch auf eine Fortführung des Bundesprogramms der Gemeindeverkehrsfinanzierung (Bundes-GVFG) im bisherigen Umfang nach 2019 verständigt haben, gibt es für die 2019 auslaufende Förderung nach dem EntflechtG dagegen nach wie vor keine Folgeregelung , die Festlegung, dass das Land Brandenburg Mittel in mindestens der gleichen Größenordnung aus Landesmitteln finanzieren wird. (Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2018)	Anpassung
1.3 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung				
1.3	13	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz -BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Schulgesetzes vom 10. Juli 2017 (GVBl.I/16))	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz -BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch das Fünfte Gesetz zur Änderung des Brandenburgischen Schulgesetzes vom 10. Juli 2017 (GVBl.I/16)), zuletzt geändert 23.06.2021	Anpassung
	13	Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Spree-Neiße Träger der Schülerbeförderung und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Spree-Neiße wird dies durch die Satzung über	Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Spree-Neiße Träger der Schülerbeförderung und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Spree-Neiße wird dies durch die Satzung über	Anpassung

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		die Schülerbeförderung im Landkreis Spree-Neiße vom 21.04.2016 umgesetzt.	die Schülerbeförderung im Landkreis Spree-Neiße vom 21.04.2016 i. V. m. den Änderungen vom 27.05.2020 und 08.07.2021 umgesetzt.	
1.4 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesnahverkehrsplanung				
1.4	15	Derzeit liegt der Entwurf für den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2018 (vgl. MIL 2017c) vor, der den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 ersetzen wird.	Der aktuell gültige Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg, welcher den Landesnahverkehrsplan Brandenburg 2013-2017 ersetzt hat, gilt für den Zeitraum 2018 bis 2022. (vgl. MIL 2018)	Anpassung
	20	<p>Weitere Strategien zur Regional- und Stadtentwicklung Weitere ausgewählte Strategien zur Regional- und Stadtentwicklung im Landkreis Spree- Neiße lauten wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regionale Entwicklungsstrategie der LAG im Energieregion Lausitzer Seenland (vgl. LAG Energieregion im Lausitzer Seenland e.V. 2016) • Regionale Entwicklungsstrategie der LAG Spree-Neiße-Land (vgl. LAG Spree-Neiße- Land e.V. 2014) • Regionalstrategie Daseinsvorsorge, Region Spreewalddreieck (vgl. Städteverbund Calau, Lübbenau/Spreewald und Vetschau/Spreewald 2014) • Kreisentwicklungskonzeption 2020 Landkreis Spree-Neiße (vgl. LK SPN 2012b) • Regionales Entwicklungskonzept Cottbus – Guben – Forst (Lausitz) (vgl. BTE 2013) • Energie- und Klimakonzept Forst (Lausitz) (vgl. Stadt Forst (Lausitz) 2010) 	<p>Weitere Strategien zur Regional- und Stadtentwicklung Weitere ausgewählte Strategien zur Regional- und Stadtentwicklung im Landkreis Spree- Neiße lauten wie folgt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • LEADER Entwicklungsstrategie (LES) Region Lausitzer Seenland, 10. Änderungsversion 2021 (vgl. ile-Lausitzer Seenland 2021) • Regionale Entwicklungsstrategie der LAG im Energieregion Lausitzer Seenland (vgl. LAG Energieregion im Lausitzer Seenland e.V. 2016)Regionale Entwicklungsstrategie der LAG Spree-Neiße-Land (vgl. LAG Spree-Neiße- Land e.V. 2014) • Regionalstrategie Daseinsvorsorge, Region Spreewalddreieck (vgl. Städteverbund Calau, Lübbenau/Spreewald und Vetschau/Spreewald 2014) • Kreisentwicklungskonzeption 2030 (vgl. LK SPN 2020) • Kreisentwicklungskonzeption 2020 Landkreis Spree-Neiße (vgl. LK SPN 2012b) 	Aktualisierung

	<ul style="list-style-type: none"> • Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Forst (Lausitz) (vgl. Stadt Forst (Lausitz) 2015) • Fortschreibung der Stadtumbaustrategie der Stadt Guben 2030 (vgl. Stadt Guben 2014) • Guben Strategie 2020 – Stadt im Aufbruch (vgl. Stadt Guben 2007) • Leitfaden zur Entwicklung der Region entlang der Achse Altdöbern – Drebkau – Welzow – Spremberg (vgl. Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg 2009) • Masterplan Region Lieberose (vgl. MUGV 2009) • Modellvorhaben Land(auf)Schwung (vgl. Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft 2014) • Standortentwicklungskonzept Regionaler Wachstumskern Westlausitz (vgl. Kooperationsgemeinschaft RWK Westlausitz 2016) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fortschreibung Regionales Entwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz – Guben – Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) 2021 (vgl. LK SPN 2021) • Regionales Entwicklungskonzept Cottbus/Chóšebuz – Guben – Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) (vgl. BTE 2013) • Klimaschutzkonzept Forst (Lausitz)/Baršć (Łużyca) (vgl. Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) 2019) • Energie- und Klimakonzept Forst (Lausitz)/Baršć (Łużyca) (vgl. Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) 2010) • Fortschreibung und Überarbeitung - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) (vgl. Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) 2017) • Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) (vgl. Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) 2015) • Fortschreibung der Stadtumbaustrategie Guben – Fortschreibung (vgl. Stadt Guben 2017) • Fortschreibung der Stadtumbaustrategie der Stadt Guben 2030 (vgl. Stadt Guben 2014) • Strategie Guben 2030 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (vgl. Stadt Guben 2016) • Guben Strategie 2020 – Stadt im Aufbruch (vgl. Stadt Guben 2007) • Überörtliches integriertes Entwicklungskonzept Kooperationsraum Altdöbern — Drebkau/Drjowk — Spremberg/Grodk — Welzow/Wjelcej (vgl. Stadt Welzow 2016) 	
--	---	---	--

