

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2020 bis 2024

für den Landkreis Potsdam-Mittelmark

Beschlussvorlage

U4597

Auftraggeber:
Landkreis Potsdam-Mittelmark

Kontakt:

Dipl.-Ing. Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.com

IGES Institut GmbH

Friedrichstraße 180
10117 Berlin

www.iges.com

Nahverkehrsplan für den Landkreis Potsdam-Mittelmark für den Zeit- raum 01.01.2020 bis 31.12.2024

Auftraggeber:

Landkreis Potsdam-Mittelmark
Fachdienst Verkehrsmanagement
Niemöllerstr. 1
14806 Bad Belzig

Kontakt:

Fachbereich Sicherheit,
Ordnung und Verkehr
Fachdienst
Verkehrsmanagement
T +49 3327 739-227
fb2@potsdam-mittelmark.de

Auftragnehmer:

IGES Institut GmbH
Friedrichstraße 180
10117 Berlin
www.iges.de

Kontakt:

Bereich Mobilitätsberatung
Christoph Gipp
T +49 30 230 809 589
Christoph.Gipp@iges.de

Autoren

Dr. Andreas Brenck
Christoph Gipp
Annkatrin Nickels

Dokumentenversion

Entwurf v4 (Beschlussvorlage)
Stand 15. Januar 2020

Inhalt

Zusammenfassung	17
1. Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen	20
1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP	20
1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen	20
1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben	23
1.3.1 Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV	23
1.3.2 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung	24
1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung	26
1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten	31
2. Standortbestimmung und Marktanalyse zur Situation und Entwicklung des ÖPNV	35
2.1 Struktur- und Bestandsanalyse	35
2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen	35
2.1.2 Bevölkerungsentwicklung	35
2.1.3 Pkw-Bestand und Motorisierung	41
2.1.4 Wirtschaftsstrukturelle Situation	43
2.1.5 Schulstandorte	45
2.1.6 Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte im Landkreis Potsdam-Mittelmark	48
2.1.7 Verflechtungen in der Schülerbeförderung	48
2.1.8 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Potsdam-Mittelmark (Pendler)	49
2.1.9 Tourismus & Freizeit	53
2.2 Derzeitiges Angebot im Öffentlichen Verkehr	55
2.2.1 Verkehrsangebot im SPNV	55
2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)	58
2.2.3 Fernbuslinienverkehr	58
2.2.4 Fährverkehr	58
2.2.5 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV	58
2.2.6 Übersicht über Liniennetz und Angebotsformen	60
2.2.7 PlusBus-Linien	62
2.2.8 Regionalverkehrslinien	63
2.2.9 Touristisch vermarktete Linien	64
2.2.10 Rufbus / Bedarfsfahrten	64
2.2.11 Linien im TKS-Netz inkl. Nachtbus-Linien ("N") und Expressbus-Linien ("X")	66
2.2.12 powerbus	67
2.2.13 Stadtlinie Bad Belzig	68
2.2.14 Alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing, Mitfahrplattformen)	69
2.3 Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr	70

2.3.1	Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	70
2.3.2	Fahrgastaufkommen im kommunalen ÖPNV	71
2.3.3	Bedeutung Schülerverkehr im kommunalen ÖPNV	72
2.3.4	Entwicklung des Fahrgastaufkommens auf den PlusBus- und powerbus-Linien	73
2.4	Verkehrsinfrastruktur	73
2.4.1	Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur	73
2.4.2	Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)	75
2.4.3	Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)	76
2.4.4	Dynamische Fahrgastinformation	81
2.4.5	Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV	84
2.4.6	Verkehrsträgerverknüpfung	86
2.5	Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing	87
2.5.1	Tarife	87
2.5.2	Vertrieb	88
2.5.3	Fahrgastinformation	89
2.5.4	Kundenservice und Marketing	91
2.5.5	Fahrradmitnahme und kommunaler ÖPNV	93
2.6	Stärken und Schwächen des kommunalen ÖPNV	93
2.6.1	Bilanz NVP 2015 - 2019	93
2.6.2	Gestärkte integrierte bzw. differenzierte Verkehrsorganisation und Vertaktung	96
2.6.3	Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots	96
2.6.4	Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen	97
3.	Szenarien der Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV	100
3.1	Szenarienunterscheidung und Leitzieldefinition	100
3.2	Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage	103
4.	Angebotskonzept für den kommunalen ÖPNV	104
4.1	Elemente des Angebotskonzepts	104
4.2	Vorgaben zur Erschließungsqualität	106
4.2.1	Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	106
4.2.2	Haltestelleneinzugsbereiche	106
4.3	Vorgaben zur Angebotsqualität	107
4.3.1	Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV	107
4.3.2	Verbindungsrelationen im Hauptnetz I	110
4.3.3	Verbindungsrelationen im Hauptnetz II	111
4.3.4	Verbindungsrelationen im Ergänzungsnetz	112
4.3.5	Verbindungsrelationen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr	113
4.3.6	Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen	115
4.4	Vorgaben für die Schülerbeförderung und die Anbindung von Schulstandorten	119
4.5	Anforderungen an konventionelle und flexible Betriebsformen	120

4.5.1	Konventioneller Linienverkehr	121
4.5.2	Flexible Bedienungsformen	121
4.5.3	Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV	122
4.5.4	Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote	122
4.5.5	Mischform Bürgerbus	123
5.	Qualitätskonzept	124
5.1	Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte	124
5.1.1	Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität	124
5.1.2	Anschlussicherung und Anschlussqualität	125
5.1.3	Verknüpfungspunkte im Landkreis und außerhalb des Landkreises	126
5.1.4	Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad	128
5.1.5	Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV	129
5.2	Qualität des Betriebsablaufs	130
5.2.1	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	130
5.2.2	Digitales Datenmanagement / Rechnergestütztes Betriebsleitsystem	131
5.2.3	Leitstellen	131
5.2.4	Betriebshöfe	131
5.2.5	Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement	132
5.3	Dienstleistungsqualität	132
5.3.1	Beschwerdemanagement	132
5.3.2	Fahrgastgarantien	132
5.3.3	Fundsachenmanagement	133
5.4	Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst	133
5.5	Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität	134
5.5.1	Anwendung VBB-Tarif	134
5.5.2	Weiterentwicklung des VBB-Tarifs	134
5.5.3	Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen	135
5.5.4	Marketing unter der Dachmarke des Landkreises Potsdam-Mittelmark / VBB	136
5.6	Qualität der Fahrgastinformation	137
5.6.1	Fahrplankommunikation	137
5.6.2	Echtzeitinformationen	138
5.6.3	Informationen in den Fahrzeugen	138
5.6.4	Information an den Haltestellen	139
5.6.5	Störungsinformationen	139
5.6.6	Mobilitätstrainings	139
5.7	Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV	140
5.7.1	Rechtsgrundlagen	140
5.7.2	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit	141
5.7.3	Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit	145

5.7.4	Status der Barrierefreiheit der Haltestellen auf Basis des Haltestellenkatasters (Auswahl)	146
5.7.5	Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zum Erreichen der Barrierefreiheit erforderlich	147
5.8	Fahrzeugqualität	150
5.9	Infrastrukturqualität Haltestellen	154
5.10	Nachhaltigkeits- und Umweltstandards	157
6.	Zielkonzept zur Angebotsentwicklung	160
6.1	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit	160
6.2	Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs	160
6.2.1	Schaffung SPNV-Anbindung zu den Terminals des Flughafens BER	161
6.2.2	Angebotsverbesserung RE1	162
6.2.3	Angebotsverbesserung RE7	163
6.2.4	Angebotsverbesserung SPNV-Zugangsstelle Teltow	164
6.2.5	Angebotsverbesserung RB23/RB33/RB37	164
6.2.6	Barrierefreier SPNV	165
6.2.7	Fernverkehrsanbindung der SPNV-Zugangsstelle Michendorf	165
6.3	Maßnahmen zur Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV im Berliner Umland	166
6.3.1	Sicherung umsteigefreier Verbindungen über die Kreisgrenze hinweg (u.a. nach Potsdam Hauptbahnhof)	166
6.3.2	Sicherstellung ÖPNV-Anbindung an den Flughafen BER	166
6.3.3	Entwicklung kommunaler ÖPNV in den amtsfreien Gemeinden Groß Kreutz (Havel), Schwielowsee und in der Stadt Werder (Havel)	168
6.3.4	Entwicklung kommunaler ÖPNV in den amtsfreien Gemeinden Michendorf, Nuthetal und Seddiner See	170
6.3.5	Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Teltow und den amtsfreien Gemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS)	171
6.4	Maßnahmen zur Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV im Weiteren Metropolraum	174
6.4.1	Anpassungen in der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz	174
6.4.2	Aufwertung Burgenlinie	176
6.4.3	Einführung PlusBus-Verbindung Bad Belzig – Lutherstadt Wittenberg	176
6.4.4	Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Beelitz	177
6.4.5	Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Bad Belzig	178
6.4.6	Entwicklung kommunaler ÖPNV im Amt Beetzsee	180
6.4.7	Entwicklung kommunaler ÖPNV im Amt Brück	181
6.4.8	Entwicklung kommunaler ÖPNV in der amtsfreien Gemeinde Kloster Lehnin	183

6.4.9	Entwicklung kommunaler ÖPNV im Amt Niemege	184
6.4.10	Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Treuenbrietzen	185
6.4.11	Entwicklung kommunaler ÖPNV in der amtsfreien Gemeinde Wiesenburg/Mark	186
6.4.12	Entwicklung kommunaler ÖPNV in den Ämtern Wusterwitz und Ziesar	187
6.5	Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des kommunalen ÖPNV	189
6.5.1	ÖPNV-Beschleunigung	189
6.5.2	Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen	190
6.6	Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung	190
6.6.1	Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement	191
6.6.2	Sharing-Konzepte	193
6.6.3	Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen	194
6.6.4	On-Demand- und autonome Verkehre	196
7.	ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung	197
7.1	ÖPNV-Management	197
7.1.1	Aufgabenträgerorganisation und Koordination	197
7.1.2	Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation	199
7.1.3	Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg	200
7.2	Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)	201
7.3	Linienbündel und vorgesehene Form der Leistungsvergabe	204
7.3.1	Linienbündel	204
7.3.2	Vergabe von Leistungen des kommunalen ÖPNV	206
7.4	Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierung des kommunalen ÖPNV	208
7.4.1	Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg	208
7.4.2	Handlungsbedarf zur Sicherung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV	210
7.4.3	Investiver Mitteleinsatz für den kommunalen ÖPNV	211
7.4.4	Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam- Mittelmark	212
7.4.5	Finanzierung des kommunalen ÖPNV in Kooperation mit dem Tourismussektor (Gästekarten zur kostenfreien ÖPNV- Nutzung)	213
7.5	Investitionsplanung Fahrzeuge und ÖPNV-Infrastruktur	214
7.5.1	Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen	214
7.5.2	Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV- Infrastruktur	215

7.6	Finanzbedarf für die Leistungserstellung im kommunalen ÖPNV	215
7.6.1	Kostenauswirkungen bei Umsetzung der Mindestbedienvorgaben je Entwicklungsszenario	215
7.6.2	Finanzierung von Maßnahmen des kommunalen ÖPNV oberhalb der Mindestbedienung	216
7.7	Zusammenfassender Maßnahmenplan	217
Anhang		228
A1	Verwaltungsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark	229
A2	Angebotsumfang im SPNV	230
A3	Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV	233
A4	Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	247
A5	Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schüler	254
A6	Mindestbedienstandard für das Ergänzungsnetz	274
A7	Methodische Hinweise zur Entwicklungseinschätzung der Nachfrage für den kommunalen ÖPNV im Basisszenario	283
Abbildungen		9
Tabellen		10
Abkürzungsverzeichnis		14
Literaturverzeichnis		223

Abbildungen

Abbildung 1:	Zentrale Orte im Landkreis Potsdam-Mittelmark	27
Abbildung 2:	Raumkategorien und Verwaltungsgliederung im Landkreis Potsdam-Mittelmark	28
Abbildung 3:	Bevölkerungsdichte nach Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark (in Einwohner je km ²)	36
Abbildung 4:	Bevölkerungsentwicklung Landkreis Potsdam-Mittelmark seit 2010 sowie Prognose bis 2030 (Variantendarstellung)	38
Abbildung 5:	Entwicklung des Motorisierungsgrades 2012 bis 2017	43
Abbildung 6:	Gewerbegebiete im Landkreis Potsdam-Mittelmark	45
Abbildung 7:	Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Schuljahr 2017/2018	47
Abbildung 8:	Einpendler in den Landkreis Potsdam-Mittelmark	50
Abbildung 9:	Auspendler aus den Ämtern und amtsfreien Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark	51
Abbildung 10:	Pendler innerhalb des Landkreises Potsdam-Mittelmark	52
Abbildung 11:	Status quo Liniennetz im Landkreis Potsdam-Mittelmark (Übersicht)	61
Abbildung 12:	Derzeitige Produkte des ÖPNV	62
Abbildung 13:	PlusBus-Linien Landkreis Potsdam-Mittelmark	63
Abbildung 14:	Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)	71
Abbildung 15:	Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark	74
Abbildung 16:	Überblick Ausbauzustand Haltestellenpositionen	77
Abbildung 17:	Beispiel Bahnhof Werder (Havel): Moderne Fahrgastinformation versus fehlende taktile Elemente/Bodenindikatoren	78
Abbildung 18:	Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen (Landkreis, gesamt sowie Ausschnitt Berliner Umland)	79
Abbildung 19:	Übersicht DFI-Anlagen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	82
Abbildung 20:	Alternative Antriebstechnologien und modernes Produktdesign im Fahrzeugeinsatz des Landkreises Potsdam-Mittelmark	84
Abbildung 21:	Beispiel für Fahrgastinformation in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV	90
Abbildung 22:	Beispiel für das Design eines powerbus-Fahrzeuges im Landkreis Potsdam-Mittelmark	91

Abbildung 23:	Entwicklungsszenarien für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark	100
Abbildung 24:	Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV	105
Abbildung 25:	Netzebenen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	108
Abbildung 26:	Netzebenen im Landkreis Potsdam-Mittelmark (Gesamt)	109
Abbildung 27:	Netzebenen im Landkreis Potsdam-Mittelmark (Ausschnitt Berliner Umland)	110
Abbildung 28:	Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts	124
Abbildung 29:	Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit	148
Abbildung 30:	Übersicht Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung	191
Abbildung 31:	Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen	194
Abbildung 32:	Linienbündel im Landkreis Potsdam-Mittelmark (schematische Übersicht, nicht verbindlich)	204
Abbildung 33:	Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg im Überblick	210
Abbildung 34:	Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schüler	254
Abbildung 35:	Status quo-Prognose des Fahrgastaufkommens im Landkreis Potsdam-Mittelmark 2017 - 2030 (in 1.000)	286
 Tabellen		
Tabelle 1:	Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs	30
Tabelle 2:	Bevölkerung nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden 2017 im Landkreis Potsdam-Mittelmark, Veränderung gegenüber 2012	37
Tabelle 3:	Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark (mittlere Variante)	39
Tabelle 4:	Eigene Bevölkerungsprognosen ausgewählter Ämter und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark	40

Tabelle 5:	Bestand an zugelassenen Pkw in den Ämtern und amtsfreien Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark 2017, Veränderung gegenüber 2012	42
Tabelle 6:	Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Potsdam-Mittelmark	44
Tabelle 7:	Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Potsdam-Mittelmark Schuljahr 2017/2018	46
Tabelle 8:	Entwicklung der Gästeankünfte 2012 bis 2017 im Landkreis Potsdam-Mittelmark	54
Tabelle 9:	Status quo SPNV-Angebote 2018 im Landkreis Potsdam-Mittelmark	56
Tabelle 10:	Planung SPNV-Angebote 2022 im Landkreis Potsdam-Mittelmark	57
Tabelle 11:	Verkehrsunternehmen des kommunalen ÖPNV, Liniengenehmigungen und Laufzeit der Liniengenehmigungen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	59
Tabelle 12:	Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark	60
Tabelle 13:	Fahrgastaufkommen im Landkreis Potsdam-Mittelmark nach Verkehrsunternehmen	72
Tabelle 14:	DFI-Anlagen im Landkreis Potsdam-Mittelmark	83
Tabelle 15:	Anzahl und Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV	85
Tabelle 16:	Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark	86
Tabelle 17:	Bilanzielle Bewertung der Maßnahmen des NVP 2015 - 2019	94
Tabelle 18:	Hinweise sowie Defizite des ÖPNV aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (zusammenfassende Auswahl)	98
Tabelle 19:	Leitziele und Leitmaßnahmen in den Entwicklungsszenarien	102
Tabelle 20:	Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung	107
Tabelle 21:	Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I	110
Tabelle 22:	Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II	112
Tabelle 23:	Verbindungen im Stadtverkehr Bad Belzig	113
Tabelle 24:	Verbindungsrelationen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr Werder (Havel)	113

Tabelle 25:	Verbindungsrelationen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr im Bereich Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf	114
Tabelle 26:	Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und II	116
Tabelle 27:	Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Bad Belzig	117
Tabelle 28:	Mindestbedienvorgaben Stadt-Umland-Verkehre in TKS und Werder (Havel)	118
Tabelle 29:	Mindestbedienvorgaben Ergänzungsnetz	119
Tabelle 30:	Abgrenzung Bedienformen im kommunalen ÖPNV und alternative Angebotsformen	121
Tabelle 31:	Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark	127
Tabelle 32:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des kommunalen ÖPNV)	142
Tabelle 33:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen	144
Tabelle 34:	Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen	145
Tabelle 35:	Anforderungen an das Fahrzeugalter	152
Tabelle 36:	Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigerzahlen	154
Tabelle 37:	Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie	155
Tabelle 38:	Umweltstandards für Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark	158
Tabelle 39:	Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigungen	205
Tabelle 40:	Investitionsbedarfe der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark	215
Tabelle 41:	Umsetzungshorizonte der Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark	218
Tabelle 42:	Verwaltungsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark	229
Tabelle 43:	Angebotsumfang SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark	230
Tabelle 44:	Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark	233
Tabelle 45:	Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark mit Schüleranzahl	247

Tabelle 46: Anzahl der Mindestfahrtenpaare im Mindestbedienstandard
des Ergänzungsnetzes 274

Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
Abs.	Absatz
AFZS	Automatisches Fahrgastzählsystem
AÖR	Anstalt öffentlichen Rechts
Art.	Artikel
B	Bundesstraße
B+R	Bike and Ride
BAB	Bundesautobahn
BbgBGG	Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz)
BbgSchulG	Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz)
BE	Berlin
BGBI	Bundesgesetzblatt
BGG	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz)
BRT	Bus Rapid Transit
BKG	Bundesamt für Kartographie und Geodäsie
BU	Berliner Umland
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe - AÖR -
CAGR	Durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (Compound Annual Growth Rate)
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs
EG	Europäische Gemeinschaft
EntflechtG	Gesetz zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz)
EU	Europäische Union
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GVBI	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gesetz über Finanzhilfen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz)
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
KAG BB	Kommunalabgabengesetz für das Land Brandenburg

Abkürzung	Erläuterung
KInvFG	Kommunalinvestitionsförderungsgesetz
KMU	Kleine und mittlere Unternehmen
LEP B-B	Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg
LEP HR	Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg
LEP2007pro	Landesentwicklungsprogramm 2007 der Länder Berlin und Brandenburg
LNVP BB	Landesnahverkehrsplan Brandenburg
LSA	Lichtsignalanlage
MiD	Mobilität in Deutschland
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NJL	Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ODEG	Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG BB	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg
ÖPNVFV	Verordnung über die Finanzierung des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs im Land Brandenburg (ÖPNV-Finanzierungsverordnung)
P+R	Park and Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
POI	Points of Interest („ <i>interessanter Ort</i> “)
RASt	Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RegG	Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz)
regiobus PM	regiobus Potsdam Mittelmark GmbH
SPFV	Schienenpersonenfernverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SrV	System repräsentativer Verkehrserhebungen
SVZ	Schwachverkehrszeit

Abkürzung	Erläuterung
TKS	Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf
TSI PRM	Technische Spezifikation für die Interoperabilität. Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität
üÖPNV	Übriger öffentlicher Personennahverkehr (= kommunaler ÖPNV)
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg
VBBBr	Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH
ViP	ViP Verkehrsbetrieb Potsdam GmbH
VO	Verordnung
VTF	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming mbH
VVBV	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren
VVPlusBus	Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren
WMR	Weiterer Metropolraum
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Zusammenfassung

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark schreibt in seiner Funktion als Aufgabenträger des kommunalen öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) den bisherigen Nahverkehrsplan (NVP) für den Zeitraum 2020 – 2024 fort.