			<ul style="list-style-type: none"> • Leitfaden zur Entwicklung der Region entlang der Achse Altdöbern – Drebkau/Drjowk – Welzow/Wjelcej – Spremberg/Grodtk (vgl. Gemeinsame Landesplanungsabteilung der Länder Berlin und Brandenburg 2009) • Masterplan Region Lieberose (vgl. MUGV 2009) • Modellvorhaben Land(auf)Schwung (vgl. Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft 2014/ 2019) • Standortentwicklungskonzept Regionaler Wachstumskern Westlausitz (vgl. Kooperationsgemeinschaft RWK Westlausitz 2016) • Integrierte Verkehrsstudie Lausitz (vgl. ZWL 2020) • Herausforderungen auf der letzten Meile (vgl. ZWL 2020a) • Neue Räume, innovative Mobilität in der Lausitz (vgl. ZWL 2018) • Wasserstoffwirtschaft in der Lausitz (vgl. ZWL 2020b) • Mobilität im ländlichen Raum – vom Konzept für die Flächenerschließung zur konkreten Umsetzung (vgl. BMDV 2021) 	
3.3 Übriger ÖPNV				
3.3	37	<p>Das Liniennetz des üÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße umfasst derzeit sechs Stadtbus- und 49 Regionalbuslinien. Die Mehrzahl aller Angebote des üÖPNV wird im konventionellen Linienverkehr angeboten. Daneben werden jedoch auch bereits flexible Angebotsformen eingesetzt (Bedarfsverkehr), wenn geringe</p>	<p>Das Liniennetz des üÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße umfasste derzeit im Jahr 2017 sechs Stadtbus- und 49 Regionalbuslinien. Aktuell sind 4 Stadtbus- und 52 Regionalbuslinien im Betrieb. Die Mehrzahl aller Angebote des üÖPNV wird im konventionellen Linienverkehr angeboten.</p>	Aktualisierung

	<p>Nachfrageströme dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfordern. Im Landkreis Spree-Neiße verkehren fünf sogenannte Flexlinien.</p>	<p>Daneben werden jedoch auch bereits flexible Angebotsformen eingesetzt (Bedarfsverkehr), wenn geringe Nachfrageströme dies unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten erfordern. Im Landkreis Spree-Neiße verkehrten im Jahr 2017 fünf sogenannte Flexlinien. Diese Angebotsform wurde im Jahr 2020 mit der Einführung des PlusNetz-Konzeptes im Linienbündel SPN-Ost beendet.</p> <p>PlusBus Lausitz</p> <p>Im Landkreis Spree-Neiße/ Wokrejs Sprjewja- Nysa wurde im Jahr 2019 das regionale PlusBus-Netz Lausitz umgesetzt. Auf insgesamt fünf Linien fahren PlusBusse, welche durch die Cottbusverkehr (Linie 847) und DB Regio Bus Ost GmbH (Linien 800, 849, 851, 858) betrieben werden.</p>	Ergänzung
37	<p>Das gesamte ÖPNV-Angebotssystem wurde seit dem Jahr 2007 erheblichen Veränderungen unterzogen worden. Dies beinhaltet die Einführung des Angebotskonzeptes „Spree-Neiße-Takt“ mit folgenden Hauptmerkmalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integraler Taktfahrplan (ITF) mit Taktknoten Cottbus, • hierarchische Angebotsstruktur, • Fokussierung auf vertaktete Angebote und • Vervollständigung des Systems durch bedarfsabhängige Angebote. <p>Dabei wurden im Ergebnis durchgeführter wettbewerblicher Leistungsvergaben Angebote im übrigen ÖPNV erweitert sowie die Angebotsqualität verbessert.</p>	<p>Das gesamte ÖPNV-Angebotssystem wurde seit dem Jahr 2007 erheblichen Veränderungen unterzogen worden. Dies beinhaltet die Einführung des Angebotskonzeptes „Spree-Neiße-Takt“ mit folgenden Hauptmerkmalen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Integraler Taktfahrplan (ITF) mit Taktknoten Cottbus/Chóšebuz, • hierarchische Angebotsstruktur, • Fokussierung auf vertaktete Angebote und • Vervollständigung des Systems durch bedarfsabhängige Angebote. <p>Dabei wurden im Ergebnis durchgeführter wettbewerblicher Leistungsvergaben Angebote im übrigen kommunalen ÖPNV erweitert sowie die Angebotsqualität verbessert.</p>	

			Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde im Linienbündel SPN-Ost des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa ein neues Konzept – das „PlusNetz Spree-Neiße“ - umgesetzt. Neben der Verbesserung der Schülerbeförderung schafft dieses Mobilitätskonzept sowohl Angebotsverstärkungen als auch neue Verbindungen durch Verknüpfungsmöglichkeiten im Netz.	Ergänzung / Aktualisierung																			
	59	Tabelle 15 Kategorien von Bedienungsrelationen im Regionalverkehr	<p>Tabelle 15</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Ebene</th> <th>Relationskategorie</th> <th>Verkehrsträger</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">Hauptnetz = Verbindungsnetz</td> <td>Hauptverbindungsrelationen</td> <td>SPNV, üÖPNV/kÖPNV</td> </tr> <tr> <td>Verbindungsrelationen</td> <td>SPNV, üÖPNV/kÖPNV</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)</td> <td>üÖPNV/kÖPNV</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz</td> <td>Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Schülerverkehrsrelationen</td> <td>üÖPNV/kÖPNV</td> </tr> <tr> <td></td> <td>Rufbus-Korridore bzw. -Räume</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger	Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV/kÖPNV	Verbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV/kÖPNV		Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)	üÖPNV/kÖPNV	Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen		Schülerverkehrsrelationen	üÖPNV/kÖPNV		Rufbus-Korridore bzw. -Räume		Ergänzung / Aktualisierung wird auf der Ebene Hauptnetz ergänzt: Hauptverbindungsrelationen PlusBus
Ebene	Relationskategorie	Verkehrsträger																					
Hauptnetz = Verbindungsnetz	Hauptverbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV/kÖPNV																					
	Verbindungsrelationen	SPNV, üÖPNV/kÖPNV																					
	Hauptverbindungsrelationen PlusBus (HVR+)	üÖPNV/kÖPNV																					
Ergänzungsnetz = Erschließungsnetz	Flächenerschließungs- und Zubringerrelationen																						
	Schülerverkehrsrelationen	üÖPNV/kÖPNV																					
	Rufbus-Korridore bzw. -Räume																						
5.3.3. Zuordnung der Relationen und Netzsegmente im Regionalverkehr																							
5.3.3	61	<p>Tabelle 16: Hauptverbindungsrelationen</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Cottbus) - Spremberg - Schwarze Pumpe - (Hoyerswerda) • Guben - Bärenklau - Tauer - Peitz - (Cottbus) • Guben - Grieben – Forst • (Cottbus) - Kathlow - Gablenz - Bohsdorf Vorwerk - Döbern • Forst - Simmersdorf - Döbern - Tschernitz • Spremberg - Graustein - Horlitz - Döbern 	<p>Tabelle 16: Hauptverbindungsrelationen</p> <ul style="list-style-type: none"> • (Cottbus) — Spremberg — Schwarze Pumpe — (Hoyerswerda) • Guben - Bärenklau – Tauer/ Turjei – Peitz/Picnjo - (Cottbus/Chósebusz) • Guben — Grieben — Forst • (Cottbus) — Kathlow — Gablenz — Bohsdorf Vorwerk — Döbern • Forst — Simmersdorf — Döbern — Tschernitz 	Aktualisierung /Ergänzung Überführung in PlusBus-Linien																			

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		<ul style="list-style-type: none"> (Cottbus) - Briesen - Guhrow - Werben - Burg - (Straupitz - Lübben) 	<ul style="list-style-type: none"> Spremberg/Grodk - Graustein - Horlitz - Döbern (Cottbus) - Briesen - Guhrow - Werben - Burg - (Straupitz - Lübben) <p>Tabelle 16a: PlusBus-Netz Lausitz (HVR+) KÖPNV</p> <ul style="list-style-type: none"> (Cottbus/Chóšebuz) - Spremberg/Grod - Schwarze Pumpe/ Carna Plumpa - (Hoyerswerda); (Cottbus/Chóšebuz) - Sergen - Gablenz - Döbern; Forst (Lausitz)/ Baršć (Łužyca) - Schacksdorf - Groß Kölzig - Döbern; Guben - Schlagsdorf – Briesnig- Forst (Lausitz)/ Baršć (Łužyca); Cottbus/Chóšebuz– Briesen/Brjazyna - Werben/Wjerbno – Burg (Spreewald)/Bórkowy (Błota) 	
5.5 Schülerbeförderung im Rahmen des übrigen ÖPNV				
5.5	63	Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Spree-Neiße vom 21.04.2016 definiert den Beförderungsanspruch für den Besuch der nach § 106 BbgSchulG zuständigen bzw. der nächsterreichbaren Schule der gewählten Schulform im Landkreis-Spree-Neiße oder in Trägerschaft des Landkreises Spree-Neiße.	Die Satzung über die Schülerbeförderung im Landkreis Spree-Neiße vom 21.04.2016 in ihrer jeweils aktuellen Fassung definiert den Beförderungsanspruch für den Besuch der nach § 106 BbgSchulG zuständigen bzw. der nächsterreichbaren nächstgelegenen Schule der gewählten Schulform im Landkreis-Spree-Neiße oder in Trägerschaft des Landkreises Spree-Neiße.	Anpassung
	64	Pro Schule sind eine Bedienung zum Unterrichtsbeginn und zwei Bedienungen zu abgestimmten Unterrichtsendzeiten vorzusehen.	Pro Schule sind ist eine Bedienung zum Unterrichtsbeginn und gemäß KT- Beschluss Nr.: 258-028/2018 drei Bedienungen zu abgestimmten Unterrichtsendzeiten vorzusehen.	Aktualisierung

		Für zwei Schulen an identischen oder dicht beieinander liegenden Standorten können diese nach Einzelfallprüfung auf Notwendigkeit und Aufwand zu drei Bedienungen zusammengefasst werden.	<p>Im Einzugsgebiet des Schulzentrums Döbern sind darüber hinaus lt. KT- Beschluss AT/049/2018 fünf Bedienungen zu abgestimmten Unterrichtsendzeiten vorzusehen.</p> <p>Für zwei Schulen an identischen oder dicht beieinander liegenden Standorten können diese nach Einzelfallprüfung auf Notwendigkeit und Aufwand auch zu mehr als drei Bedienungen zusammengefasst werden.</p>	
5.6 Einsatz flexibler Bedienformen im üÖPNV				
5.6	65	Der Landkreis Spree-Neiße strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG an. Dabei wird in der Regel Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren werden je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Tabelle 21 dargestellten Betriebsformen angewendet.	Der Landkreis Spree-Neiße strebt im Sinne öffentlich zugänglicher Verkehrsangebote grundsätzlich die Einrichtung flexibler Bedienformen auf Grundlage von § 42 PBefG an. Dabei wird in der Regel Bezug zu § 2 Abs. 6 PBefG genommen. Für den zukünftigen Einsatz von flexiblen Bedienformen/Bedarfsverkehren werden je nach Eignung und vorheriger Konzeptentwicklung die in Tabelle 21 dargestellten Betriebsformen angewendet sowie auch die neu ins PBefG eingeführten „Linienbedarfsverkehre“ auf Grundlage § 44 PBefG als Linienverkehr nach § 8 Abs. 1 PBefG (auch ohne festen Linienweg und mit virtuellen Haltestellen) umgesetzt werden können, da diese nunmehr gemäß Novellierung des PBefG genehmigungsfähig sind.	Anpassung aufgrund Änderungen gesetzlicher Regelungen
	68	Dabei sollte die Betriebsform Flächenbetrieb aus genehmigungsrechtlicher Sicht, wegen der Komplexität, der Konkurrenzierung des Taxi- und Mietwagengewerbes und der schwer kalkulierbaren finanziellen Risiken nicht angewendet werden.	Dabei sollte die Betriebsform Flächenbetrieb aus genehmigungsrechtlicher Sicht, wegen der Komplexität, der Konkurrenzierung des Taxi- und Mietwagengewerbes und der schwer kalkulierbaren finanziellen Risiken nicht angewendet werden.	Anpassung aufgrund Änderungen gesetzlicher Regelungen

			Durch die Novelle des PBefG sind künftig auch „gebündelte Bedarfsverkehre“ gemäß § 50 PBefG als Gelegenheitsverkehre genehmigungsfähig.	
6. Qualitätskonzept zur Gestaltung des üÖPNV im Landkreis Spree- Neiße				
6.	79	Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die gleichzeitig Bestandteil abzuschließender vertraglicher Leistungsvereinbarungen mit den durchführenden Verkehrsunternehmen werden. Laufende Verkehrsverträge bleiben davon unberührt.	Der Nahverkehrsplan legt folgende Vorgaben für die qualitative Angebotsentwicklung im Planungszeitraum fest, die gleichzeitig Bestandteil abzuschließender vertraglicher Leistungsvereinbarungen mit den durchführenden Verkehrsunternehmen werden. Unabhängig von den nachfolgenden Ausführungen sind die Verkehrsunternehmen verpflichtet, für besondere Ereignisse Notpläne - in Abstimmung mit dem Aufgabenträger - zu erstellen. Laufende Verkehrsverträge bleiben davon unberührt.	Ergänzung
6.4 Ausstattung der Haltestellen, VBB-InfoPunkte				
6.4	83	Tabelle 22: Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen	Tabelle 22: Richtwerte für die Ausgestaltung von Haltestellen Quelle: LK SPN 2012, VBB 2015b Anpassung entsprechend VBB Handbuch 05/2021 "VBB-Richtlinien Fahrgastinformationen": Haltestellenkategorisierung C2 und C3: Abfallbehälter vorgeschrieben	Aktualisierung
6.6 Qualität der Fahrzeuge des üÖPNV				
6.6	86	Der Landkreis Spree-Neiße wirkt auf den Einsatz moderner Fahrzeuge im üÖPNV hin. Es werden mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort folgende	Der Landkreis Spree-Neiße wirkt auf den Einsatz moderner Fahrzeuge im üÖPNV hin. Es werden mit Blick auf Sicherheit, Umweltschutz und Fahrkomfort folgende grundsätzliche Anforderungen an den	Aktualisierung aufgrund gesetzlicher Änderungen

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		<p>grundsätzliche Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz gestellt: Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr des Landkreises Spree-Neiße zu bringende Fahrzeuge, müssen die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen und ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt.</p>	<p>Fahrzeugeinsatz gestellt: Alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr des Landkreises Spree-Neiße zu bringende Fahrzeuge, müssen die im Beschaffungsjahr geltende Euro-Abgas-Norm (Abgasgrenzwerte für Busse) mindestens erfüllen und ein ruckfreies Beschleunigen und Abbremsen erlauben. Dies gilt unabhängig davon, ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt. Die Vorgaben des Saubere-Fahrzeug-Beschaffungsgesetzes des Bundes in Umsetzung der Clean Vehicle Directive der EU, sind entsprechend etwaig zu beschließender spezifischer Ausgestaltungsvorgaben einzuhalten.</p>	
6.7 Barrierefreiheit des üÖPNV				
6.7	87	<p>Darüber hinaus sollen die Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (vgl. VBB 2015b) sowie die Empfehlungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ (vgl. VBB 2017) berücksichtigt werden.</p>	<p>Darüber hinaus sollen die Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (vgl. VBB 2015b) sowie die Empfehlungen des Handbuchs „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ (vgl. VBB 2017) (vgl. VBB 05/2021) und das Handbuch „Arbeiten mit dem VBB-HIM“ berücksichtigt werden.</p>	Aktualisierung
	87	<p>Weiterhin sollen sich Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung jeweils an der Einhaltung der geltenden Fahrzeugrichtlinien und aktuellsten Normen und Empfehlungen orientieren. Aktuell wird u. a. auf die EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie die VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse</p>	<p>Weiterhin sollen sich Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugbeschaffung jeweils an der Einhaltung der geltenden Fahrzeugrichtlinien und aktuellsten Normen und Empfehlungen orientieren. Aktuell wird u. a. auf die EU-Fahrzeugrichtlinie 2001/85/EG vom 20.11.2001 sowie die VDV-Empfehlungen Nr. 230 (von 09/2001) „Rahmenempfehlungen für Stadt-Niederflur-Linienbusse</p>	Aktualisierung