Der NVP baut auf einer Analyse der soziodemografischen, strukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen sowie der zu erwartenden Entwicklungen des Mobilitätsbedarfs auf. Darin werden die Vorstellungen des Landkreises Potsdam-Mittelmark zur Art, Umfang und Qualität einer ausreichenden Verkehrsbedienungs des kommunalen ÖPNV (Busverkehr) als Aufgabe der Daseinsvorsorge beschrieben. Die in den letzten Jahren angestoßenen Prozesse zur konsequenten Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebots und der ÖPNV-Infrastruktur werden als Ausgangspunkt der Fortschreibung aufgenommen.

Die Sicherstellung des kommunalen ÖPNV ist dabei eine freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe des Landkreises Potsdam-Mittelmark, so dass die Umsetzung u.a. an die Verfügbarkeit der erforderlichen finanziellen Mittel gekoppelt ist.

Einführung von drei Entwicklungsszenarien zur verstärkten Orientierung an Umwelt- und Klimazielen

Der NVP versteht sich neben der Funktion zur Definition des Angebotsumfangs und der Angebotsqualität im ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark auch als wichtiges Instrument zum Erreichen von umwelt- und klimaschutzpolitischen Zielen.

Erstmals werden in Konsequenz dessen im Rahmen der Fortschreibung des NVP im Landkreis Potsdam-Mittelmark drei Entwicklungsszenarien unterschieden. Die wesentliche Grundlage für die Ableitung der Szenarien stellen die Ziele und Ergebnisse des Integrierten Klimaschutzkonzeptes des Landkreises dar, die unter anderem eine Reduktion der jährlichen CO₂-Emissionen zwischen 2015 und 2030 um ca. 62% vorsehen.

Neben einem Basisszenario weisen die beiden weiteren Szenarien eine unterschiedlich starke Orientierung an Erhöhungszielen für die Nutzungsintensität bzw. den Anteil des ÖPNV am Verkehrsmittelmix sowie an Nachhaltigkeits- und Umweltaspekten auf. Die drei Szenarien haben daher unterschiedliche Auswirkungen auf die Mindestbedienstandards sowie die Nachhaltigkeits- und Umweltstandards.

Weiterentwicklung des Busangebots

Im vorliegenden NVP werden für die drei Entwicklungsszenarien die Mindesterschließungs- und Mindestbedienvorgaben für den Bedienungsumfang der Busverkehre ausgeweitet und präzisiert. So wird zur verstärkten Anbindung und Erschließung des ländlichen Bereichs des Landkreises das Hauptnetz durch die

Einführung einer Netzebene Hauptnetz II ausgeweitet. Dabei wird gleichzeitig eine stärkere Orientierung der räumlichen Mindesterschließungsvorgaben an echten Wegelängen und -zeiten anstelle theoretischer Haltestelleneinzugsradien umgesetzt.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden dabei als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Schülerbeförderung übernimmt. Zusätzlich werden in den Bereichen Bad Belzig, Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS) sowie Werder (Havel) die drei Netzebenen durch umfangreiche Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehre ergänzt.

Als konkrete Handlungsschwerpunkte sind die Sicherstellung einer adäquaten ÖPNV-Anbindung des Flughafens BER, die Sicherung umsteigefreier Verbindungen über die Kreisgrenze hinweg, die Aufwertung der Burgenlinie als ganzjähriges Angebot zur Sicherstellung der Erschließung im Jedermannverkehr sowie die Einführung einer PlusBus-Verbindung zwischen Bad Belzig und Lutherstadt Wittenberg umzusetzen.

Zukünftige Herausforderungen bestehen zudem in der Verbesserung der ÖPNV-Erschließung und Verkehrsträgernetzung, in der Anpassung des ÖPNV-Netzes an die zukünftige Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung der Kommunen des Landkreises sowie die Verbesserung der verkehrlichen Erschließung in den ländlichen Bereichen des Landkreises durch die Umsetzung der Mindestbedienvorgaben des Hauptnetzes II.

Wichtig ist dabei eine gesamthafte Betrachtung von Mobilität und Verkehr, so dass der vorliegende NVP zum einen konsequent auf eine verkehrsträgerübergreifende Sichtweise und zum anderen auf ein verkehrliches Gesamtsystem des Landkreises ausgerichtet ist.

Daraus resultiert Handlungsbedarf z.B. in der intermodalen Verknüpfung sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, in der Ausweitung der Stadt- und Stadt-Umlandverkehre im Bereich TKS sowie in der Fortsetzung der Koordinierung von Stadt- und Regionalbuslinien in und aus Richtung Potsdam und Berlin.

Anforderungen an die Weiterentwicklung des Schienenverkehrs

Obwohl der Landkreis Potsdam-Mittelmark nicht Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) ist, formuliert der NVP ein klares Anforderungsprofil an die erforderliche Weiterentwicklung.

Angebotsverdichtungen werden etwa u.a. an den SPNV-Zugangsstellen Götz und Groß Kreuz (Havel) (zwei Fahrten je Stunde in der HVZ) oder aber durch die Erhöhung der Bedienfrequenz an der SPNV-Zugangsstelle Medewitz (RE7) (eine Fahrt je Stunde) an das Land Brandenburg adressiert.

Weitere zentrale Forderungen des Landkreises Potsdam-Mittelmark sind die Schaffung einer SPNV-Anbindung zu den Terminals des Flughafens BER sowie die Verlängerung der S-Bahn-Strecke von Teltow Stadt bis Stahnsdorf, Sputendorfer Straße.

Handlungsschwerpunkt im Bereich Infrastruktur: Umsetzung der Barrierefreiheit

Zur Umsetzung der gesetzlichen Anforderungen zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV definiert der NVP konkretisierte Vorgaben an die barrierefreie Gestaltung der Systembestandteile Fahrzeuge, Haltestellen, Informationssysteme sowie an den Betrieb und Service. Als begleitender Prozess wurden bereits umfangreiche dazu erforderliche Datengrundlagen erarbeitet. Ziel ist, das System ÖPNV für alle Nutzer barrierefrei zu gestalten.

NVP mit Blick in die Zukunft

Obwohl der NVP mit Blick auf den Gültigkeitszeitraum 2020 - 2024 zeitlich beschränkt ist, definiert der Landkreis Potsdam-Mittelmark darin, neben den drei Entwicklungsszenarien, erstmals ein mittel- bis langfristig darüber hinauswirkendes Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung.

Dies beinhaltet zum einen das wichtige Thema des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, dass unterschiedliche Zielgruppen aber auch Arbeitgeber dazu anleiten soll, verstärkt Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu nutzen und dazu auch konkrete Anreize zu setzen.

Zum anderen sollen zur Verbesserung der intermodalen Mobilität die Weiterentwicklung von Verknüpfungshaltestellen zu Mobilitätsstationen sowie die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten in den Bereichen Bike- und Carsharing gefördert werden.

Des Weiteren setzt der Landkreis Potsdam-Mittelmark auf zukunftsweisende Technologien im Verkehrsbereich. Es sollen daher z.B. Strategien zur möglichen Umsetzung von digital vernetzten On-Demand-Lösungen entwickelt werden. Weiterhin soll die Prüfung von Einsatzszenarien und Möglichkeiten für elektrische und/oder autonome ÖPNV-Angebote (z.B. als Shuttle im Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr, zur Abbildung von schwach nachgefragten Relationen, zur Erschließung von Verknüpfung („letzte Meile“) oder zur verbesserten Anbindung von Schwerpunktzielen wie Arbeitsplatzschwerpunkten etc.) durch den Landkreis unterstützt werden.

1. Rahmenbedingungen und politische Zielsetzungen

1.1 Rechtliche Grundlage und Inhalte des NVP

Das ÖPNVG BB bildet die rechtliche Grundlage des vorliegenden Nahverkehrsplans des Landkreises Potsdam-Mittelmark für den Zeitraum 01.01.2020 bis 31.12.2024.

Das ÖPNVG BB regelt den öffentlichen Personennahverkehr auf Schienen, Straßen und Gewässern. Dies beinhaltet sowohl den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) als auch den übrigen öffentlichen Personennahverkehr (üÖPNV).

Die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im SPNV obliegt nach § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB dem Land Brandenburg. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB ist das Land Brandenburg damit Aufgabenträger des SPNV. Demgegenüber ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im üÖPNV entsprechend § 3 Abs. 3 ÖPNVG BB die freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. In Verbindung mit Abs. 4 ÖPNVG BB sind die Landkreise und kreisfreien Städte also **Aufgabenträger des üÖPNV bzw. des kommunalen ÖPNV**.

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird entsprechend § 1 ÖPNVG BB bestimmt und umfasst die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr sowie in alternativen Bedienungsformen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark umfasst dies damit alle Buslinienverkehre in Form des konventionellen Linienverkehrs und in Form des Bedarfsverkehrs.

Mit der Erarbeitung des Nahverkehrsplans für den Zeitraum 2020 bis 2024 nutzt der Landkreis Potsdam-Mittelmark als Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV die Möglichkeit, entsprechend § 8 ÖPNVG BB einen Nahverkehrsplan unter anderem mit folgenden Inhalten aufzustellen:

- ◆ Angaben zu Bestand und zur zukünftigen Entwicklung der Netz- und Linienentwicklung bzw. Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich zukünftiger Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebots,
- ◆ Angaben zu Bestand und zur erwarteten Entwicklung des Fahrgastaufkommens sowie
- ◆ Angaben zum Investitions- und Finanzierungsbedarf.

1.2 Verkehrspolitische Zielsetzungen

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark orientiert sich bei der Gestaltung des kommunalen ÖPNV an den **Grundsätzen gemäß § 2 ÖPNVG BB**. Die wesentlichen Grundsätze werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Die Sicherstellung einer ausreichenden ÖPNV-Bedienung ist eine Aufgabe der Daseinsvorsorge.
-

- ◆ Der ÖPNV soll der Verbesserung der Mobilität der Bevölkerung, der Herstellung gleichwertiger Lebensbedingungen, dem Umweltschutz und der Verkehrssicherheit dienen.
- ◆ Der ÖPNV soll so gestaltet werden, dass er eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Durch Steigerung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs soll der motorisierte Individualverkehr zurückgeführt werden.
- ◆ Bei der Aufstellung von Landes- und Regionalentwicklungsplänen sowie bei der Bauleitplanung ist darauf hinzuwirken, dass eine verkehrsgerechte Zuordnung von Wohnbereichen zu Arbeits- und Ausbildungsstätten, wie insbesondere Schulen sowie eine angemessene Anbindung dieser Bereiche an öffentliche und private, gewerbliche, soziale und kulturelle Einrichtungen und an Erholungsbereiche mit Verkehrsmitteln des ÖPNV auf möglichst kurzen Wegen erfolgt.
- ◆ Der ÖPNV ist unter Einbeziehung aller Verkehrsträger als ganzheitliches System zu planen und durchzuführen.
- ◆ An geeigneten Haltepunkten sollen Parkplätze (P+R-Anlagen) und Abstellanlagen für Fahrräder geschaffen werden.
- ◆ Das Leistungsangebot des ÖPNV ist grundsätzlich nachfrageorientiert zu gestalten. In ländlichen Räumen soll eine angemessene Bedienung mit Leistungen des ÖPNV gewährleistet werden.
- ◆ Der ÖPNV soll als einheitliches System verfügbar sein. Die Verkehrsbedienung durch die einzelnen Verkehrsträger soll im Rahmen von gegenseitig abgestimmten Fahrplänen, mit gesicherten Übergängen und kurzen Anschlusszeiten an verkehrlichen Knotenpunkten erfolgen.
- ◆ In Gebieten und Zeiten geringer Nachfrage sollen auch alternative Bedienformen des ÖPNV, wie beispielsweise Linientaxi, Rufbus oder Bürgerbus genutzt werden.
- ◆ Bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Leistungsangebotes des ÖPNV sollen die spezifischen Bedürfnisse von in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen berücksichtigt werden.
- ◆ Zur Wahrung der verkehrlichen Verflechtungen, die sich über die Gebietsgrenzen eines Aufgabenträgers hinaus erstrecken, soll das Nahverkehrsangebot möglichst lückenlos und einheitlich gestaltet werden.

Mobilität ist eine unverzichtbare Voraussetzung, um die Teilnahme aller Menschen am gesellschaftlichen Leben und den Zugang zu Ausbildungs- und Arbeitsplätzen, zu zentralen und unverzichtbaren Dienstleistungen der täglichen Versorgung oder aber im Gesundheitswesen zu sichern sowie die Erreichbarkeit touristischer Infrastrukturen attraktiv zu gestalten.

Die zentrale Bedeutung von Mobilität und Erreichbarkeit nimmt im Landkreis Potsdam-Mittelmark dabei weiterhin stetig zu. Über die oben genannten gesetz-

lichen Vorgaben hinaus definiert der Landkreis Potsdam-Mittelmark daher folgende **verkehrspolitische Zielsetzungen**, die zu einer Verbesserung der Mobilitätsversorgung der Bevölkerung im gesamten Landkreis beitragen sollen.

- ◆ Stetige Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr durch eine angebotsorientierte Gestaltung des ÖPNV-Systems,
- ◆ Unterstützung klimapolitischer Ziele durch den konsequenten Einsatz von Fahrzeugen mit umweltfreundlichen Fahrzeugantrieben,
- ◆ Definition landkreisweiter Mindestbedienstandards zur Sicherung des Ziels der Steigerung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr, der klimapolitischen Ziele und der Erreichbarkeit auch im ländlichen Raum,
- ◆ Stärkung der Verknüpfungen im Stadt-Umland-Raum mit der Landeshauptstadt Potsdam und der Stadt Berlin,
- ◆ Stärkung der regionalen Zentren,
- ◆ Verbesserung der multimodalen Vernetzungen von Schienen- und Busverkehr sowie mit dem motorisierten Individualverkehr und dem Radverkehr durch verknüpfende Infrastrukturen und Systeme zur Anschlusssicherung
- ◆ Einsatz bedarfsgesteuerter flexibler Verkehrsangebote in Räumen mit geringer Nachfrage,
- ◆ Sicherstellung der Angebotsqualität für die Beförderung von Schülerinnen und Schülern,
- ◆ Fortsetzung der Bestrebungen zur Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV sowie
- ◆ Stärkung der ÖPNV-Anbindung relevanter Ziele des touristischen und Freizeitverkehrs.

Weiterhin ergänzen auch die Ziele und Handlungsfelder des **Integrierten Klimaschutzkonzeptes des Landkreises Potsdam-Mittelmark**¹ die wesentlichen verkehrspolitischen Zielsetzungen. Diese werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Reduktion des CO₂-Ausstoßes im Verkehrsbereich,
- ◆ Kontinuierliche Senkung des motorisierten Individualverkehrs,
- ◆ Aufbau einer Mobilitätsmanagementzentrale zur weiteren Förderung des Umweltverbundes,
- ◆ Ausbau der Elektromobilität,
- ◆ Betriebliches Mobilitätsmanagement,
- ◆ Optimierung der Fahrpläne und Taktungen des kommunalen ÖPNV insbesondere im Zusammenhang mit dem SPNV,
- ◆ Optimierung der Lage der ÖPNV-Haltestellen und Schaffung von barrierefreien Haltestellen,
- ◆ Schaffung ergänzender Angebote zum regulären ÖPNV sowie
- ◆ Anschaffung „Saubere Fahrzeuge“ (entsprechend der sogenannten Clean Vehicle Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161)² für den ÖPNV.

¹ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark (Hrsg.) 2018a.

² „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Art. 2 Nr. 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden.

1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen und Vorgaben

1.3.1 Rechtlicher Rahmen für den kommunalen ÖPNV

Folgende rechtliche Grundlagen und sonstige Vorgaben bilden wichtige Rahmenbedingungen für die Gestaltung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark:

- ◆ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste,
- ◆ Verordnung (EU) 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),
- ◆ 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]),
- ◆ Gesetz zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) vom 27. April 2002 (BGBl. I S.1467,1468), zuletzt geändert durch Art. 3 des Gesetzes vom 10. Juli 2018 (BGBl. I S.1117),
- ◆ Gesetz des Landes Brandenburg zur Gleichstellung von Menschen mit Behinderungen (Brandenburgisches Behindertengleichstellungsgesetz - BbgBGG) vom 11. Februar 2013 (GVBl.I/13 [Nr. 05]), zuletzt geändert durch Art. 8 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 38], S.16).

Weitere übergeordnete Rechtsgrundlagen insbesondere zur Sicherung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV bestehen mit folgenden Gesetzen:

- ◆ 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),

„Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

- ◆ 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),
- ◆ 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 Landesplanung für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von Bedarfsverkehren (VVBV) vom 12. Dezember 2013 (ABl./14, [Nr. 01], S.3), zuletzt geändert durch Erlass des MIL vom 8. Juni 2017 (ABl./17, [Nr. 27], S.606),
- ◆ Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg (MIL) für die Zuweisung von Mitteln für die Durchführung von PlusBus-Verkehren (VVPlusBus).

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Die Mittel werden ab 2016 auf jährlich acht Milliarden Euro erhöht und in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8% dynamisiert.

Die Aufteilung der Mittel auf die Bundesländer erfolgt nach dem „Kieler Schlüssel“ (Verteilung des Geldes nach Einwohnerzahl und Zugkilometern), auf den sich die Länder im Oktober 2014 geeinigt hatten.

Durch die Einbeziehung der Einwohnerzahlen erhalten die ostdeutschen Länder mittelfristig sinkende Mittel. Bei einem Bund-Länder-Spitzengespräch wurde am 16. Juni 2016 eine Einigung erzielt. Demnach wird der Bund die Mittel um jährlich 200 Millionen Euro aufstocken, womit die ostdeutschen Länder ihr Verkehrsangebot nicht einschränken müssten.

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 keine einheitliche Folgeregelung. Das Land Brandenburg hat im Juli 2018 im Finanzplan des Landes Brandenburg für die Jahre 2018 bis 2022 festgelegt, dass die Förderung von Investitionen in den SPNV und kommunalen ÖPNV nach Außerkrafttreten des EntflechtG ab 2020 aus Landesmitteln erfolgen soll³.

1.3.2 Rahmenvorgaben für die Schülerbeförderung

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist Träger der Schülerbeförderung und als solcher wird als eine weitere wesentliche rechtliche Grundlage für den Nahverkehrsplan das

³ Vgl. Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg 2018.

- ♦ Gesetz über die Schulen im Land Brandenburg (Brandenburgisches Schulgesetz - BbgSchulG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 02. August 2002 (GVBl.I/02, [Nr. 08], S.78), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (GVBl.I/18, [Nr. 35], S.15)

berücksichtigt.

Der Sicherstellung der Schülerbeförderung kommt als integraler Bestandteil des kommunalen ÖPNV-Angebots im Landkreis Potsdam-Mittelmark eine besondere Bedeutung zu.

Schülerbeförderungssatzung

Entsprechend § 112 BbgSchulG ist der Landkreis Potsdam-Mittelmark Träger der Schülerbeförderung und hat dies in eigener Verantwortung durch Satzung zu regeln. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird dies durch die Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark vom 21.01.2010, zuletzt geändert am 11.08.2014, umgesetzt.

Als gleichzeitiger Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV bemüht sich der Landkreis Potsdam-Mittelmark – auch gegenüber dem Aufgabenträger des SPNV (Land Brandenburg) – darum, dass die Fahrpläne und Beförderungsleistungen der öffentlichen Verkehrsmittel in seinem Gebiet den Bedürfnissen der Schülerinnen und Schüler hinreichend Rechnung tragen.

Die Schülerbeförderung soll entsprechend § 112 Abs. 2 BbgSchulG sowie entsprechend § 2 Abs. 5 ÖPNVG BB in Verbindung mit § 43 Ziffer 2 in den öffentlichen Personennahverkehr eingegliedert werden. Diese Vorgabe wurde im Landkreis Potsdam-Mittelmark bereits weitgehend umgesetzt.

Schulentwicklungsplanung des Landkreises Potsdam-Mittelmark für die Jahre 2018/2019 – 2023/2024

Die Schulentwicklungsplanung ist entsprechend des BbgSchulG eine pflichtige Selbstverwaltungsaufgabe der Landkreise und kreisfreien Städte. Die Schulentwicklungsplanung schafft gemäß § 102 BbgSchulG eine planerische Grundlage für ein möglichst wohnungsnahes und alle Bildungsgänge umfassendes Schulangebot.

Die aktuelle Fortschreibung der Schulentwicklungsplanung des Landkreises Potsdam-Mittelmark für den Planungshorizont 2019 bis 2024 wurde auf Basis der von den landkreisangehörigen Kommunen sowie den Schulträgern von Schulen in öffentlicher und freier Trägerschaft zur Verfügung gestellten Daten aufgestellt. Der Schulentwicklungsplan weist das bestehende Schulnetz sowie den künftigen Schulbedarf aus.

1.3.3 Rahmenvorgaben der Raumordnung und Landesplanung

Landesentwicklung

Am 1. Juli 2019 ist auf Grundlage der Verordnung über den Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg (LEP HR) vom 29. April 2019 der neue Landesentwicklungsplan Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg in Kraft getreten.

Der LEP HR konkretisiert als überörtliche und zusammenfassende Planung die Grundsätze der Raumordnung des am 1. Februar 2008 in Kraft getretenen Landesentwicklungsprogramms 2007 (LEPro 2007) und setzt einen Rahmen für die künftige räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion.

Im LEP HR sind die Grundsätze der übergeordneten, überörtlichen und fachübergreifenden Planung für die räumliche Entwicklung in der Hauptstadtregion definiert. Er schreibt ein System Zentraler Orte sowie Vorgaben zur Sicherung der großräumigen und überregionalen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen fest.

Der LEP HR weist **Bad Belzig, Beelitz, Teltow und Werder (Havel) als Mittelzentren** aus, wobei Werder (Havel) und Beelitz ein Mittelzentrum in Funktionsteilung bilden. Die dem Landkreis Potsdam-Mittelmark nächstgelegenen **Oberzentren** sind die **Städte Potsdam und Brandenburg an der Havel** sowie die Metropole **Berlin** (vgl. Abbildung 1).

Darüber hinaus definiert der LEP HR mit Bezug zu den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung Erreichbarkeitsziele. Diese sind als anzustrebende Zielwerte zu verstehen:

- ◆ Erreichbarkeit Mittelzentren von den Wohnstandorten mit dem ÖPNV: ≤ 45 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit Oberzentren von den Wohnstandorten mit dem ÖPNV: ≤ 90 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit benachbarter Mittelzentren mit dem ÖPNV: ≤ 65 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit benachbarter Oberzentren mit dem ÖPNV: ≤ 150 Minuten
- ◆ Erreichbarkeit von Berlin aus den Ober- und Mittelzentren des WMR in einer Fahrzeit von bis zu 60 Minuten im Schienenverkehr

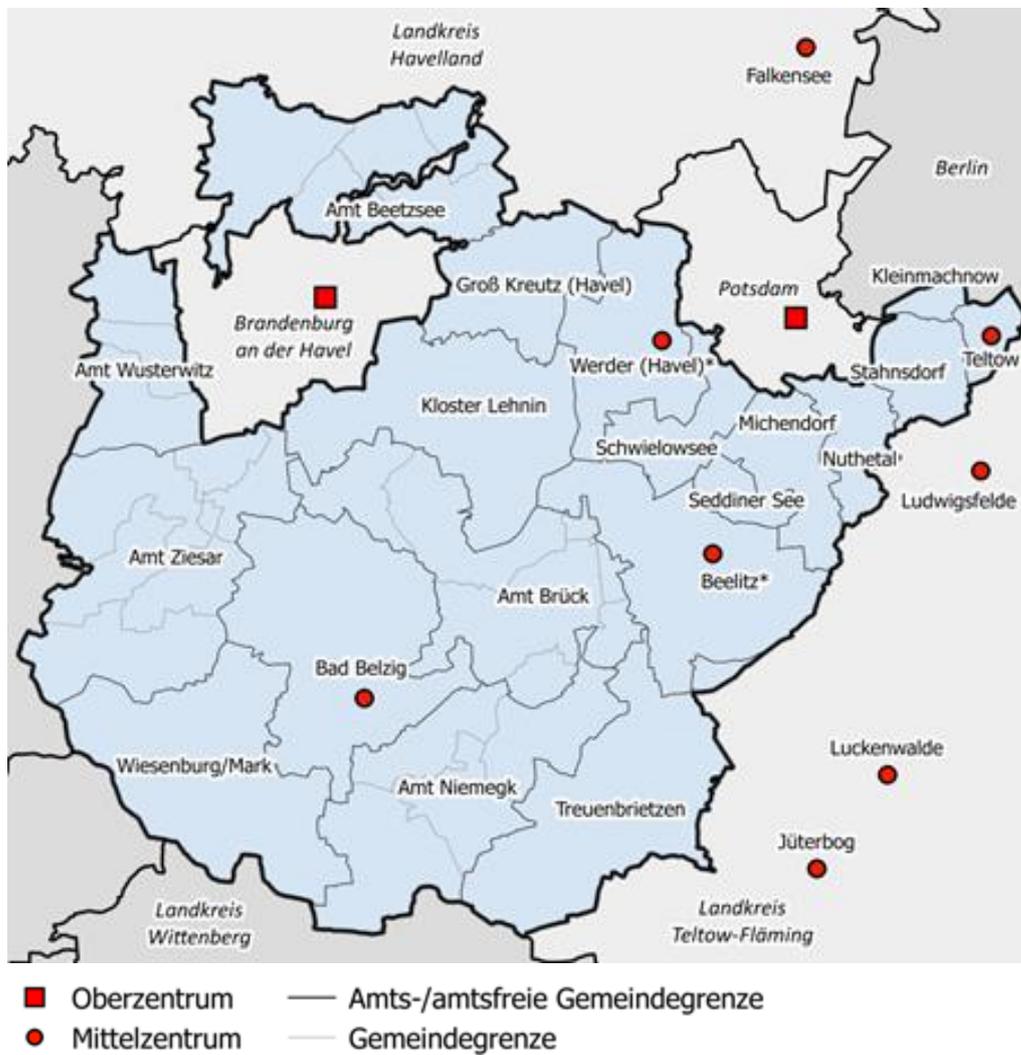
Die Erreichbarkeit von Potsdam und Brandenburg an der Havel aus den Mittelzentren innerhalb von 90 Minuten wird durch das bestehende Angebot im SPNV und kommunalem ÖPNV abgesichert. Die Erreichbarkeit zwischen den Mittelzentren ist ebenfalls innerhalb der geforderten Werte sichergestellt.

Im LEP HR wird die Hauptstadtregion, die sich aus den Ländern Berlin und Brandenburg zusammensetzt, in verschiedene Strukturräume gegliedert. Es wird nach den drei Strukturräumen Berlin (BE), Berliner Umland (BU) sowie Weiterer Metropolraum (WMR) unterschieden (vgl. Abbildung 2).

Ein Großteil der landkreisangehörigen Kommunen des Landkreises Potsdam-Mittelmark gehört dem Strukturräum WMR an (überwiegend ländlich strukturiert), wohingegen die nah an Potsdam und Berlin gelegenen landkreisangehörigen

Kommunen dem Strukturraum BU zugeordnet werden (überwiegend städtischer Verdichtungsraum).

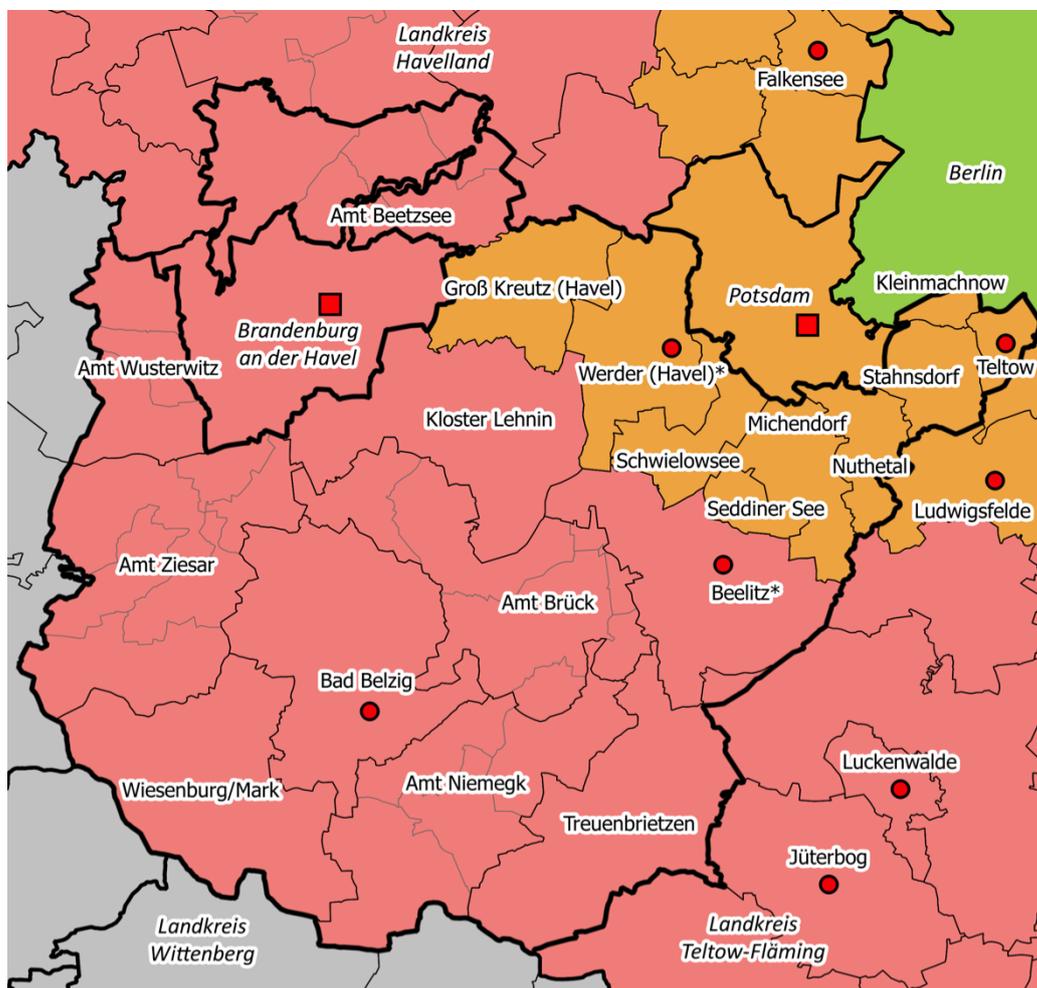
Abbildung 1: Zentrale Orte im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Datengrundlage: LEP HR 2019.

Anmerkung: * Beelitz und Werder (Havel) bilden ein Mittelzentrum in Funktionsteilung.

Abbildung 2: Raumkategorien und Verwaltungsgliederung im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Zentrale Orte

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Amts-/amtsfreie Gemeindegrenze
- Gemeindegrenze

Strukturräume der Hauptstadtregion

- Berlin (BE)
- Berliner Umland (BU)
- Weiterer Metropolraum (WMR)

Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Datengrundlage: LEP HR 2019.

Anmerkung: * Beelitz und Werder (Havel) bilden ein Mittelzentrum in Funktionsteilung.

Mobilitätsbezogene Ziele der Landesentwicklungsplanung

Der vorliegende NVP berücksichtigt weiterhin folgende Grundsätze und Ziele:

- ◆ Mittelzentren als ÖPNV-Knotenpunkte (Schnittstellen zwischen Schienenverkehr und kommunalem ÖPNV),
- ◆ Sicherstellung einer ÖPNV-Anbindung von Siedlungsnutzungen und regional bedeutsamen Versorgungsschwerpunkten,
- ◆ Sicherstellung einer angemessenen Bedienungsqualität des ÖPNV zur Erreichbarkeit der Ziele des zentralörtlichen Systems auch für nichtmotorisierten Bevölkerungsteile,
- ◆ Sicherstellung der Verbindungsqualitäten und der Erreichbarkeiten als Voraussetzungen für die Gestaltung eines attraktiven ÖPNV bzw. die Stärkung umweltfreundlicher Verkehrsangebote,
- ◆ Vorrangige Stärkung des ÖPNV zur Reduzierung der Belastungen durch den Straßenverkehr sowie zur Sicherung der Erreichbarkeit auch für nichtmotorisierte Bevölkerungsgruppen (insbesondere auch die zunehmende Zahl älterer Menschen),
- ◆ Vorrangige Stärkung des ÖPNV insbesondere im Stadt-Umland-Zusammenhang von Berlin und Potsdam sowie in weiteren dichter besiedelten Teilen,
- ◆ Ermöglichung einer guten Zugänglichkeit zu ÖPNV-Angeboten zur Minderung der Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr (MIV).

Regionalplan Havelland-Fläming

Der Regionalplan Havelland-Fläming 2020 ist auf Grund der Urteile des Oberverwaltungsgerichts Berlin-Brandenburg vom 05. Juli 2018 unwirksam geworden. Somit liegen für die Region Havelland-Fläming bis auf Weiteres keine Ziele und Grundsätze der Regionalplanung vor. Auf Grund des § 2c Absatz 1 Satz 1 des Gesetzes zur Regionalplanung und zur Braunkohlen- und Sanierungsplanung (Reg-BkPIG) hat die Regionalversammlung Havelland-Fläming am 27. Juni 2019 die Aufstellung des Regionalplans Havelland-Fläming 3.0 beschlossen.

Landesnahverkehrsplan Brandenburg

Die ausreichende Bedienung im Schienenpersonennahverkehr im Landkreis Potsdam-Mittelmark ist laut § 3 Absatz 1 ÖPNVG BB grundsätzlich Aufgabe des Landes Brandenburg. Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg erstellt auf Grundlage von § 7 ÖPNVG BB alle fünf Jahre einen aktualisierten Landesnahverkehrsplan (LNVP). Dieser enthält unter anderem Zielstellungen zur Gestaltung der landesbedeutsamen Netz- und Linienentwicklung insbesondere für den SPNV. Der aktuell gültige Landesnahverkehrsplan des Landes Brandenburg gilt für den Zeitraum 2018 bis 2022⁴.

Daneben werden Zielkonzepte zur Weiterentwicklung des integrierten Verkehrssystems, z.B. zur Verbesserung eines abgestimmten Verkehrsangebotes zwischen

⁴ Vgl. MIL 2018.

SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zum Anschlussmanagement Bahn/Bus, definiert.

Der LNVP weist u.a. die in Tabelle 1 dargestellten und für den NVP relevanten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs aus.

Tabelle 1: Maßnahmen des LNVP zur Weiterentwicklung des Nahverkehrs

Maßnahmenkategorie	Maßnahmen
Anschlussmanagement Bahn-Bus	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Übergangszeiten von bis zu maximal 15 Minuten ◆ Angebot einer ausreichenden Anzahl von verknüpften Fahrten zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV (mindestens acht verknüpfte Fahrten pro Tag) ◆ Fahrtenangebot mindestens im Zeitraum von 6 Uhr bis 19 Uhr ◆ Einsatz von Rechnergestützten Betriebsleitsystemen (RBL) zur Überwachung und Sicherung von Anschlüssen (VBB-Datendrehscheibe zum verkehrsunternehmensübergreifenden Austausch von Ist-Daten zur Anschlussüberwachung/-sicherung)
Angebotsnachsteuerung ab 2018	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Zusätzlicher Zug RE7 Bad Belzig – Berlin in der HVZ ◆ Erhöhung der Fahrzeugkapazität einzelner Fahrten u.a. auf RE7
Angebotsverbesserung Frankfurt (Oder) – Brandenburg an der Havel	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verdichtung des Fahrtenangebotes RE1 auf drei Züge je Stunde in der Hauptverkehrszeit im 20-Minuten-Takt ab Ende 2022
Neue Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Neue Linienführung RE4 Rathenow – Berlin – Teltow - Jüterbog – Falkenberg(Elster)/Lutherstadt Wittenberg
Angebotsverbesserung Bad Belzig – Berlin-Wannsee	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verdichtung des Fahrtenangebotes RE7 auf zwei Züge je Stunde im 30-Minuten-Takt ab Ende 2022 im Abschnitt Bad Belzig – Berlin-Wannsee
Neue Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Neue Linienführung RE7 Dessau – Berlin – Senftenberg
Angebotsverbesserung Golm – Flughafen BER	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erweiterung des Fahrtenangebotes der RB23 auf einen 60-Minuten-Takt auch am Wochenende ab Ende 2022
Neue Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Neue Linienführung RB23 von Golm über Potsdam und Berliner Stadtbahn zum Flughafen BER
Angebotsverbesserung Beelitz – Potsdam	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erweiterung des Fahrtenangebotes der RB33 auf einen 60-Minuten-Takt auch am Wochenende im Abschnitt zwischen Beelitz und Potsdam ab Ende 2022
Neue Linienführung	<ul style="list-style-type: none"> ◆ RB33 verkehrt von Jüterbog über Beelitz Stadt nach Potsdam
Neue Linie	<ul style="list-style-type: none"> ◆ RB37 Beelitz Stadt – Potsdam-Rehbrücke (mit Prüfung der Option einer Verlängerung bis Berlin-Wannsee und perspektivischer Weiterführung nach Berlin-Steglitz) als Ersatz für neue Linienführung der RB33
Projekt i2030	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Korridoruntersuchung Potsdamer Stammbahn <ul style="list-style-type: none"> ◆ Berlin-Zehlendorf – Kleinmachnow – Griebnitzsee (Regionalverkehr / Express-S-Bahn) ◆ Verlängerung der S-Bahn-Strecke S25 im Abschnitt Teltow Stadt – Stahnsdorf Sputendorfer Str.
Infrastrukturmaßnahmen	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Wiederaufbau der Eisenbahnbrücke zwischen Ferch-Lienewitz und Beelitz Stadt

Quelle: MIL 2018.

Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg

Anfang Februar 2017 beschloss das Kabinett die Mobilitätsstrategie 2030 zur Sicherung der Mobilität im Land Brandenburg, deren Fokus auf der Stärkung des umweltfreundlichen Verkehrs, insbesondere des Schienennahverkehrs, liegt.

Die Strategie ist das Leitbild für die Mobilitätspolitik der Landesregierung bis zum Jahr 2030. Es wird eng verknüpft mit den Zielen für die Stadtentwicklung und den Wohnungsbau und den vorgesehenen Festlegungen des LEP HR.

Die Mobilitätsstrategie zielt u.a. auf einen einheitlichen Takt im Nahverkehr auf der Schiene und auf die Stärkung des Öffentlichen Personennahverkehrs sowie des Rad- und Fußverkehrs gegenüber dem motorisierten Individualverkehr ab. Der Anteil des Umweltverbunds am Gesamtverkehr soll bis 2030 von bisher 47 Prozent (2008) auf mehr als 50 Prozent angehoben werden.

Die acht Kernziele der Mobilitätsstrategie 2030 des Landes Brandenburg lauten:

- ◆ Die Europäische Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg mobilisieren,
- ◆ Mobilität in allen Landesteilen bedarfsgerecht sichern,
- ◆ Mobilität als aktive Wachstums- und Strukturpolitik ausgestalten,
- ◆ Infrastrukturen bedarfsgerecht anpassen, erhalten und entwickeln,
- ◆ Zielgruppen- und bedürfnisgerechte Mobilität sichern,
- ◆ Mobilität umweltfreundlich gestalten,
- ◆ Digitalisierung nutzen, Mobilitätslösungen kommunizieren und vernetzen,
- ◆ Mobilität sozial gerecht und verkehrssicher gestalten.⁵

1.3.4 Rahmenvorgaben aus weiteren flankierenden Planungen und Konzepten

Neben Aspekten der Raumordnung und Bauleitplanung liegen weitere Rahmen- und Einzelplanungen vor, die als verkehrspolitische Vorgaben und Entwicklungsleitlinien zu berücksichtigen sind und Einfluss auf die Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark haben bzw. haben könnten.

Integriertes Klimaschutzkonzept 2019 – 2029 Landkreis Potsdam-Mittelmark

Das Integrierte Klimaschutzkonzept für den Landkreis Potsdam-Mittelmark⁶ definiert als strategisches Konzept Maßnahmen zum Klimaschutz. Die Pro-Kopf-CO₂-Emissionen sollen, ausgehend von 11,6 t p.a. im Jahr 2015, auf 4,4 t p.a. im Jahr 2050 gesenkt werden.

Das Konzept umfasst insgesamt 44 Maßnahmen, wovon fünf Modellmaßnahmen in fünf Handlungsfeldern (inklusive Verkehr) primär umgesetzt werden sollen.

⁵ Vgl. MIL 2017.

⁶ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark (Hrsg.) 2018a.

Der verkehrliche Leitrahmen des Konzeptes sieht vor, CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich zu reduzieren sowie den motorisierten Individualverkehr kontinuierlich zu senken.

Der Verkehrssektor macht im Landkreis Potsdam-Mittelmark den größten Anteil der CO₂-Emissionen aus, wobei der kommunale ÖPNV als Wirkungshebel sowohl für Verlagerungsziele als auch für die Stärkung der eigenen CO₂-Neutralität angesetzt werden soll. Zu beachten ist jedoch, dass der Anteil des kommunalen ÖPNV derzeit nur bei 2,3 % liegt, so dass sich eine Stärkung der eigenen CO₂-Neutralität nur in begrenztem Maße auf die CO₂-Emissionen auswirken wird.

Im Handlungsfeld Mobilität sieht das Konzept folgende Maßnahmen vor:

- ◆ Aufbau einer Mobilitätsmanagementzentrale,
- ◆ Ausbau Elektromobilität,
- ◆ Gezielte Öffentlichkeitsarbeit zum Radverkehr,
- ◆ Radwege zwischen den Ortsteilen,
- ◆ Betriebliches Mobilitätsmanagement,
- ◆ Weitere Optimierung ÖPNV,
- ◆ Neue Ladepunkte für Elektromobilität.

Ein für den NVP wichtiges Teilziel ist die Maßnahme „Weitere Optimierung ÖPNV“, bei der unter anderem folgende Umsetzungsmaßnahmen vorgeschlagen werden:

- ◆ Optimierung der Fahrpläne und Taktungen insbesondere im Zusammenhang mit dem SPNV,
- ◆ Optimierung der Lage der Haltestellen und Schaffung von barrierefreien Haltestellen,
- ◆ Schaffung ergänzender Angebote zum regulären ÖPNV sowie
- ◆ Anschaffung klimafreundlicher Fahrzeuge.

Das Klimaschutzkonzept schlägt vor, die genannten Maßnahmen durch begleitende Maßnahmen zur Imagesteigerung von ÖPNV und SPNV, z.B. in Form von Aktionstagen mit kostenloser Beförderung, zu unterstützen.

Darüber hinaus sieht das Konzept im Handlungsfeld Energieerzeugung und Energieversorgung das Modellprojekt „Power-to-Gas“ für die regiobus PM-Flotte vor. Bei diesem soll die Umwandlung von nicht marktfähigem Strom aus Windenergie in Gas sowie die anschließende Nutzung als Antrieb für die Fahrzeugflotte der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH (regiobus PM) erfolgen.

In diesem Zusammenhang soll die Erstellung der **Machbarkeitsstudie Power-to-Gas** erfolgen, welche sinnvolle und zukunftsfähige Antriebstechnologien vorschlagen und somit die langfristige Systementscheidung für die Umstellung des landkreiseigenen Fuhrparks, der Fahrzeuge des kreiseigenen Verkehrsunternehmens und ggf. der weiteren Verkehrsunternehmen im Landkreis sowie der Abfallentsorgung, auf alternative Antriebe erarbeiten soll.

Weitere berücksichtigte flankierende Planungen und Konzepte

Weiterhin wurden die folgenden Planungen und Konzepte bei der Erstellung des NVP berücksichtigt:

- ◆ derzeit gültiger Nahverkehrsplan des Landkreises Potsdam-Mittelmark,
- ◆ Nahverkehrspläne der angrenzenden Landkreise und kreisfreien Städte sowie des Landes Berlin,
- ◆ Demografiebericht Nr. 3 Landkreis Potsdam-Mittelmark⁷,
- ◆ Potenzialanalyse betriebliches Mobilitätsmanagement für die Landeshauptstadt Potsdam und den Landkreis Potsdam-Mittelmark⁸,
- ◆ Verkehrsentwicklungsplan 2015 Landkreis Potsdam-Mittelmark⁹,
- ◆ Linienkonzept Bad Belzig – Niemegk – Treuenbrietzen (BNT)¹⁰,
- ◆ Linienkonzept Werder-Umland¹¹,
- ◆ Korridoruntersuchungen des VBB¹²,
- ◆ Untersuchung Anbindung Flughafen-BER vom Landkreis Potsdam-Mittelmark und der Landeshauptstadt Potsdam¹³,
- ◆ Überplanung ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz (Bediengebiete der Unternehmen Fritz Behrendt OHG, Omnibusbetrieb Gustav Wetzels sowie Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange)¹⁴,
- ◆ Buskonzept weiteres Havelland¹⁵,
- ◆ Buskonzept Großbeeren, Flughafen Westkorridor¹⁶,
- ◆ Touristische Radwegekonzeption Landkreis Potsdam-Mittelmark¹⁷,
- ◆ Konzepte der Städte und Gemeinden, u.a.
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bad Belzig¹⁸,
 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept Stadt Teltow¹⁹,

⁷ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2016.

⁸ Vgl. IGES 2018.

⁹ Vgl. IVU Traffic Technologies AG 2004.

¹⁰ Vgl. Verkehrsgesellschaft Belzig mbH und Beelitzer Verkehrs- und Servicegesellschaft mbH 2016a.

¹¹ Vgl. Verkehrsgesellschaft Belzig mbH und Beelitzer Verkehrs- und Servicegesellschaft mbH 2016b.

¹² Vgl. VBB (Hrsg.) 2017.

¹³ Vgl. ETC Transport Consultants GmbH 2017.

¹⁴ Vgl. PTV 2019.

¹⁵ Vgl. PTV 2018.

¹⁶ Vgl. Büro Autobus, Spreeplan, VBB 2019.

¹⁷ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018b.

¹⁸ Vgl. DR. J. OTHMER Konzept + Projekt / MKS ARCHITEKTEN – INGENIEURE GmbH 2012.

¹⁹ Vgl. STEG Stadtentwicklung GmbH 2008.

- Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf²⁰,
- Rad-, Reit- und Wanderwegekonzept Teltow²¹,
- Standortentwicklungskonzept Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf²²,
- ◆ Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Brandenburg an der Havel²³.

²⁰ Vgl. Ingenieurgruppe IVV GmbH 2013.

²¹ Vgl. Ökologie & Planung 2004.

²² Vgl. Ernst Basler+ Partner GmbH 2010.

²³ Vgl. Brandenburgische Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH 2018.

2. Standortbestimmung und Marktanalyse zur Situation und Entwicklung des ÖPNV

2.1 Struktur- und Bestandsanalyse

2.1.1 Raum- und Verwaltungsstrukturen

Der 1993 im Rahmen der brandenburgischen Kreisreform durch Zusammenlegung der Landkreise Belzig, Brandenburg-Land, Potsdam-Land und einem Teil des ehemaligen Landkreises Jüterbog gebildete Landkreis Potsdam-Mittelmark befindet sich im Westen des Landes Brandenburg. Mit einer Fläche von rund 2.600 km² ist Potsdam-Mittelmark der zweitgrößte Landkreis in Brandenburg.²⁴

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark umschließt nahezu vollständig die kreisfreie Stadt Brandenburg an der Havel und wird von folgenden Landkreisen und kreisfreien Städten begrenzt:

- ◆ Im Nordosten Landeshauptstadt Potsdam und Land Berlin,
- ◆ Im Osten Landkreis Teltow-Fläming,
- ◆ Im Süden Landkreis Wittenberg (Land Sachsen-Anhalt),
- ◆ Im Südwesten Landkreis Anhalt-Bitterfeld (Land Sachsen-Anhalt),
- ◆ Im Westen Landkreis Jerichower Land (Land Sachsen-Anhalt) und
- ◆ Im Norden Landkreis Havelland.

Nach der Gemeindegebietsreform 2003 gliedert sich der Landkreis in 38 kreisangehörige Gemeinden. Diese sind verwaltungsmäßig in fünf Ämter und 14 amtsfreie Gemeinden gegliedert. Sitz der Kreisverwaltung ist Bad Belzig. Die Zuordnung der einzelnen Kommunen wird im Anhang A1 dargestellt.

2.1.2 Bevölkerungsentwicklung

Zum Stichtag 31.12.2017 lebten 213.214 Einwohner im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Die bevölkerungsreichste Kommune ist Teltow mit 25.761 Einwohnern, gefolgt von Werder (Havel) mit 25.695 Einwohnern, Kleinmachnow mit 20.608 Einwohnern und Stahnsdorf mit 15.270 Einwohnern.²⁵

Die Bevölkerungsdichte im Landkreis Potsdam-Mittelmark liegt bei 82 EW/km² (Stand 31.12.2017). Damit weist der Landkreis im brandenburgischen Vergleich eine mittlere Bevölkerungsdichte auf.

Die Bevölkerungsverteilung ist räumlich stark differenziert (vgl. Abbildung 3). 62,2% der Bevölkerung lebt auf 19,2% der Landkreisfläche in den neun Gemeinden im Berliner Umland. Die Bevölkerungsdichte liegt dort im Durchschnitt bei

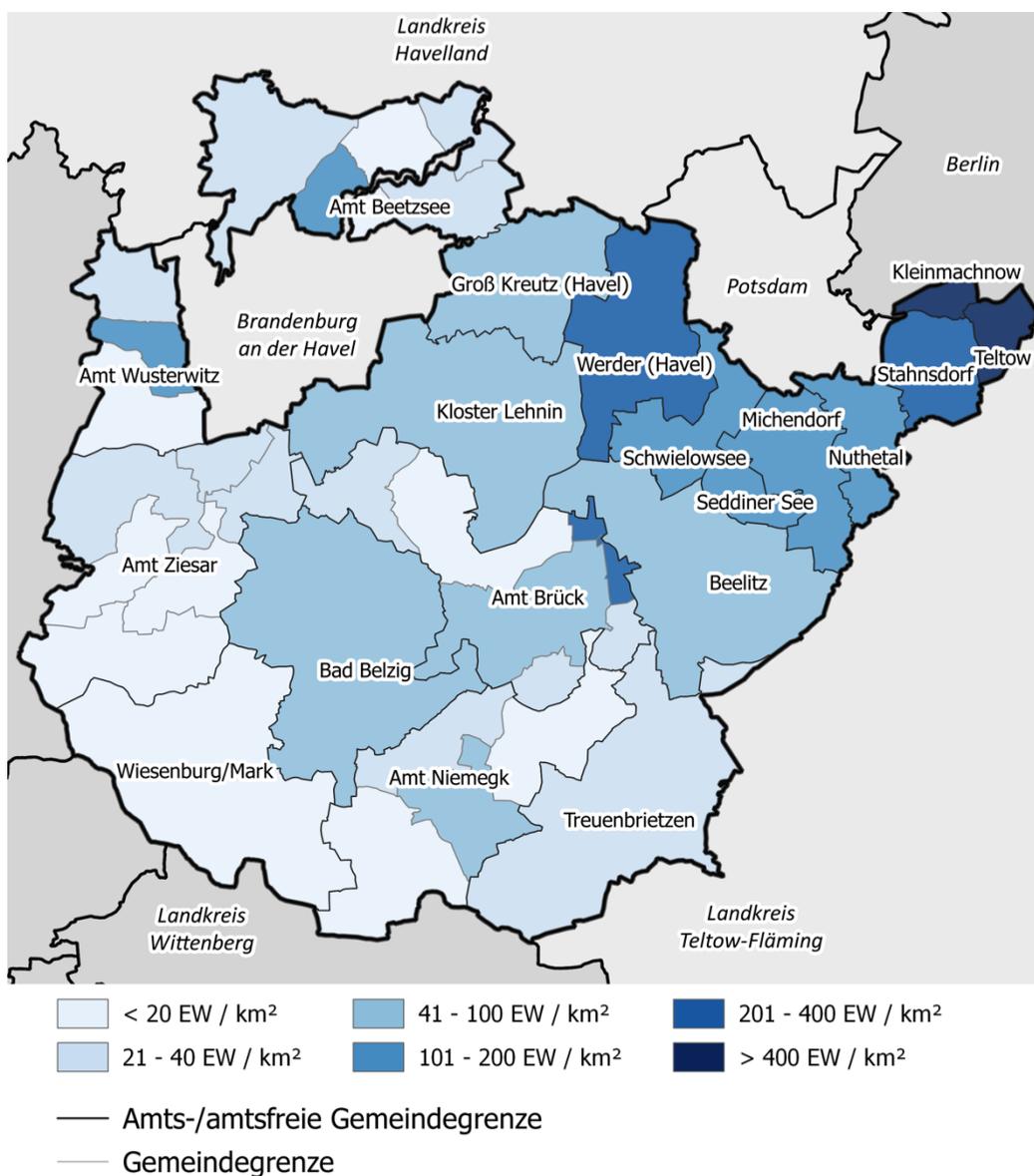
²⁴ Vgl. LBV 2018a.

²⁵ Vgl. AfS Berlin-Brandenburg 2018a.

266 EW/km², während es in den übrigen Gemeinden des Landkreises durchschnittlich 39 EW/km² sind.²⁵

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark nimmt die Bevölkerung im Betrachtungszeitraum seit 2012 kontinuierlich zu. Abbildung 4 gibt einen Überblick über die Bevölkerungsentwicklung und Prognose im Landkreis insgesamt sowie Tabelle 2 über die Veränderung der Bevölkerungszahlen im Vergleich der Jahre 2017 und 2012 in den einzelnen Ämtern und amtsfreien Gemeinden des Landkreises.

Abbildung 3: Bevölkerungsdichte nach Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark (in Einwohner je km²)



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: AfS Berlin-Brandenburg 2018a. Datenstand zum Stichtag 31.12.2017.