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		(SL III)“ und Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ verwiesen.	(SL III)“ und Nr. 231 (von 06/2004) „Rahmenempfehlungen für Überland-Niederflur-Linienbusse“ sowie auf die vom Europäischen Parlament am 18. April 2019 verabschiedete sogenannte Clean-Vehicle-Richtlinie (CVD, EU-Richtlinie 2019/1161) i. V. m. mit dem Saubere- Fahrzeug- Beschaffungs- Gesetz verwiesen.	
89	Daher werden folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.	Daher werden folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen. Eine barrierefreie ÖPNV-Gestaltung soll mindestens die Qualitätsstandards laut Leitfaden des VBB (Leitfaden zum Ausbau „barrierefreier Bushaltestellen“) sowie die in den einschlägigen planerischen Grundlagen vorgegebenen baulichen Mindestanforderungen erfüllen.	Anpassung	
90	Barrierefreie Warteflächengestaltung, Barrierefreier Ein- und Ausstieg <ul style="list-style-type: none"> • Befestigte Oberflächen in ebener und rutschfester Ausführung • Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, für den ÖPNV zugelassenen E-Scootern, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern in ausreichenden Abmessungen (Orientierungswerte: Bewegungsflächen > 150 cm x 150 cm vor ausgefahrenen fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen: d.h. Tiefe bei Rampen > 250 cm ab Bussteigkante und bei Hubliften ≥ 290 cm ab Bussteigkante) 	Barrierefreie Warteflächengestaltung, Barrierefreier Ein- und Ausstieg <ul style="list-style-type: none"> • Befestigte Oberflächen in ebener und rutschfester Ausführung • Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme von Kinderwagen, Rollstühlen, für den ÖPNV zugelassenen E-Scootern, schwerem Gepäck und ggf. Fahrrädern in ausreichenden Abmessungen (Orientierungswerte: Bewegungsflächen > 150 cm x 150 cm vor ausgefahrenen fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen: d.h. Tiefe bei Rampen > 250 cm ab Bussteigkante und bei Hubliften ≥ 290 cm ab Bussteigkante) 	Aktualisierung	

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichender Bewegungsraum vor und in den Wetterschutzeinrichtungen • (Warteflächenbreite mindestens 2,50 m) • Minimierung der Einstiegshöhe (z.B. Kasseler Sonderbord oder vergleichbar), Richtwert für Bordsteinhöhe = mindestens 16 cm • Spaltenbreite Wartefläche-Fahrzeug, Zielgröße 5 cm <p>Verantwortlichkeit: i.d.R. Städte und Gemeinden, Berücksichtigung durch Inhaber der Liniengenehmigungen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichender Bewegungsraum vor und in den Wetterschutzeinrichtungen • (Warteflächenbreite mindestens 2,50 m) • Minimierung der Einstiegshöhe (z.B. Kasseler Sonderbord oder vergleichbar), Richtwert für Bordsteinhöhe = mindestens 16 cm 18 cm (idealer Weise 22 cm) • Spaltenbreite Wartefläche-Fahrzeug, Zielgröße 5cm <p>Verantwortlichkeit: i.d.R. Städte und Gemeinden, Berücksichtigung durch Inhaber der Liniengenehmigungen bei Neu- oder Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen.</p>	
92	<p>Tabelle 23: Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit Prioritäten Maßnahmen Kurzfristig realisierbar ab Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Förderbedingungen der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen öffentlichen Personennahverkehr an die Erfordernisse der Barrierefreiheit (Landkreis) • Bereitstellung eines Fördervolumen in Höhe von 675 T€ für Planungszeitraum 2018 – 2022 (Landkreis) • Konsequente Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Fahrzeug neu und -ersatzinvestitionen (Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger) • Berücksichtigung der Grundsätze einer jeweils geeigneten barrierefreien Gestaltung von 	<p>Tabelle 23 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit Prioritäten Maßnahmen Kurzfristig realisierbar ab Beschlussfassung zum Nahverkehrsplan bis 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Förderbedingungen der Richtlinie zur Förderung von Investitionen im übrigen kommunalen öffentlichen Personennahverkehr an die Erfordernisse der Barrierefreiheit (Landkreis) • Bereitstellung eines Fördervolumens in Höhe von 675 T€ für Planungszeitraum 2018 – 2022 (Landkreis) • Konsequente Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Fahrzeug neu und -Ersatzinvestitionen (Verkehrsunternehmen in Zusammenarbeit mit dem Aufgabenträger) • Berücksichtigung der Grundsätze einer jeweils geeigneten barrierefreien Gestaltung von 	Anpassung	

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		<p>Haltstellen bei allen geplanten Investitionsmaßnahmen</p> <p>Kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglichst bis 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorrangige Umsetzung barrierefreier Um- und Ausbauten entlang der Linien des Hauptnetzes sowie an besonders stark frequentierten Haltestellen z.B. an Verknüpfungspunkten und Schulstandorten <p>Mittel- bis langfristige Umsetzung nach 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Um- und Ausbauten von Haltestellen auch entlang weniger stark nachgefragter Linien 	<p>Haltstellen bei allen geplanten Investitionsmaßnahmen</p> <p>Kurz- bis mittelfristige Umsetzung möglichst bis 2024</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vorrangige Umsetzung barrierefreier Um- und Ausbauten entlang der Linien des Hauptnetzes sowie an besonders stark frequentierten Haltestellen z.B. an Verknüpfungspunkten und Schulstandorten <p>Mittel- bis langfristige Umsetzung nach 2022</p> <ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreie Um- und Ausbauten von Haltestellen auch entlang weniger stark nachgefragter Linien. <p>Der Ausbau entsprechend der Vorgaben gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG bedarf eines weitaus größeren Zeitraums. Ohne die Unterstützung bzw. die Bereitstellung von finanziellen Mittel von Bund oder Land ist eine Umsetzung nicht möglich. Aus diesem Grund ist es zurzeit nicht möglich, weitere Aussagen zu diesen Haltestellen zu treffen, da weder bei den Baulastträgern noch beim Landkreis unter den gegebenen Förderkulissen finanzielle Mittel zur Verfügung stehen.</p>	
6.8 Tarife und Vertrieb				
6.8	93	<p>Ebenso sollte intensiv an der erfolgreichen Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen gearbeitet werden, die kurzfristig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des übrigen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Eine Wiederauflage der Idee der SpreewaldCard ist zu empfehlen. Zur Nutzung von Tourismusbeiträgen für übrige ÖPNV-Angebote ist hierzu die in Kapitel 8.5 beschriebene Prüfung des Kommunalabgabengesetzes anzustreben.</p>	<p>Ebenso sollte intensiv an der erfolgreichen Umsetzung von umlagefinanzierten Gästekarten-Modellen gearbeitet werden, die kurzfristig zur Finanzierbarkeit von (touristischen) Mehrleistungen des übrigen ÖPNV eingesetzt werden könnten. Eine Wiederauflage der Idee der SpreewaldCard ist zu empfehlen. Zur Nutzung von Tourismusbeiträgen für übrige ÖPNV-Angebote ist hierzu die in Kapitel 8.5 beschriebene Prüfung des Kommunalabgabengesetzes anzustreben.</p>	<p>Aktualisierung aufgrund Änderung gesetzlicher Regelungen</p>