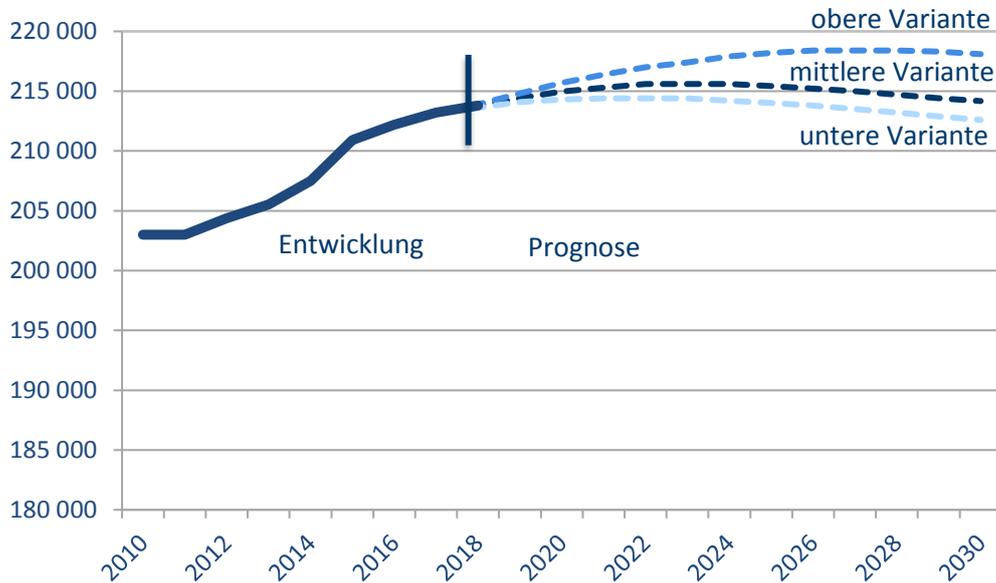
Tabelle 2: Bevölkerung nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden 2017 im Landkreis Potsdam-Mittelmark, Veränderung gegenüber 2012

Amt/amtsfreie Gemeinde	Bevölkerung 2012	Bevölkerung 2017	Veränderung zu 2012 [%]	Anteil [%] 0-15 Jahre	Anteil [%] über 65 Jahre
Bad Belzig	11.119	11.126	+0,1	12,7	24,7
Beelitz	11.684	12.175	+4,2	13,0	20,1
Amt Beetzsee	8.196	8.192	+0,0	12,6	22,9
Amt Brück	10.293	10.750	+4,4	14,1	21,4
Groß Kreutz (Havel)	8.067	8.381	+3,9	12,5	20,3
Kleinmachnow	20.194	20.608	+2,1	16,8	21,0
Kloster Lehnin	10.724	10.848	+1,2	11,6	22,9
Michendorf	11.903	12.437	+4,5	16,2	19,6
Amt Niemegek	4.725	4.670	-1,2	12,0	23,5
Nuthetal	8.695	9.077	+4,4	14,7	19,9
Schwielowsee	10.054	10.624	+5,7	14,7	23,8
Seddiner See	3.987	4.606	+15,5	14,3	20,2
Stahnsdorf	14.245	15.270	+7,2	16,3	16,9
Teltow	23.449	25.761	+9,9	15,9	19,7
Treuenbrietzen	7.487	7.475	-0,2	10,6	26,7
Werder (Havel)	23.506	25.695	+9,3	14,2	21,7
Wiesenburg/Mark	4.519	4.271	-5,5	10,2	26,6
Amt Wusterwitz	5.272	5.178	-1,8	13,2	24,3
Amt Ziesar	6.269	6.070	-3,2	11,2	25,2
Landkreis Potsdam-Mittelmark	204.388	213.214	+4,3	14,2	21,5

Daten: AfS Berlin-Brandenburg 2018a und 2018b, LBV 2018b.

Anmerkung: Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12. Datenstand Anteile der Bevölkerungsgruppen zum 31.12.2016.

Abbildung 4: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Potsdam-Mittelmark seit 2010 sowie Prognose bis 2030 (Variantendarstellung)



Daten: Daten bis 2017: AfS Berlin-Brandenburg 2018a und 2018b. Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12. Daten ab 2018: AfS Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2018c. Basisjahr der Prognose ist 2016.

Die Bevölkerung hat sich im Vergleich der Jahre 2017 und 2012 insbesondere im Bereich des Berliner Umlandes positiv entwickelt (vgl. Tabelle 2). Der stärkste Bevölkerungszuwachs wird in Seddiner See (+15,5 %), Teltow (+9,9 %), Werder (Havel) (+9,3 %) sowie Stahnsdorf (+7,2 %) ausgewiesen. Diese Entwicklungen bestätigen die fortschreitende Suburbanisierung im Berliner Umland.

Je weiter die Ämter und amtsfreien Gemeinden von Berlin entfernt liegen, desto geringer ist der Bevölkerungszuwachs. In Bad Belzig, im Amt Beetzsee sowie in Treuenbrietzen stagniert die Bevölkerungsentwicklung im Vergleich der Jahre 2012 und 2017.

Bevölkerungsrückgänge sind insbesondere in den beiden westlich im Landkreis gelegenen Ämtern Ziesar (-3,2 %) und Wusterwitz (-1,8 %), dem mittig im Landkreis gelegenen Amt Niemegk (-1,2 %) sowie der südlich im Landkreis gelegenen Gemeinde Wiesenburg/Mark (-5,5 %) zu verzeichnen.

Zukünftige Bevölkerungsentwicklung mit Berücksichtigung relevanter Altersgruppen

In der aktuellen Bevölkerungsprognose²⁶ bis 2030 für das Land Brandenburg erfolgt die Betrachtung von drei Varianten für den Landkreis Potsdam-Mittelmark.

²⁶ Vgl. AfS Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2018c.

Während die untere Variante von einer Stagnation bzw. einem leichten Rückgang der Bevölkerung ausgeht, erfolgt in der mittleren Variante ein leichter Bevölkerungsanstieg um 0,5 % (vgl. Tabelle 3). Die obere Variante geht von einem Bevölkerungszuwachs von ca. 2,3 % bis 2030 aus (vgl. Abbildung 4).

Tabelle 3: Bevölkerungsprognose nach Ämtern und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark (mittlere Variante)

Amt/amtsfreie Gemeinde	Bevölkerung 2017	Bevölkerung 2030	Veränderung zu 2017 [%]	Anteil [%] unter 15 Jahre 2030	Anteil [%] über 65 Jahre 2030
Bad Belzig	11.126	10.069	-9,5	10,8	35,0
Beelitz	12.175	12.046	-1,1	13,0	30,5
Amt Beetzsee	8.192	7.419	-9,4	12,3	33,4
Amt Brück	10.750	9.897	-7,9	11,3	31,4
Groß Kreutz (Havel)	8.381	8.486	+1,3	15,7	28,4
Kleinmachnow	20.608	20.036	-2,8	12,9	29,3
Kloster Lehnin	10.848	10.076	-7,1	11,2	37,4
Michendorf	12.437	12.505	+0,5	13,6	27,3
Amt Niemegk	4.670	4.303	-7,9	13,2	35,5
Nuthetal	9.077	8.260	-9,0	13,5	32,1
Schwielowsee	10.624	10.946	+3,0	12,5	28,9
Seddiner See	4.606	4.920	+6,8	12,9	25,4
Stahnsdorf	15.270	17.061	+11,7	14,0	25,6
Teltow	25.761	30.490	+18,4	13,5	25,1
Treuenbrietzen	7.475	6.826	-8,7	12,8	36,3
Werder (Havel)	25.695	27.352	+6,4	13,1	29,8
Wiesenburg/Mark	4.271	3.671	-14,0	10,1	39,8
Amt Wusterwitz	5.178	4.797	-7,4	12,6	30,0
Amt Ziesar	6.070	5.024	-17,2	9,9	42,0
Landkreis Potsdam-Mittelmark	213.214	214.183	+0,5	12,9	30,1

Daten: AfS Berlin-Brandenburg 2018b und AfS Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2018c, LBV 2018b.

Anmerkung: Basisjahr der Prognose ist 2016. Dargestellt ist die mittlere Variante der Bevölkerungsprognose.

Die Prognose geht vornehmlich für die im Berliner Umland liegenden Gemeinden von einem Bevölkerungszuwachs aus, während in den übrigen Ämtern und amtsfreien Gemeinden ein Bevölkerungsrückgang erwartet wird (vgl. Tabelle 3).

In der Altersstruktur sind entsprechend der Bevölkerungsentwicklung Veränderungen zu erwarten. Den vorliegenden Prognosedaten der mittleren Variante nach, entwickelt sich die Gruppe der unter 15-Jährigen, die für den Schüler- und Ausbildungsverkehr von zentraler Bedeutung ist, leicht negativ. Erwartet wird ein Rückgang von ca. 1,3 % bis zum Jahr 2030.

Bei der Gruppe der 15 bis unter 65-Jährigen wird eine Abnahme um 7,5 % und bei der Gruppe der Älteren ab 65 Jahre eine deutliche Zunahme um 8,7 % erwartet (vgl. Tabelle 3).

Alternative Bevölkerungsprognosen ausgewählter Ämter und amtsfreien Gemeinden

Im Rahmen der durch den Landkreis beauftragten Überplanung der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz²⁷ wurden weitere Bevölkerungsprognosen der Ämter und amtsfreien Gemeinden **Bad Belzig, Brück, Groß Kreutz (Havel), Kloster Lehnin und Treuenbrietzen** berücksichtigt. In Tabelle 4 sind diese dargestellt.

Tabelle 4: Eigene Bevölkerungsprognosen ausgewählter Ämter und amtsfreien Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Amt/ amtsfreie Gemeinde	Bevölke- rung 2017	Bevölkerung 2025 (AfS)	Bevölkerung 2025 (Gemeinde)	Veränderung zu 2017 [%] (AfS)	Veränderung zu 2017 [%] (Gemeinde)
Bad Belzig	11.126	9.800	10.500	-11,9	-5,6
Amt Brück	10.750	10.296	10.680	-4,2	-0,7
Groß Kreutz (Havel)	8.381	8.587	9.530	+2,5	+13,7
Kloster Lehnin	10.848	10.460	11.460	-3,6	+5,6
Treuenbriet- zen	7.475	7.114	7.820	-4,8	+4,6

Daten: Datenzulieferung der jeweiligen Gemeinde, AfS Berlin-Brandenburg 2018b und AfS Berlin-Brandenburg (Hrsg.) 2018c.

Aufgrund des relativ kurzen Prognosezeitraums ist die Aussagekraft der Prognosezahlen eingeschränkt. Deutlich werden die Unterschiede zur aktuellen Bevölkerungsprognose des Amtes für Statistik Berlin-Brandenburg. Für Bad Belzig wird nur ein Bevölkerungsrückgang von -5,6 % anstatt von -11,9 % vorausberechnet.

²⁷ Vgl. PTV 2019.

Kloster Lehnin und Treuenbrietzen gehen in ihren Prognosen von einem Bevölkerungszuwachs aus, während das Amt für Statistik Berlin-Brandenburg einen Bevölkerungsrückgang prognostiziert (vgl. Tabelle 4).

Entsprechend einem Hinweis der **Stadt Beelitz** im Rahmen des durchgeführten Beteiligungsverfahrens wird darauf hingewiesen, dass Untersuchungen eines integrierten Stadtentwicklungskonzepts zu Einschätzungen führen, die nicht mit den durch das Amt für Statistik veröffentlichten Prognosedaten für die Bevölkerungsentwicklung übereinstimmen.

Konkret wird durch die Stadt Beelitz auf einen Wachstumsimpuls durch die Entwicklung des Wohnstandortes in Beelitz-Heilstätten verwiesen. Die ermittelte Bevölkerungszunahme beträgt in diesem Szenario bis 2030 rd. 2.400 und bis 2040 rd. 2.500 zusätzliche Einwohner. Dies entspricht einem Anstieg der Einwohnerzahlen von 19 bis 21 % gegenüber dem Jahr 2016. Beelitz hätte im zweiten Szenario eine Einwohnerzahl von rd. 14.500 im Jahr 2030 zu verzeichnen, die bis zum Jahr 2040 leicht auf 14.700 Einwohner ansteigt.

2.1.3 Pkw-Bestand und Motorisierung

Kraftfahrzeugbestand und Motorisierungsgrad sind wichtige Indikatoren zur Einschätzung des Mobilitätsverhaltens der Bevölkerung. Die Verfügbarkeit von Kraftfahrzeugen lässt maßgeblich auf die hohe Bedeutung des Individualverkehrs schließen.

Der Bestand an zugelassenen Pkw ist im Landkreis Potsdam-Mittelmark von 2012 bis 2017 um 7,1 % angestiegen. Damit war der Anstieg im Landkreis Potsdam-Mittelmark stärker im Vergleich zum landesweiten Wert.

In den drei Ämtern und amtsfreien Gemeinden Niemegk (-0,5 %), Wiesenburg/Mark (-0,9 %) und Ziesar (-1,3 %) ist der Bestand an zugelassenen Pkw leicht gesunken (vgl. Tabelle 5). Diese Entwicklung deckt sich mit dem dort verzeichneten Bevölkerungsrückgang (vgl. Kapitel 2.1.2). Dahingegen kam es insbesondere in den Gemeinden Teltow (+16,6 %), Stahnsdorf (+12,5 %), Seddiner See (+11,4 %) und Werder (Havel) (+10,2 %) zu einem deutlichen Anstieg des Pkw-Bestandes (vgl. Tabelle 5).

Der Motorisierungsgrad (Anzahl Pkw je 1.000 Bewohner) im Landkreis Potsdam-Mittelmark verzeichnet zwischen 2012 und 2017 eine leichte Steigerung. Diese Steigerung ist stärker ausgeprägt als die Gesamtwerte für das Land Brandenburg sowie die Bundesrepublik Deutschland (vgl. Abbildung 5).

Tabelle 5: Bestand an zugelassenen Pkw in den Ämtern und amtsfreien Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark 2017, Veränderung gegenüber 2012

Amt/amtsfreie Gemeinde	Pkw-Bestand 2012	Pkw-Bestand 2017	Veränderung zu 2017 in %
Bad Belzig	5.937	6.042	+1,8
Beelitz	7.187	7.617	+6,0
Amt Beetzsee	4.997	5.149	+3,0
Amt Brück	6.215	6.545	+5,3
Groß Kreutz (Havel)	4.912	5.234	+6,6
Kleinmachnow	10.259	11.077	+8,0
Kloster Lehnin	6.688	6.949	+3,9
Michendorf	6.733	7.200	+6,9
Amt Niemegk	3.094	3.078	-0,5
Nuthetal	5.153	5.441	+5,6
Schwielowsee	5.756	6.161	+7,0
Seddiner See	2.166	2.412	+11,4
Stahnsdorf	8.277	9.309	+12,5
Teltow	11.996	13.983	+16,6
Treuenbrietzen	4.514	4.619	+2,3
Werder (Havel)	12.962	14.283	+10,2
Wiesenburg/Mark	2.709	2.684	-0,9
Amt Wusterwitz	3.043	3.110	+2,2
Amt Ziesar	3.646	3.598	-1,3
Landkreis Potsdam-Mittelmark	116.244	124.491	+7,1
Land Brandenburg	1.337.091	1.407.031	+5,2

Daten: KBA 2018.

Abbildung 5: Entwicklung des Motorisierungsgrades 2012 bis 2017



Quelle: IGES 2019. Eigene Berechnung.
Datengrundlage: DESTATIS 2018 sowie KBA 2018.

2.1.4 Wirtschaftsstrukturelle Situation

Arbeitsmarktentwicklung

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark weist eine über mehrere Jahre konstant positive Entwicklung bei der Beschäftigungszahl auf (vgl. Tabelle 6).

Die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten erhöht sich ausgehend vom Jahr 2012 bis zum Jahr 2017 um 12,5 %. In Folge dessen sinkt die Arbeitslosenquote im Jahresdurchschnitt auf 4,9 %.²⁸

²⁸ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2018a.

Tabelle 6: Arbeitsmarktentwicklung im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Jahr	Sozialversicherungspflichtige Beschäftigte	Arbeitslosenquote (Jahresdurchschnitt)
2012	54.206	6,9 %
2013	55.331	6,8 %
2014	57.452	6,3 %
2015	58.801	6,0 %
2016	60.330	5,8 %
2017	60.988	4,9 %

Daten: Bundesagentur für Arbeit 2018a.

Mit über 92 % der insgesamt 9.366 Unternehmen im Landkreis Potsdam-Mittelmark sind der Großteil Kleinunternehmen mit weniger als zehn sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Nur 0,2 % der Unternehmen sind Großunternehmen mit mehr als 250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten.²⁹

Handels-, Industrie- und Gewerbeschwerpunkte

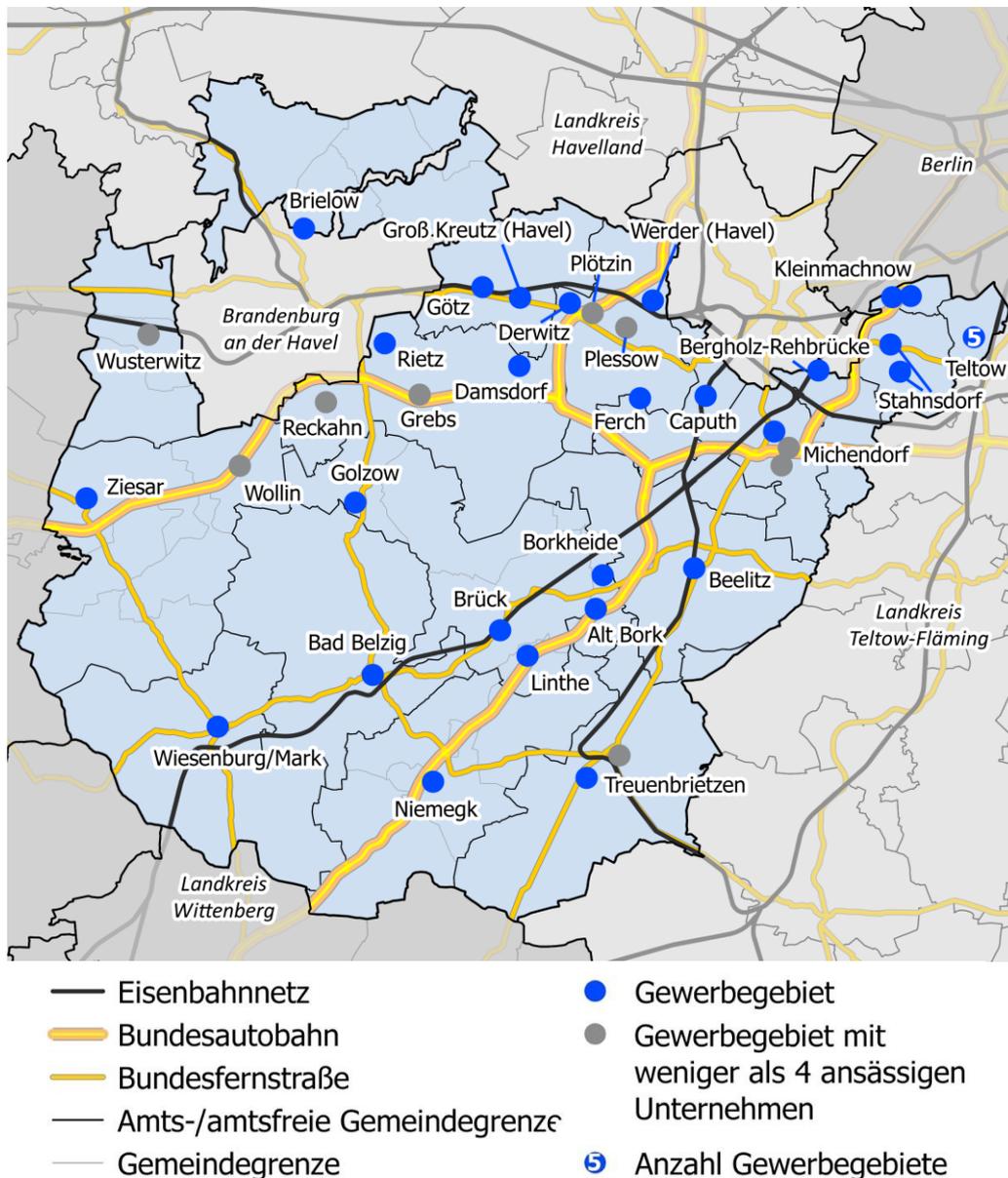
Von hoher Relevanz sind für den Landkreis Potsdam-Mittelmark vor allem die Wirtschaftsbereiche Dienstleistung, Handel, verarbeitendes Gewerbe, Baugewerbe, Verkehr und Lagerei sowie das Gesundheitswesen. Der größte Wirtschaftsbereich ist der Dienstleistungssektor. In diesem sind rund 74,2 % aller Beschäftigten tätig.³⁰

Die Mehrzahl der Gewerbestandorte im Landkreis Potsdam-Mittelmark konzentriert sich entlang der Korridore der BAB 2 und 9 und der Eisenbahnstrecken sowie im Berliner Umland. Eine Übersicht über die Gewerbestandorte bzw. Gewerbegebiete wird in Abbildung 6 dargestellt.