			Durch die Änderung des Kommunalabgabengesetzes des Land Brandenburg am 10. April 2019 und die Anpassungen des Brandenburgischen Kurortegesetzes wurden die Voraussetzungen geschaffen, die die ordentliche Anwendungsmöglichkeit des Prinzips der Gästekarte ermöglicht.	
6.10 Marketing und Kundeninformation				
6.10	94	Kundeninformation Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation (vgl. VBB 2017) und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden.	Kundeninformation Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, dafür zu sorgen, dass für den Kunden eine rechtzeitige, vollständige und qualitätsgerechte Informationsbereitstellung gewährleistet ist. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg wird eine einheitliche, verkehrsträger- und betreiberunabhängige Fahrplaninformation gewährleistet. Die Regelungen des Handbuchs VBB-Richtlinien Fahrgastinformation (vgl. VBB 2017) in seiner jeweils aktuellen Fassung und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden.	Aktualisierung aufgrund Änderung durch VBB
	94	Der Inhaber der Liniengenehmigungen soll einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zum VBB) darzustellen. Im Rahmen der Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) sind weitere Möglichkeiten der Anschluss-sicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.	Der Inhaber der Liniengenehmigungen soll einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zum VBB) darzustellen und eine Verlinkung mit VBB-Fahrinfo einzurichten. Im Rahmen der Nutzung rechnergestützter Betriebsleitsysteme (RBL) sind weitere Möglichkeiten der Anschluss-sicherung und der gezielten Fahrgastinformation (insbesondere an den Verknüpfungspunkten) zu erschließen.	Aktualisierung aufgrund Änderung durch VBB

		<p>Weiterhin haben die Verkehrsunternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So ist im Zuge der Fuhrparkerneuerung neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine akustische Haltestellenansage in den Fahrzeugen vorzusehen, die für ortsfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden.</p>	<p>Weiterhin haben die Verkehrsunternehmen ständig daran zu arbeiten, die Kundeninformation weiter zu verbessern. So ist im Zuge der Fuhrparkerneuerung neben der visuellen Haltestellenanzeige auch eine akustische Haltestellenansage in den Fahrzeugen vorzusehen, die für ortsfremde Fahrgäste, insbesondere aber für Menschen mit sensorischen Funktionseinschränkungen wichtige Orientierungshilfen bilden. Darüber hinaus sind Systeme für die Besetzgraderfassung vorzusehen, aus denen die gemäß § 3a PBefG geforderten Echtzeitauslastungsdaten an den VBB zu übermitteln sind.</p>	
7.1 Organisation des üÖPNV und Kooperationen				
7.1	97	<p>Bei Aufgaben des gebiets- und verkehrsträgerübergreifenden Managements wird der Aufgabenträger durch die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH unterstützt, dessen Gesellschafter der Aufgabenträger seit dem 1. Januar 2005 ist. Der VBB ist ein Verbund der Aufgabenträger (Länder Berlin und Brandenburg, Landkreise und kreisfreie Städte), der die Schnittstellenfunktion zwischen Politik und Verkehrsunternehmen übernimmt. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger und der Verkehrsunternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien des VBB zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört besonders die Durchsetzung der Vorteile aus der verkehrsträgerübergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Rahmen des VBB. Mitglieder der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft sind die Verkehrsunternehmen, die Inhaber der Liniengenehmigungen nach den §§ 42 und 43</p>	<p>Bei Aufgaben des gebiets- und verkehrsträgerübergreifenden Managements wird der Aufgabenträger durch die Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH unterstützt, dessen Gesellschafter der Aufgabenträger seit dem 1. Januar 2005 ist. Der VBB ist ein Verbund der Aufgabenträger (Länder Berlin und Brandenburg, Landkreise und kreisfreie Städte), der die Schnittstellenfunktion zwischen Politik und Verkehrsunternehmen übernimmt. Der Landkreis trägt im Interesse der Bürger und der Verkehrsunternehmen durch Mitwirkung in den Fachgremien des VBB zur Durchsetzung der Synergieeffekte der Verbundorganisation bei. Dazu gehört besonders die Durchsetzung der Vorteile aus der verkehrsträgerübergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Rahmen des VBB. Mitglieder der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft sind die Verkehrsunternehmen, die Inhaber der öffentlich-rechtlichen Beförderungsgenehmigungen nach den §§ 42</p>	<p>Aktualisierung aufgrund Änderung gesetzlicher Regelungen</p>

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		PBefG sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage von Kooperationsverträgen.	und 43-PBefG sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage von Kooperationsverträgen.	
	97	Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurden Teile des Tarifgestaltungsrechts von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Deshalb nimmt der VBB in Vollmacht dieser Verkehrsunternehmen auch das Tarifierungsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr.	Mit der Bildung der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft wurden Teile des Tarifgestaltungsrechts von den Mitgliedsunternehmen auf die Verbundgesellschaft übertragen. Mit der Novellierung des PBefG 2013 nimmt der VBB nicht mehr in Vollmacht der Verkehrsunternehmen das Tarifierungsrecht, sondern die Tarifierung der Änderungen im VBB-Tarif für die Aufgabenträger bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr.	Aktualisierung aufgrund Änderung gesetzlicher Regelungen
7.2.1 Vergabeverfahren und Linienbündel				
7.2.1	100	Nach derzeit geltender Rechtslage sind planmäßige Leistungsvergaben durch den Landkreis Spree-Neiße sowohl in wettbewerblichen Verfahren nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8b PBefG, als auch – bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen – im Wege der Direktvergabe durch den Landkreis oder durch den Landkreis im Zusammenwirken mit der Stadt Cottbus als Gruppe von Behörden gemäß Art. 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 sowie § 8a PBefG zulässig.	Nach derzeit geltender Rechtslage sind planmäßige Leistungsvergaben durch den Landkreis Spree-Neiße sowohl in wettbewerblichen Verfahren nach Art. 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8b PBefG, als auch – bei Vorliegen der rechtlichen Voraussetzungen – im Wege der Direktvergabe durch den Landkreis oder durch den Landkreis im Zusammenwirken mit der Stadt Cottbus als Gruppe von Behörden gemäß Art. 5 Abs. 2 und 4 der Verordnung (EG) 1370/2007 sowie § 8a PBefG sowie im Wege der Inhouse-Vergabe nach Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) 1370/2007 und § 8a PBefG und § 108 GWB zulässig.	
	101	Erneuerung der Beschlussfassung Linienbündelung Alle in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße angebotenen Leistungen des üÖPNV und formal nach § 42	Erneuerung der Beschlussfassung Linienbündelung Alle in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Spree-Neiße angebotenen Leistungen des üÖPNV und formal nach § 42	Aktualisierung aufgrund Änderung

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

		<p>PBefG genehmigten ÖPNV-Linien bilden weiterhin zwei Linienbündel mit den Bezeichnungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spree-Neiße/Ost (SPN-Ost) harmonisierter Ablaufzeitpunkt 31.12.2024 sowie - Spree-Neiße/West (SPN-West) harmonisierter Ablaufzeitpunkt 31.07.2027. Die Vergabe der Leistungen im Linienbündel SPN-West darf und kann, wie bisher auch, weiterhin in zwei Teilnetzen (Teilnetz 1 und 2) erfolgen. <p>Die weitere Anwendung dieser Bündelung wird als Bestandteil des Nahverkehrsplanes beschlossen.</p> <p>Zu den gebildeten Linienbündeln gehören alle nach § 42 genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Landkreises Spree-Neiße mit der Bündelzuordnung laut Tabelle 31, mit Ausnahme der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft). Ggf. zusätzlich zu planende Verkehre, auch flexible Bedienformen, werden in diese Bündel integriert.</p>	<p>und 44 PBefG genehmigten ÖPNV-Linien bilden weiterhin zwei Linienbündel mit den Bezeichnungen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Spree-Neiße/Ost (SPN-Ost) harmonisierter Ablaufzeitpunkt 31.12.2024 sowie - Spree-Neiße/West (SPN-West) harmonisierter Ablaufzeitpunkt 31.07.2027. Die Vergabe der Leistungen im Linienbündel SPN-West darf und kann, wie bisher auch, weiterhin in zwei Teilnetzen (Teilnetz 1 und 2) erfolgen. <p>Die weitere Anwendung dieser Bündelung wird als Bestandteil des Nahverkehrsplanes beschlossen.</p> <p>Zu den gebildeten Linienbündeln gehören alle nach §§ 42 und 44 genehmigten Buslinienverkehre im Gebiet des Landkreises Spree-Neiße mit der Bündelzuordnung laut Tabelle 31, mit Ausnahme der Linienverkehre kreisfremder Unternehmen (Linien in fremder Aufgabenträgerschaft). Ggf. zusätzlich zu planende Verkehre, auch in flexiblen Bedienformen, werden in diese Bündel integriert.</p>	<p>gesetzlicher Regelungen</p>
8.1 Finanzierung des ÖPNV im Land Brandenburg				
8.1	103	<p>Gleichfalls wurde verankert, dass verkehrspolitisch bedeutende Verkehrsangebote durch zusätzliche finanzielle Mittel unterstützt werden können. Hierzu lagen zum Redaktionsstand noch keine konkreten Ausgestaltungen etwaiger Verwaltungsverordnungen, wie z.B. für PlusBus-Linien, vor.</p>	<p>Gleichfalls wurde verankert, dass verkehrspolitisch bedeutende Verkehrsangebote durch zusätzliche finanzielle Mittel unterstützt werden können. Hierzu lagen zum Redaktionsstand noch keine konkreten Ausgestaltungen etwaiger Verwaltungsverordnungen, wie z.B. für PlusBus-Linien, vor. Mit Inkrafttreten der VVPlusBus am 24. August 2018 (zunächst bis 2022 begrenzt) erfolgte die</p>	<p>Aktualisierung aufgrund Änderung gesetzlicher Regelungen</p>