²⁹ Vgl. AfS Berlin-Brandenburg 2017.

³⁰ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2018c.

Abbildung 6: Gewerbegebiete im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Landkreis Potsdam-Mittelmark 2013 und 2019.

2.1.5 Schulstandorte

Allgemeinbildende Schulen und Schülerzahlen

Mit Stand Schuljahr 2017/2018 gibt es im Landkreis Potsdam-Mittelmark insgesamt 73 allgemeinbildende Schulen. Davon befinden sich 58 Schulen in öffentlicher und 15 Schulen in freier Trägerschaft (vgl. Tabelle 7).

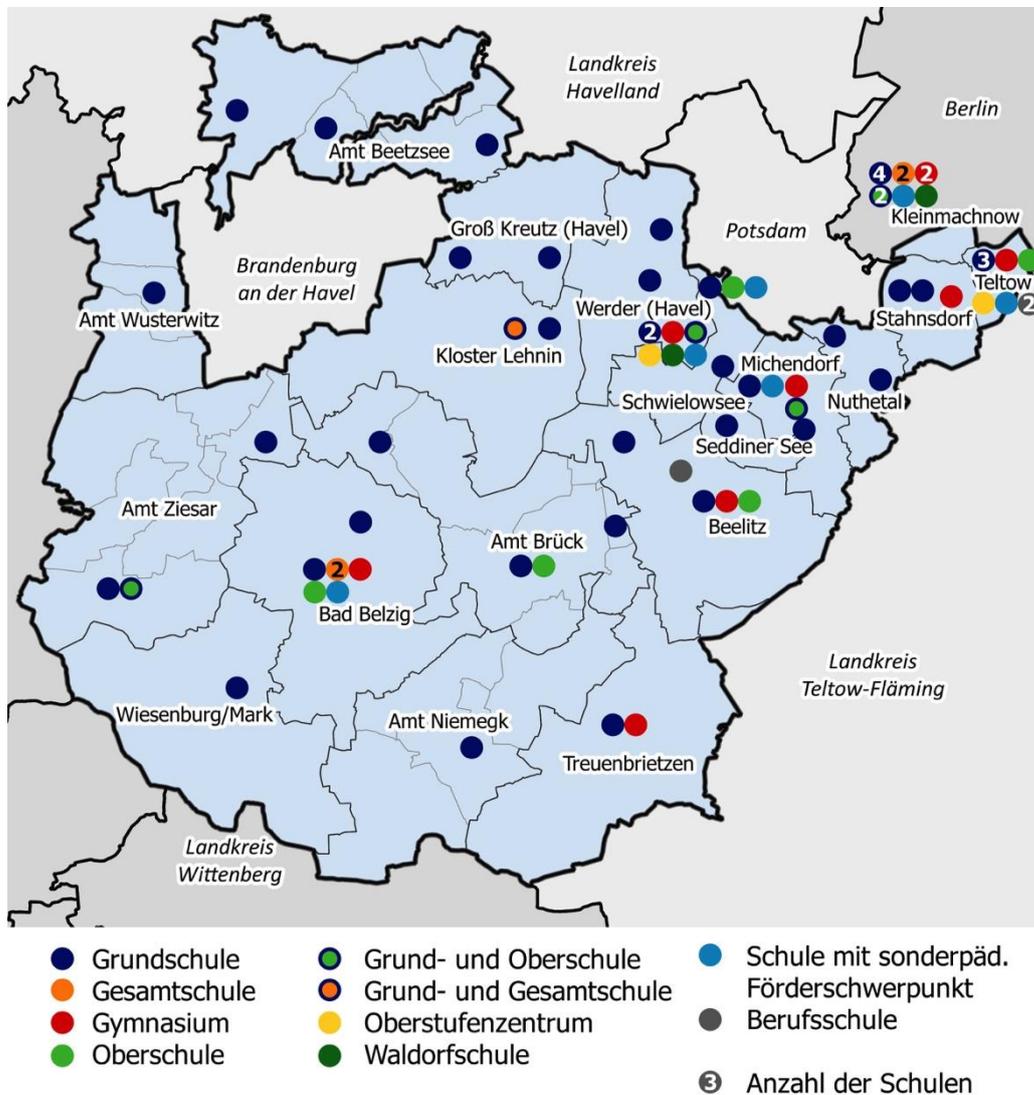
Tabelle 7: Schulen und Schülerzahlen im Landkreis Potsdam-Mittelmark
Schuljahr 2017/2018

Schulform	Anzahl Schulen	Anzahl der Schüler
Grundschulen	39 davon 3 in freier Trägerschaft	10.360
Grund- und Oberschulen	4 davon 1 in freier Trägerschaft	1.939
Oberschulen	5 davon 1 in freier Trägerschaft	997
Grund- und Gesamtschulen	1	607
Gesamtschulen	2 davon 1 in freier Trägerschaft	710
Gymnasien	9 davon 1 in freier Trägerschaft	5.078
Oberstufenzentren	2	3.059
Förderschulen	6 davon 3 in freier Trägerschaft	426
Berufsschulen (freie Trägerschaft)	3	513
Waldorfschulen (freie Trägerschaft)	2	639
Gesamtanzahl im Landkreis	73	24.328

Daten: Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018c.

Abbildung 7 zeigt die räumliche Verteilung der Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Eine Übersicht über alle Schulen mit Zuordnung von Schultypen, Schulträgern sowie Schülerzahlen wird im Anhang A4 dargestellt.

Abbildung 7: Schulstandorte der allgemeinbildenden Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Schuljahr 2017/2018



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018c.

Standorte der Berufsschulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark befinden sich Berufsschulstandorte in Beelitz-Heilstätten (Akademie für Sozial- und Gesundheitsberufe) und Teltow (Berufliche Schule für Hotellerie und Gastronomie sowie Evangelisches Diakonissenhaus Berlin Teltow Lehnin – Fachschule für Sozialwesen).

2.1.6 Prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen und Schulstandorte im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Die Anzahl der Schülerinnen und Schüler an allgemeinbildenden Schulen des Landkreises Potsdam-Mittelmark seit dem Schuljahr 2013/2014 bis zum Schuljahr 2017/2018 konstant positiv entwickelt.

Der Schulentwicklungsplan 2018/2019 – 2023/2024 geht von stagnierenden und in einigen Bereichen des Landkreises auch weiter steigenden Schülerzahlen aus. Einige Schulen sollen räumlich erweitert werden. Sofern an den vorhandenen Standorten keine zusätzlichen räumlichen Kapazitäten geschaffen werden können, sollen ggf. sogar weitere Schulstandorte geschaffen werden.

Die Prognose des Schulentwicklungsplans deckt sich mit der prognostizierten Bevölkerungsentwicklung der Altersgruppe der unter 15-Jährigen im Landkreis. Allerdings geht die Bevölkerungsprognose ab den Jahren 2023 bzw. 2024 von einem leichten Rückgang der Altersgruppe der unter 15-Jährigen aus. In der Gesamtbetrachtung für den Landkreis Potsdam-Mittelmark ist diese erwartete Entwicklung jedoch weitestgehend vernachlässigbar, da in der unteren Variante in absoluten Zahlen die Entwicklung insgesamt minus ca. 1.500 Jugendliche umfasst, in der oberen Variante entspricht die Prognosezahl für 2030 der Zahl der unter 15-Jährigen aus dem Jahr 2016.

Langfristig ist die Entwicklung der Altersgruppe der unter 15-Jährigen je Planregion sehr unterschiedlich ausgeprägt. Während in Ziesar ein Rückgang bis 2030 von 26,9 % oder aber in Kloster Lehnin von 11,2 % erwartet wird, wird für Groß Kreutz (Havel) von einer Zunahme um 28,4 % ausgegangen. Allerdings ist auch hier die Betrachtung der absoluten Zahlen zur Beurteilung wichtig, da dadurch die scheinbar hohe Zu- bzw. Abnahme relativiert wird (Ziesar: Abnahme um ca. 180 Jugendliche, Kloster Lehnin: Abnahme um ca. 140 Jugendliche, Groß Kreutz (Havel): Zunahme um ca. 300 Jugendliche). Entsprechend Informationen der Gemeinde Kloster Lehnin ist dort nach Umbaumaßnahmen ein Zuwachs auf ca. 1000 Schüler zu erwarten.

Schulschließungen sind innerhalb der nächsten fünf Jahre nicht vorgesehen. Veränderungen sind ab dem Schuljahr 2018/2019 jedoch in der Hinsicht geplant, dass eine Gesamtschule in Teltow errichtet werden soll, in welche die bestehende Mühlendorf-Oberschule aufgeht. Des Weiteren soll das Gymnasium „Am Burgwall“ in Treuenbrietzen in eine Gesamtschule umgewandelt werden.³¹

2.1.7 Verflechtungen in der Schülerbeförderung

Insbesondere bei Schulen in freier Trägerschaft sowie bei öffentlichen Schulen in unmittelbarer Nähe zu anderen Gebietskörperschaften, v.a. im Bereich Teltow,

³¹ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018c.

Kleinmachnow und Stahnsdorf, stammt ein Teil der Schülerinnen und Schüler aus anderen Landkreisen, kreisfreien Städten und dem Land Berlin.

Im weiterführenden Bereich werden vielfach auch Schulen in Brandenburg an der Havel und Potsdam von Schülern aus angrenzenden Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark besucht. Während vornehmlich Schülerinnen und Schüler aus der Gemeinde Kloster Lehnin³² und dem Amt Ziesar weiterführende Schulen in Brandenburg an der Havel besuchen, nutzen insbesondere Schülerinnen und Schüler aus den Städten und Gemeinden Werder (Havel), Schwielowsee, Michendorf und Nuthetal auch Schulangebote in Potsdam.

Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schüler

Die Darstellung zu den einzelnen Quelle-Ziel-Beziehungen zwischen Schulstandort und Wohnort der Schüler werden im Anhang A5 dargestellt.

Auswirkung der freien Schulwahl

Gemäß § 50 Abs. 4 Satz 2 BbgSchulG können Erziehungsberechtigte oder volljährige Schüler die weiterführende Schule bei verfügbarer Aufnahmekapazität selbst wählen.

Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Wahlfreiheit des Schulstandortes nicht mit einer Übernahme von Beförderungskosten im Sinne der geltenden Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten einhergeht.

2.1.8 Verflechtung von Beschäftigten im Landkreis Potsdam-Mittelmark (Pendler)

Wichtige Kenngrößen für den Mobilitätsbedarf können aus den Verkehrsverflechtungen von sozialversicherungspflichtig Beschäftigten abgeleitet werden (Pendler). Die Analyse der Pendlerdaten für den Landkreis Potsdam-Mittelmark erfolgt auf Grundlage von Daten der Bundesagentur für Arbeit zu Anzahl, Wohn- und Arbeitsort der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (Datenstand 30.06.2017).

Ein- und Auspendler

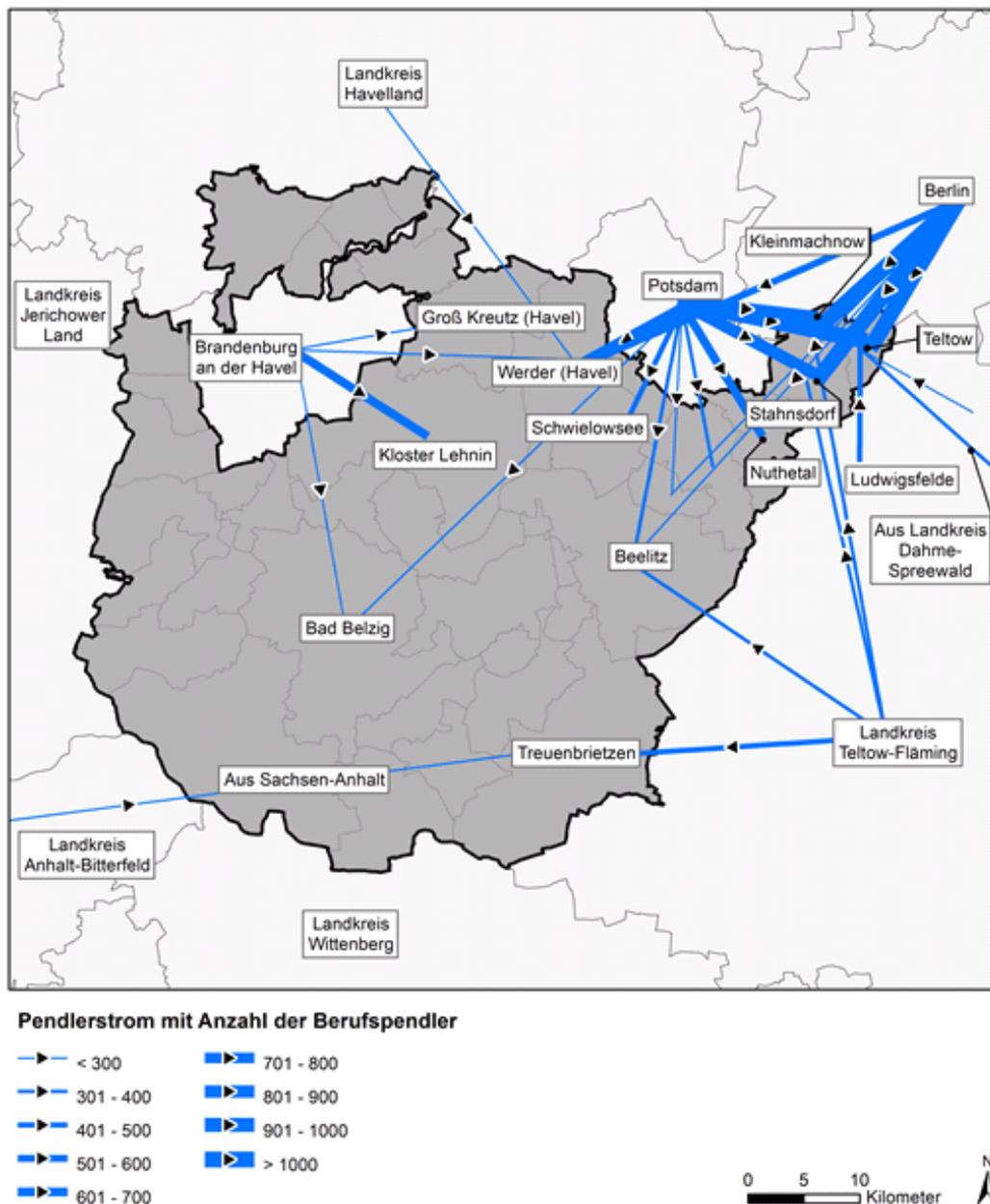
Insgesamt werden in den Pendlerdaten zum 30.06.2017 45.307 Einpendler sowie 69.197 Auspendler ausgewiesen. Mehr als 63 % der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten mit Wohnort im Landkreis Potsdam-Mittelmark haben ihren Arbeitsort außerhalb des Landkreises. Der Landkreis weist damit die höchste Auspendlerquote in ganz Brandenburg auf. Die Einpendlerquote ist mit 49,1 % ebenfalls eine der höchsten im Bundesland Brandenburg.³³

³² Aufbauend auf Angaben der Gemeinde Kloster Lehnin wird dort ab 2020 eine weiterführende Schule angeboten.

³³ Vgl. Bundesagentur für Arbeit 2018a.

Die stärksten Pendlerströme in den Landkreis hinein sind aus Berlin und Potsdam in die Gemeinden Kleinmachnow, Stahnsdorf und Teltow festzustellen. Weiterhin gibt es deutliche Verflechtungen aus dem Landkreis Teltow-Fläming in Richtung Teltow und Treuenbrietzen sowie Pendlerbeziehungen aus Brandenburg an der Havel in Richtung der Gemeinde Kloster Lehnin (vgl. Abbildung 8).

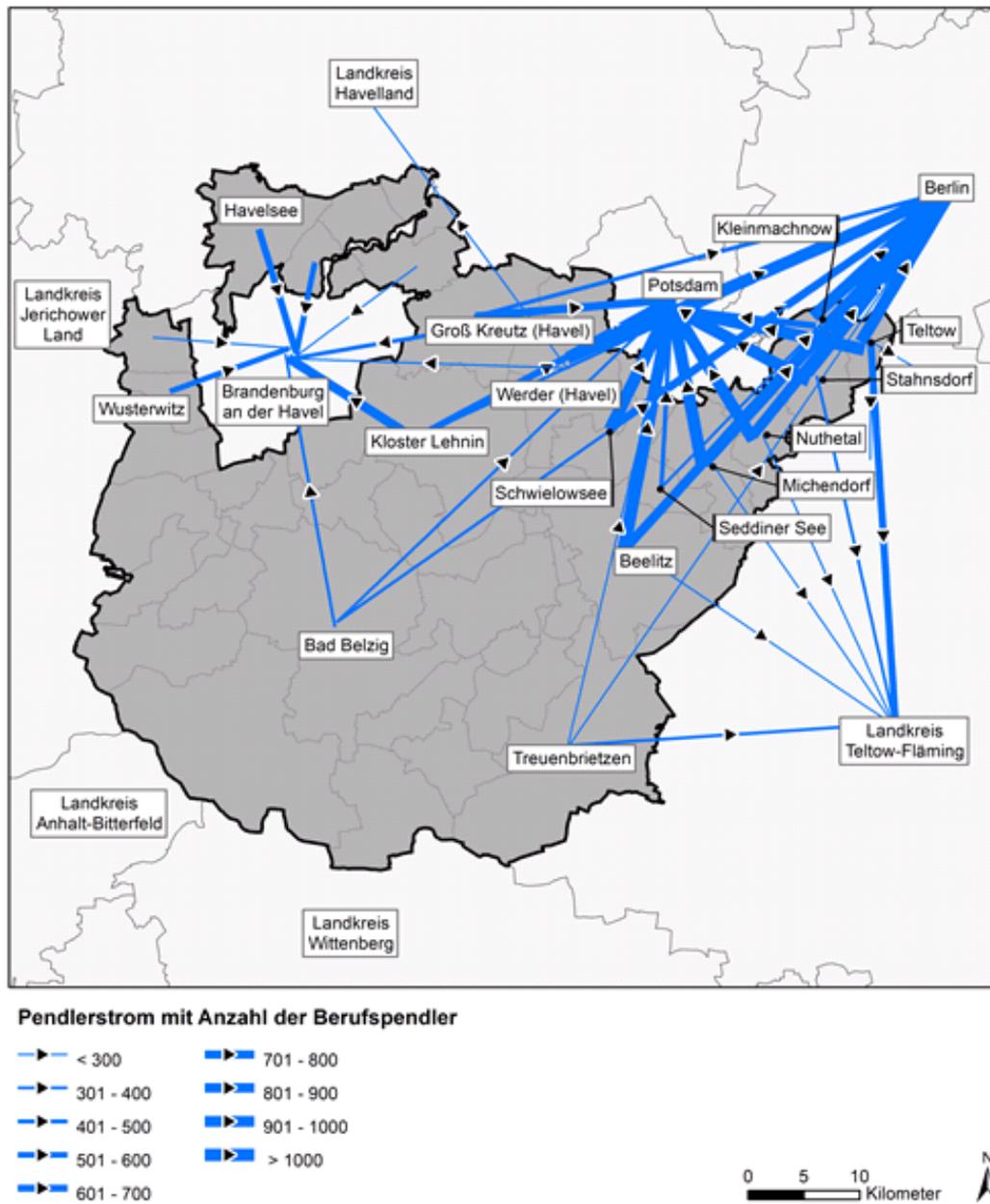
Abbildung 8: Einpendler in den Landkreis Potsdam-Mittelmark



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Daten: Bundesagentur für Arbeit 2018b.
 Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 200 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

Die Zielorte der Auspendler konzentrieren sich ähnlich der Quellorte der Einpendler auf Berlin und Potsdam, die Nachbarlandkreise Teltow-Fläming und Havelland sowie die Stadt Brandenburg an der Havel (vgl. Abbildung 9).