			Festlegung einer zusätzlichen Zuweisung an die Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV für PlusBus-Leistungen.	
8.6 Gesamtfinanzierungsbedarf im üÖPNV				
8.6	110	Abbildung 15 Finanzierungsgrundsätze für den üÖPNV im Land Brandenburg im Überblick	Abbildung 15 Finanzierungsgrundsätze für den üÖPNV kÖPNV im Land Brandenburg im Überblick Die Mittel nach dem Entflechtungsgesetz sind zum Ende des Jahres 2019 ausgelaufen. Für die auslaufende Förderung nach dem EntflechtG gibt es die Festlegung, dass das Land Brandenburg Mittel in mindestens der gleichen Größenordnung aus Landesmitteln finanzieren wird. (Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2018)	Aktualisierung und Ergänzung
	110/ 111	Neben den Landeszuweisungen entsprechend § 10 Abs. 2 und 3 ÖPNVG BB werden folgende weitere Zuweisungen bzw. Zahlungen durch das Land Brandenburg gewährt: <ul style="list-style-type: none"> • Zuweisung für bedarfsorientierte Bedienformen auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) sowie • Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg als Sozialticket mit sozialpolitisch erwünscht niedrigem Tarifniveau. 	Neben den Landeszuweisungen entsprechend § 10 Abs. 2 und 3 ÖPNVG BB werden folgende weitere Zuweisungen bzw. Zahlungen durch das Land Brandenburg gewährt: <ul style="list-style-type: none"> • Zuweisung für bedarfsorientierte Bedienformen auf Grundlage der Verwaltungsvorschrift des MIL für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) • Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (Verwaltungsvorschrift des MIL vom 24.08.2018 (VVPlusBus) sowie • Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg als Sozialticket mit sozialpolitisch erwünscht niedrigem Tarifniveau. 	Aktualisierung aufgrund Änderung gesetzlicher Regelungen

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

	113- 116	Literaturverzeichnis		Ergänzung
			LK SPN (Landkreis Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa) 2020: KT-Beschluss Nr. BV/038/2019/1 vom 19.02.2020, Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca)	
			LK SPN (Landkreis Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa) 2021: Evaluation und Fortschreibung des Regionalen Entwicklungskonzeptes (REK) Cottbus/Chórebuz – Guben – Forst (Lausitz)/Baršä (Łużyca); Stand April 2021	
			LEP (Landesentwicklungsplan) HR 2019: (Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) GVBI. II - 2019, Nr. 35 vom 19.04.2019)	
			MdF (Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg) 2018: Finanzplan des Landes Brandenburg 2018	
			MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) 2018: https://mbjs.brandenburg.de/media_fast/4055/web_Landes_nahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf	
			ile-Lausitzer Seenland 2021: http://www.ile-lausitzerseenland.de/images/stories/LES/211006_10.%20n_derungsversion%20les_end_optimized.pdf ; 10. Änderungsversion, Stand: 09.08.2021)	
			Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) 2019): Klimaschutzkonzept Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca); Stand: 21.03.2019	
			Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) 2017: Fortschreibung und Überarbeitung - Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) der Stadt Forst (Lausitz)/ Baršć (Łużyca) 2017; Stand 17.07.2017	

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

			Stadt Guben 2016: Integriertes Stadtentwicklungskonzept (INSEK) Stadt Guben; Redaktionsstand: 23. November 2016	
			Stadt Guben 2017: Stadt Guben- Stadumbaustategie Guben – Fortschreibung 2017; Stand Beschlussfassung, 18.10.2017; Detailierung, März 2019	
			Stadt Welzow/Wjelcej 2016: Überörtliches integriertes Entwicklungskonzept Kooperationsraum Altdöbern - Drebkau/Drjowk - Spremberg/Grodk -Welzow/Wjelcej; Stand: 30.08.2016	
			ZWL (Zukunftswerkstatt Lausitz) 2020: Integrierte Verkehrsstudie Lausitz –Schlussbericht- erarbeitet im Auftrag der Wirtschaftsregion Lausitz GmbH/ Zukunftswerkstatt Lausitz; Potsdam/Dresden/Bad Muskau; 29. Juni 2020	
			ZWL (Zukunftswerkstatt Lausitz) 2020a: Herausforderungen auf der letzten Meile „Entwicklung von Konzepten und Instrumenten zur Beförderung von Personen und Kleinstgütern auf der letzten Meile in der Lausitz“ - Projekt Wirtschaftsregion Lausitz GmbH/ Zukunftswerkstatt Lausitz; Stand 01.09.2020	
			ZWL (Zukunftswerkstatt Lausitz) 2018: NEUE RÄUME. INNOVATIVE MOBILITÄT IN DER LAUSITZ - Innovative Ideen und Perspektiven für Mobilität – Digitalisierung – Tourismus – Umwelt als Bausteine eines Gesamtkonzeptes für die Zukunftswerkstatt Lausitz – Herausgeber:Projekt Wirtschaftsregion Lausitz GmbH/ Zukunftswerkstatt Lausitz, Stand Juni 2018	
			ZWL (Zukunftswerkstatt Lausitz) 2020b: Wasserstoffwirtschaft in der Lausitz – Perspektiven und Potentiale einer sektoren-übergreifenden	

**Anpassungen, Aktualisierungen und Präzisierungen zum Nahverkehrsplan 2018 bis 2022
des Landkreises Spree-Neiße/Wokrejs Sprjewja-Nysa - Verlängerung bis 31.12.2024**

Anlage KT-Beschluss 23.02.2022

			Wasserstoffwirtschaft in der Wirtschaftsregion Lausitz (Studie); Herausgeber: Wirtschaftsregion Lausitz GmbH/ Zukunftswerkstatt Lausitz, Stand März 2020	
			BMDV (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastrukturen) 2021: Mobilität im ländlichen Raum – vom Konzept für die Flächenerschließung zur konkreten Umsetzung - Muster-Umsetzungskonzepte für Mobilitätslösungen in ländlichen Räumen- Schlussbericht IGES Institut GmbH; Berlin; 30. Januar 2021	
Anhang				
An- hang 3		Änderungen in der Übersicht der ÖPNV- Anbindungen – Tabelle 32 - siehe separate Anlage		