Abbildung 9: Auspendler aus den Ämtern und amtsfreien Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

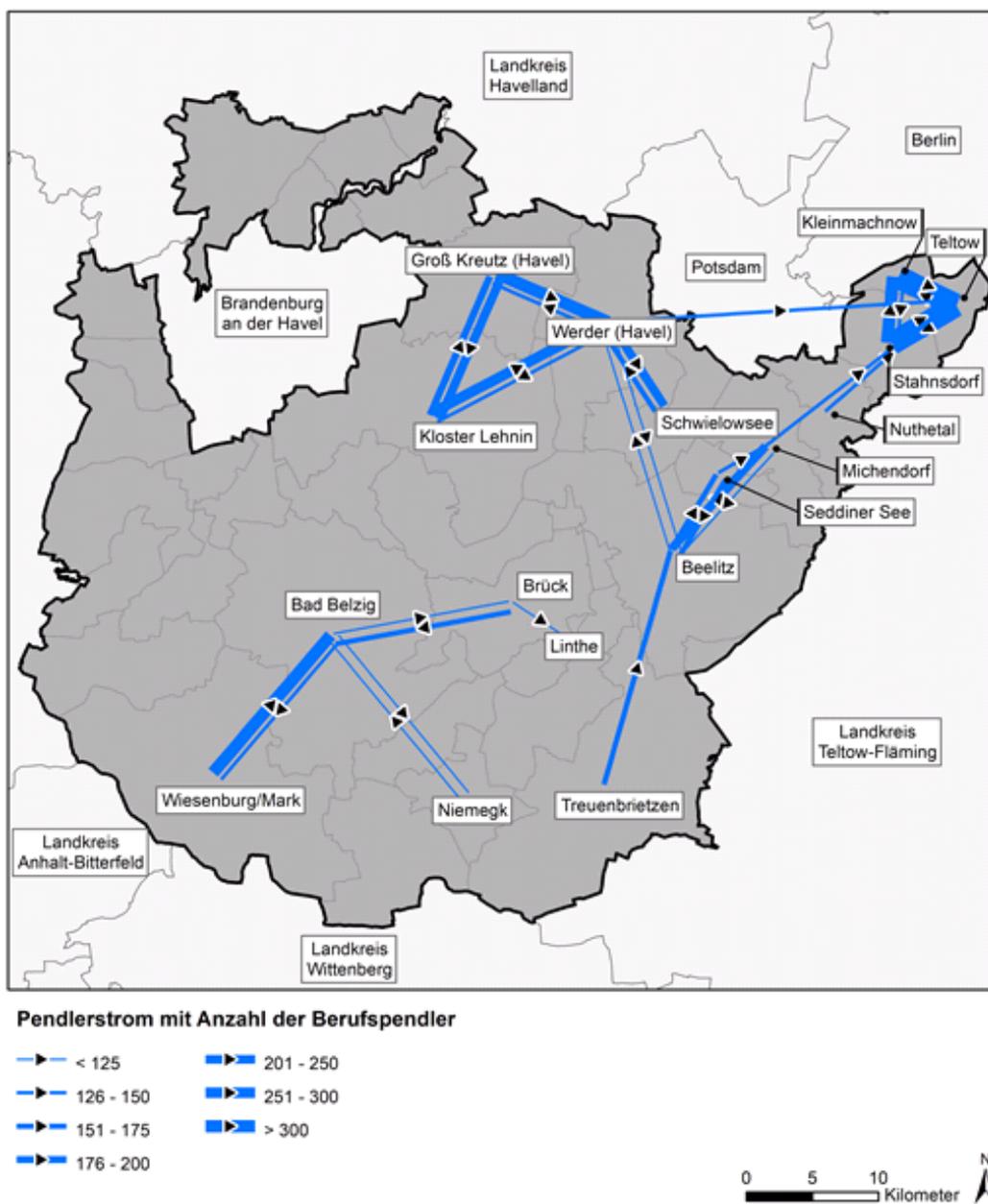
Daten: Bundesagentur für Arbeit 2018b.

Anmerkung: Es werden Pendlerströme ab 200 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

Pendler innerhalb des Landkreis Potsdam-Mittelmark (Binnenpendler)

Angesichts des hohen Gewichts der Städte Berlin, Potsdam und Brandenburg an der Havel als Pendlerquell- und vor allem -zielorte für die Gemeinden des Landkreises Potsdam-Mittelmark sind die kreisinternen Pendlerverflechtungen vergleichsweise schwächer ausgeprägt. Innerhalb des Landkreises pendeln derzeit ca. rund 15.400 Personen (ohne Binnenpendler innerhalb einer Gemeinde). Die Pendlerverflechtungen innerhalb des Landkreises Potsdam-Mittelmark sind stark auf die zentralen Orte ausgerichtet (vgl. Abbildung 10).

Abbildung 10: Pendler innerhalb des Landkreises Potsdam-Mittelmark



Daten:	Bundesagentur für Arbeit 2018b.
Anmerkung:	Es werden Pendlerströme ab 100 Pendlern auf der Basis von Ämtern und amtsfreien Gemeinden dargestellt.

2.1.9 Tourismus & Freizeit

Freizeit- und Touristische Schwerpunkte

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat Anteil an den zwei touristischen Reiseregionen: Fläming und Havelland. Die Naturparks

- ◆ Naturpark „Hoher Fläming“
- ◆ Naturpark „Nuthe-Nieplitz“ sowie
- ◆ Naturpark „Westhavelland“

bilden für den Landkreis eine wichtige Grundlage zur Vermarktung als touristische Destination. Die touristischen Schwerpunkte im Landkreis liegen im Natur-, Kultur-, Wasser- und Aktivtourismus.³⁴ Weiterhin verlaufen touristisch vermarktete Ferienstraßen und Wanderwege wie der Kunstwanderweg Hoher Fläming, der Burgenwanderweg, der Flämingradweg sowie Teilabschnitte der Deutschen Alleenstraße durch den Landkreis. Dies wird ergänzt durch ein ausgebautes Netz an touristischen Fernrad- und Fernwanderwegen wie z.B.

- ◆ Europaradweg R1,
- ◆ Havelradweg,
- ◆ Tour Brandenburg,
- ◆ Fontane-Radtour,
- ◆ Storchenradweg,
- ◆ 66-Seen-Wanderweg sowie
- ◆ Europäischer Fernwanderweg E11.

Die Reiseregion Fläming erstreckt sich über die Bundesländer Brandenburg und Sachsen-Anhalt und besitzt verschiedene Freizeit- und Touristische Schwerpunkte. Dazu gehören im Landkreis Potsdam-Mittelmark unter anderem die Burgen Rabenstein (Rabenstein/Fläming) und Eisenhardt (Bad Belzig), das Schloss Wiesenburg (Wiesenburg/Mark), der Barfußwanderweg (Bad Belzig), der Baumkronenpfad und die Beelitzer Heilstätten (Beelitz-Heilstätten) sowie die Stein-Therme (Bad Belzig).³⁵

Die Reiseregion Havelland umfasst Teile des nördlichen Landkreises Potsdam-Mittelmark, weite Teile des Landkreises Havelland sowie die Stadt Brandenburg an der Havel. Schwerpunkte in den Bereichen Tourismus und Freizeit sind im Bereich des Landkreises Potsdam-Mittelmark insbesondere die zahlreichen Seen,

³⁴ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018d.

³⁵ Vgl. Tourismusverband Fläming e.V. 2018.

der Panoramaweg Werderobst, die Schlösser Caputh (Schwielowsee) und Reckahn sowie das jährlich stattfindende Baumblütenfest in Werder (Havel).³⁶

Im Bereich der Stadt Beelitz haben sich zudem stark besuchte Freizeitschwerpunkte wie der Baumkronenpfad in Beelitz-Heilstätten, der dazu nahegelegene Barfußpark, der Spargel- und Erlebnishof in Klaistow, der Spargelhof Jakobs in Beelitz an der B2 oder aber der Spargelhof Jakobs in Schäpe entwickelt.

Tourismusentwicklung

Die Entwicklung der Gästeankünfte im Landkreis Potsdam-Mittelmark weist im Vergleich von 2017 mit 2012 eine positive Entwicklung auf. Im Vergleich zum Jahr 2012 lagen die Gästezahlen im Jahr 2017 um 14,4 % höher (vgl. Tabelle 8).

Tabelle 8: Entwicklung der Gästeankünfte 2012 bis 2017 im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Jahr	Gästezahlen	Veränderung zum Vorjahr in %
2012	361.661	-
2013	382.147	5,7
2014	410.149	7,3
2015	409.484	-0,2
2016	388.281	-5,2
2017	413.865	6,6

Daten: Amt für Statistik Berlin-Brandenburg 2018d.

Anmerkung: Datenstand jeweils zum Stichtag 31.12.

Touristische Radwegekonzeption

Seit dem Jahr 2012 verfügt der Landkreis Potsdam-Mittelmark über eine touristische Radwegekonzeption, die 2018 fortgeschrieben wurde. Ziel der touristischen Radwegekonzeption ist die Erweiterung sowie qualitative Verbesserung der touristischen Radwegeinfrastruktur sowie die Entwicklung sowie Verbesserung von regionalen bzw. örtlichen, erlebnisorientierten Radrouten. Darüber hinaus sollen die in der jeweiligen Reiseregion vorhandenen Radrouten und Radtouren als Gesamtprodukt der Region vermarktet werden. Teil der touristischen Radwegekonzeption ist dabei unter anderem die Knotenpunktwegweisung, mit deren Hilfe die Orientierung für Radfahrer erleichtert werden soll.³⁷

³⁶ Vgl. Tourismusverband Havelland e.V. 2018.

³⁷ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018b.

2.2 Derzeitiges Angebot im Öffentlichen Verkehr

2.2.1 Verkehrsangebot im SPNV

Der SPNV liegt in der Verantwortung des Landes Brandenburg als Aufgabenträger entsprechend § 3 Abs. 1 ÖPNVG BB und umfasst die in Tabelle 9 dargestellten Verkehre. Eine Übersicht über das konkrete derzeitige Leistungsangebot des SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird im Anhang A2 dargestellt.

Die SPNV-Leistungen werden durch die DB Regio AG, die S Bahn Berlin GmbH und die Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH (ODEG) auf Basis verkehrsvertraglicher Regelungen mit den jeweils betroffenen Ländern Berlin, Brandenburg und Sachsen-Anhalt erbracht.

Die nach derzeitigem Stand zukünftig vorgesehenen SPNV-Leistungen sind in Tabelle 10 abgebildet. Verbesserungen gegenüber dem Status quo sind insbesondere beim RE1 und dem RE7 durch Taktverdichtungen vorgesehen.

Tabelle 9: Status quo SPNV-Angebote 2018 im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE1 (Cottbus -) Frankfurt (Oder) - Berlin - Werder (Havel) - Brandenburg an der Havel - Magdeburg	Teilnetz Stadtbahn 1	DB Regio AG	30 Min (Magdeburg - Brandenburg an der Havel 1 h)	12/2011 – 12/2022
RE4 (Stendal -) Rathenow - Berlin - Teltow - Ludwigsfelde (- Jüterbog)	Teilnetz Stadtbahn 2	ODEG GmbH	1 h	12/2011 – 12/2022
RE7 Dessau - Bad Belzig - Michendorf - Berlin - Wünsdorf	Teilnetz Stadtbahn 1	DB Regio AG	1 h (Sa, So, F Dessau - Bad Belzig 2 h)	12/2011 – 12/2022
RB22 Königs Wusterhausen - Saarmund - Golm - Potsdam - Berlin	Teilnetz Stadtbahn 1	DB Regio AG	1 h	12/2011 – 12/2022
RB23 Potsdam - Schwielowsee - Michendorf	Teilnetz Stadtbahn 1	DB Regio AG	1 h (Sa, So, F 2 h)	12/2011 – 12/2022
RB33 Berlin Wannsee - Michendorf - Beelitz - Treuenbrietzen - Jüterbog	Teilnetz Stadtbahn 2	ODEG GmbH	1 h (Sa, So, F 2 h) (Beelitz - Jüter- bog 2 h außer- halb HVZ)	12/2011 – 12/2022
RB51 Brandenburg an der Havel – Premnitz - Rathenow	Teilnetz Stadtbahn 2	ODEG GmbH	1 h (Sa, So, F vormit- tags 2 h)	12/2011 – 12/2022
S25 Hennigsdorf (bei Berlin) - Teltow Stadt	Teilnetz Nord-Süd	S Bahn Ber- lin GmbH	20 Min (zusammen 10 Min)	12/2017 – 09/2023 (Verlängerungsop- tion bis 06/2025)
S26 Berlin Waidmannslust - Teltow Stadt				

Daten: VBB 2018a und MIL 2018.

Tabelle 10: Planung SPNV-Angebote 2022 im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Angebot	Teilnetz	Betreiber	Takt	Laufzeit
RE1 (Cottbus -) Frankfurt (Oder) - Berlin - Werder (Havel) - Brandenburg an der Havel - Magdeburg	Netz Elbe Spree Los 1	ODEG GmbH	30 Min (Magdeburg - Brandenburg an der Havel 1 h) Frankfurt (Oder) - Brandenburg an der Havel 3 Fahrten/h in HVZ	12/2022 – 12/2034
RE4 (Stendal -) Rathenow - Berlin - Jüterbog - Falkenberg (Elster)/Lutherstadt Wittenberg	Netz Nord-Süd	Vergabe ausstehend	1 h; (Richtung Wittenberg 2 h; Richtung Falkenberg 2 h)	12/2026 – 12/2038 (Übergangszeit 2022 - 2026)
RE7 Dessau - Bad Belzig - Berlin - Wünsdorf - Senftenberg	Netz Elbe Spree Los 3	DB Regio AG	1 h (Sa, So, F Dessau - Bad Belzig 2 h) Bad Belzig - Berlin-Wannsee 30 Min	12/2022 – 12/2034
RB22 Königs Wusterhausen - Flughafen BER - Golm - Potsdam - Griebnitzsee	Netz Elbe Spree Los 3	DB Regio AG	1 h	12/2022 – 12/2034
RB23 Golm - Potsdam Hbf - Berlin - Flughafen BER	Netz Elbe Spree Los 3	DB Regio AG	1 h	12/2022 – 12/2034
RB33 Potsdam - Michendorf - Beelitz - Treuenbrietzen - Jüterbog	Netz Elbe Spree Los 4	ODEG GmbH	1 h (Sa, So, F 2 h) (Beelitz - Jüterbog 2h außerhalb HVZ) Potsdam - Beelitz Sa, So, F 2 h	12/2022 – 12/2034
RB37 Beelitz - Potsdam-Rehbrücke³⁸	Netz Elbe Spree Los 4	ODEG GmbH	1 h (Sa, So, F 2 h)	12/2022 – 12/2034
RB51 Brandenburg an der Havel - Premnitz - Rathenow	Netz Elbe Spree Los 4	ODEG GmbH	1 h (Sa, So, F vormittags 2 h)	12/2022 – 12/2034
S25 Hennigsdorf (bei Berlin) / S26 Berlin Waidmannslust - Teltow Stadt	Teilnetz Nord-Süd	Vergabe ausstehend	zusammen 10 Min	12/2023 – 12/2033

Daten: MIL 2018.

³⁸ Weiterführung nach Berlin als optionale Verkehrsleistung.

2.2.2 Schienenpersonenfernverkehr (SPFV)

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark gibt es keine Zugangsstellen mit Anschluss an den SPFV.

Der Anschluss an den SPFV ist durch Umsteigeverbindungen über die nächstgelegenen SPFV-Bahnhöfe Potsdam Hbf, Lutherstadt Wittenberg Hbf, Brandenburg an der Havel Hbf und insbesondere Berlin Hbf möglich. Von Berlin Hbf aus bestehen über 330 Zugverbindungen nach ganz Deutschland sowie zu verschiedenen Zielen in europäische Nachbarstaaten.

2.2.3 Fernbuslinienverkehr

Viele Städte und Regionen in Deutschland profitieren seit der Umsetzung der Marktliberalisierung zum 01. Januar 2013 von neuen Fernbuslinienverkehren. Im Landkreis Potsdam-Mittelmark gibt es aufgrund der Nähe zur Metropole Berlin und dem Oberzentrum Potsdam keine eigenen Zugangsstellen des Fernbuslinienverkehrs. Die nächstgelegenen Fernbushalte außerhalb des Kreisgebiets befinden sich in Potsdam Hbf, Berlin-Wannsee sowie Berlin ZOB.

2.2.4 Fährverkehr

Die Stadt Havelsee betreibt eine Fährverbindung zwischen den Ortsteilen Pritzerbe und Kützkow. Die Fähre verkehrt montags bis freitags zwischen 4:50 und 22:30 Uhr, samstags zwischen 6:30 und 00:00 Uhr sowie sonn- und feiertags zwischen 7:00 und 22:30 Uhr. Es besteht ein 20-Minuten-Takt, wobei die Fähre größtenteils nach Bedarf verkehrt.³⁹

Weiterhin existieren Fährverbindungen zwischen Caputh und Geltow sowie zwischen Schmergow und Ketzin (Landkreis Havelland).

2.2.5 Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV

Im Landkreis verfügen derzeit sieben Verkehrsunternehmen über Liniengenehmigungen im kommunalen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Weitere Verkehrsunternehmen bieten Verkehrsleistungen im kreisübergreifenden Verkehr an, wobei die Liniengenehmigungen in Aufgabenträgerschaft angrenzender Landkreise, kreisfreier Städte und Länder liegen (vgl. Tabelle 11).

³⁹ Vgl. <http://www.amt-beetzsee.de/seite/294659/f%C3%A4hre-pritzerbe.html>.

Tabelle 11: Verkehrsunternehmen des kommunalen ÖPNV, Liniengenehmigungen und Laufzeit der Liniengenehmigungen im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Verkehrsunternehmen	Linien	Laufzeit bis
Landkreis Potsdam-Mittelmark		
A. Reich GmbH	1	31.05.2026
Fritz Behrendt OHG	7	31.05.2026
Omnibusbetrieb Gustav Wetzel	4	31.05.2026
Omnibusverkehr Armin Glaser	2	31.05.2026
Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange	3	31.05.2026
regiobus Potsdam Mittelmark GmbH	61	31.05.2026
Sabinchen Touristik GmbH	1	31.05.2026
Brandenburg an der Havel		
Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH (VBBBr)	1	31.05.2026
Potsdam		
Günter Anger GmbH & Co. Omnibusvermietung KG	1	k.A.
Verkehrsbetrieb in Potsdam GmbH (ViP)	2	k.A.
Landkreis Havelland		
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (HVG)	2	31.05.2026
Landkreis Jerichower Land		
Nahverkehrsgesellschaft Jerichower Land mbH (NJL)	2	28.02.2029
Landkreis Teltow-Fläming		
Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming GmbH (VTF)	4	31.07.2026

Daten: VBB 2018a, Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie Angaben der Verkehrsunternehmen.

Anmerkung: Die Linien 619 und 621 werden gemeinschaftlich von regiobus PM und VTF betrieben. Sie liegen in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark und werden daher in der Darstellung regiobus PM zugeteilt.

Betriebsleistung

Im Jahr 2017 betrug die Betriebsleistung der Verkehrsunternehmen mit Liniengenehmigungen für 78 Linien im Landkreis Potsdam-Mittelmark insgesamt ca. 11 Mio. Kilometer (vgl. Tabelle 12).

Tabelle 12: Betriebsleistung im kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark

Verkehrsunternehmen	Betriebsleistung 2017 in km
A. Reich GmbH	63.923
Fritz Behrendt OHG	543.378
Omnibusbetrieb Gustav Wetzel	304.694
Omnibusverkehr Armin Glaser	150.172
Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange	369.139
regiobus Potsdam Mittelmark GmbH	9.403.000
Sabinchen Touristik GmbH	85.903
Insgesamt	10.920.209

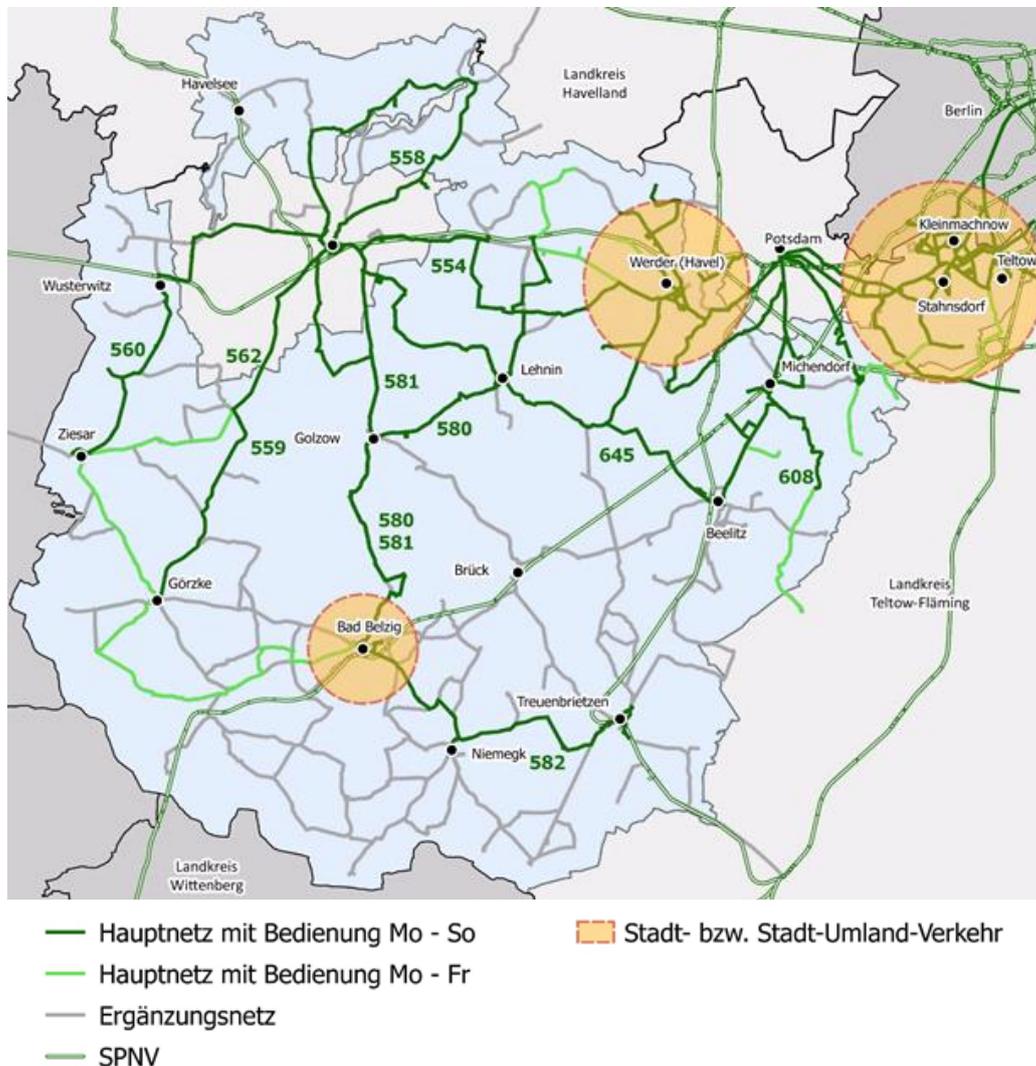
Daten: LK PM 2019. Angaben beinhalten Fahrplankilometer im Linienverkehr sowie Nutzwagenkilometer für durchgeführte Bedarfsfahrten.

2.2.6 Übersicht über Liniennetz und Angebotsformen

In Abbildung 11 wird das derzeitige Liniennetz (kommunaler ÖPNV sowie SPNV) des Landkreises Potsdam-Mittelmark dargestellt.

In Anhang A3 erfolgt eine detaillierte Darstellung nach Linien, Betreibern und zur Angebotshäufigkeit in den Bedienungszeiträumen Montag - Freitag (Schultage), Montag - Freitag (Ferientage), Samstag und Sonntag. Soweit vorhanden werden derzeitige Taktfolgezeiten aber auch etwaige Elemente flexibler Betriebsformen dargestellt.

Abbildung 11: Status quo Liniennetz im Landkreis Potsdam-Mittelmark (Übersicht)



Karte: IGES 2019. Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016
 Daten: VBB 2018a, Fahrpläne der Verkehrsunternehmen. Stand April 2019.

Die Angebote des kommunalen ÖPNV lassen sich einerseits auf Basis der bisher entsprechend NVP formulierten Kategorien Haupt- und Ergänzungsnetz sowie Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr kategorisieren (vgl. Abbildung 11).

Aus Kundensicht sind jedoch unterschiedliche Produkte des kommunalen ÖPNV zu unterscheiden (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Derzeitige Produkte des ÖPNV



Abbildung: IGES 2019.

2.2.7 PlusBus-Linien

PlusBus-Linien sind höherwertige Linien des kommunalen ÖPNV, die insbesondere die in der VVPlusBus vorgegebenen Merkmale erfüllen. Die wesentlichen Vorgaben dieser Vorschrift werden nachfolgend zusammengefasst:

- ◆ Regelmäßiger Taktverkehr: Montag bis Freitag mindestens 15 Fahrtenpaare im Stundentakt zwischen 5:30 bzw. 6:30 Uhr und 19:30 Uhr bzw. 20:30 Uhr über die gesamte Linienlänge,
- ◆ Wochenendbedienung: über beide Tage mindestens zwölf Fahrtenpaare (Samstag mindestens sechs und an Sonn- und Feiertagen mindestens fünf Fahrtenpaare),
- ◆ Bahn-Bus-Verknüpfung muss grundsätzlich an mindestens einem SPNV-Zugangspunkt mit Umsteigezeiten von maximal 15 Minuten in Verknüpfung der Hauptrelationen gesichert sein,
- ◆ Anbindung von mindestens einem Mittel- oder Oberzentrum der Landesplanung, Linien, die nur innerhalb des Berliner Tarifbereichs C fahren, müssen mindestens zwei Zentren der Landesplanung miteinander verbinden (Mittel- und Oberzentren), die nicht mit direkten SPNV-Linien verbunden sind,
- ◆ Geradlinige direkte Linienführung ohne Stichfahrten, ein einheitlicher Linienverlauf über alle Fahrten und der Hin- und Rückweg über gleiche Linienstrecken,
- ◆ Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen.

Im Landkreis wurden bisher acht PlusBus-Linien umgesetzt.

Abbildung 13: PlusBus-Linien Landkreis Potsdam-Mittelmark

<p>PlusBus Beelitz-Zauche</p> <ul style="list-style-type: none">• Linie 641: Beelitz – Fichtenwalde – Glindow – Werder (Havel)• Linie 643: S Potsdam Hbf – Neuseddin – Beelitz• Linie 645: Beelitz – Fichtenwalde – Lehnin	<p>PlusBus Emsterland</p> <ul style="list-style-type: none">• Linie 554: Lehnin – Damsdorf - Brandenburg a. d. Havel
<p>PlusBus Hoher Fläming</p> <ul style="list-style-type: none">• Linie 553: Brandenburg a. d. Havel – Rietz – Netzen – Lehnin• Linie 580: Bad Belzig – Lehnin – Werder (Havel) – Potsdam• Linie 581: Bad Belzig – Brandenburg a. d. Havel• Linie 582: Bad Belzig – Niemegek – Treuenbrietzen	

Abbildung: IGES 2019.

Abweichend von den Vorgaben der VVPlusBus wird auf allen Linien auch an den Verkehrstagen Samstag, Sonn- und Feiertag ein Taktverkehr – hier im 2-Stunden-Takt – angeboten.

2.2.8 Regionalverkehrslinien

Regionalverkehr ist die gängige Sammelbezeichnung für alle Angebote des Busverkehrs, die aus Kundensicht nicht als Stadtverkehrslinien wahrgenommen werden. Eine eindeutige Definition existiert hierfür jedoch nicht.

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark können auch die PlusBus-Linien und die touristisch vermarktete Burgenlinie als hochwertige Form des Regionalverkehrs angesehen werden.

Auf einzelnen Regionalverkehrslinien werden u.a. in Zeiten schwacher Nachfrage kleine Fahrzeuggrößen in Form von Linientaxis eingesetzt.

2.2.9 Touristisch vermarktete Linien

Die Burgenlinie⁴⁰ ist das bisher prominenteste Produkt des kommunalen ÖPNV, das neben der Beförderung auch die touristische Vermarktung von regionalen Zielen des Hohen Fläming mitdenkt und einbezieht.

Es handelt sich derzeit um ein täglich mit 5 Fahrtenpaaren (annähernd 2-Stunden-Takt) verkehrendes Angebot. Zunächst war ein saisonaler Betrieb angedacht, wobei eine Weiterentwicklung des Fahrtenangebots in Planung ist.

Weiterhin werden folgende Linien in touristischer Form vermarktet bzw. Informationen als Kombination aus Fahrplan- und touristischen Informationen angeboten.

- ◆ Vermarktung der Linie 607 als „Kulturbus-Linie“⁴¹,
- ◆ Vermarktung der Linie 641 als „Spargel-Linie bzw. Kürbis-Linie“⁴²,
- ◆ Jährliche Veranstaltungsreihe „48 Stunden“ des VBB („48 Stunden Fläming“ und „48 Stunden Nuthe-Nieplitz“)⁴³ sowie
- ◆ Touristische Tourenvorschläge, z.B. „Blüten-Linie“ zum „Baumblütenfest“ in Werder (Havel)⁴⁴.

2.2.10 Rufbus / Bedarfsfahrten

Weiterhin werden in geringem Umfang überwiegend in ländlichen Teilbereichen des Landkreises flexible Betriebsformen angeboten:

- ◆ Linie 548 Golzow – Michelsdorf – Lehnin: Einzelfahrten als Rufbus,
- ◆ Linie 550 Groß Kreutz (Havel) – Damsdorf – Lehnin: Einzelfahrten als Rufbus,
- ◆ Linie 555 Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Medewitz: verkehrt überwiegend mit Bedarfsfahrten,
- ◆ Linie 558 Brandenburg an der Havel – Roskow – Päwesin: teilweise Bedarfsbedienung der Haltestelle „Saaringen, Dorf“,
- ◆ Linie 559 Brandenburg an der Havel – Groß Briesen – Görzke: teilweise Bedarfsbedienung der Haltestelle „Groß Briesen“,

⁴⁰ Vgl. <https://www.regiobus-pm.de/freizeit/burgen-linie.html>, zuletzt abgerufen am 05.03.2019. Die Burgen-Linie wird daneben auch über ein einheitliches Erscheinungsbild der Fahrzeuge und im Fahrplan vermarktet.

⁴¹ Vgl. <https://www.regiobus-pm.de/freizeit/kulturbus-linie.html>, zuletzt abgerufen am 05.03.2019.

⁴² Vgl. <https://www.regiobus-pm.de/freizeit/spargel-linie.html>, zuletzt abgerufen am 20.06.2019.

⁴³ Verknüpfung von touristischen Sehenswürdigkeiten und Angeboten mit dem ÖPNV, vgl. <https://www.vbb.de/fahrplan/freizeitangebote/48-stunden-2019>, zuletzt abgerufen am 05.03.2019.

⁴⁴ Vgl. <https://www.regiobus-pm.de/freizeit/blueten-linie.html>, zuletzt abgerufen am 18.03.2019.

- ◆ Linie 560 Brandenburg an der Havel – Wusterwitz – Ziesar: teilweise Bedarfsbedienung der Haltestellen „Warchau“, „Gollwitz“, „Viesen“ und „Abzweig nach Viesen“,
- ◆ Linie 562 Brandenburg an der Havel – Glienecke – Ziesar: Einzelfahrten als Bedarfsfahrt,
- ◆ Linie 564 Pritzerbe – Brandenburg an der Havel: Einzelfahrt als Bedarfsfahrt,
- ◆ Linie 565 Brandenburg an der Havel – Götz – Deetz: Gesamtangebot über Bedarfsfahrten,
- ◆ Linie 569 Brandenburg an der Havel – Radewege - Päwesin: teilweise Bedarfsbedienung der Haltestellen „Ketzür, Dorf“, „Vogelsang“, „Riewend, Dorf“ und „Riewend, Ziegelei“,
- ◆ Linie 571 Brandenburg an der Havel – Briest – Pritzerbe: Einzelfahrt als Bedarfsfahrt,
- ◆ Linie 580 Potsdam – Lehnin – Bad Belzig: teilweise Bedarfsbedienung der Haltestelle „Oberjünne, Dorf“,
- ◆ Linie 584 Niemege – Treuenbrietzen: teilweise Bedarfsbedienung der Haltestelle „Grabow“,
- ◆ Linie 586 Bad Belzig – Baitz – Niemege: Wochenendbedienung über Bedarfsfahrten,
- ◆ Linie 588 Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Ziesar: teilweise Bedarfsbedienung der Haltestellen „Wutzow“ und „Hohenlobbese“; Einzelfahrt als Bedarfsfahrt,
- ◆ Linie 590 Stadtlinie Bad Belzig: teilweise Bedarfsbedienung einzelner Haltestellen im Abendverkehr Mo-Fr,
- ◆ Linie 624 Abschnitt Schenkenhorst – Saarmund: überwiegend als bedarfsfahrt,
- ◆ Linie 627 Stahnsdorf, Gymnasium – Stahnsdorf, Green Park – Teltow, Ruhlsdorf: Abschnitt Stahnsdorf, Green Park – Teltow, Ruhlsdorf nur als Einzelfahrt und nur bei Bedarf,
- ◆ Linie 641 Abschnitt Glindow – Fichtenwalde: Einzelfahrt als Rufbus sowie
- ◆ Linie 660 Päwesin - Nauen; Einzelfahrten am Samstag und am Sonn- und Feiertag als Rufbus.

Die Vermarktung erfolgt mit leicht unterschiedlichen Bezeichnungen als Rufbus oder Bedarfsfahrt.

Die Nutzung erfordert eine vorherige telefonische Anmeldung. Die Voranmeldefrist und die zu nutzenden Rufnummern sind nicht einheitlich, sondern unterscheidet sich entsprechend den jeweiligen Verkehrsunternehmen (75 Minuten Fritz Behrendt OHG, 60 Minuten regiobus PM und Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange). Internetbasierte Bestellwege werden derzeit nicht angeboten. Eine Anmeldung beim Fahrpersonal ist für die jeweilige Ausstiegshaltestelle möglich.

Es existiert kein einheitliches Dispositionssystem für flexible ÖPNV-Angebote im Landkreis, obwohl einige Linien eine oder mehrere Fahrten als Rufbus-Fahrt

kennzeichnen. Die Disposition der Fahrten erfolgt größtenteils über die Rufbuszentrale eines externen Dienstleisters sowie teilweise auch telefonisch oder über Betriebsfunk.

2.2.11 Linien im TKS-Netz inkl. Nachtbus-Linien ("N") und Expressbus-Linien ("X")

Das TKS Netz beinhaltet die Angebote des Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehrs im Bereich der Kommunen Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf mit Verbindungen nach Berlin, Potsdam und Ludwigsfelde.

Im Jahr 2010 wurde im Ergebnis einer umfangreichen Überplanung der bis dahin existierenden Verkehre ein neu strukturiertes und ausgeweitetes Takt-Busangebot umgesetzt. Dabei wurden auf den wichtigsten Verbindungen 20-Minuten-Takte umgesetzt, die sich auf Achsen wie Teltow – Potsdam sogar durch Linienüberlagerungen auf einen 10-Minuten-Takt verdichten.

Aktuell werden folgende Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises angeboten:

- ◆ Linie X1: S Potsdam Hbf – S Teltow Stadt (– Teltow, Bahnhof)
- ◆ Linie 601: S Potsdam Hbf – Teltow, Sigridshorst
- ◆ Linie 619: S Potsdam Hbf – Ludwigsfelde Bhf
- ◆ Linie 620: S Wannsee Bhf – S Teltow Stadt⁴⁵
- ◆ Linie 621: S Teltow Stadt – Ludwigsfelde Bhf
- ◆ Linie 622: Stahnsdorf, Waldschänke – U Krumme Lanke⁴⁶
- ◆ Linie 623: Stahnsdorf, Waldschänke – Zehlendorf Eiche (– U Oskar-Helene-Heim)⁴⁷
- ◆ Linie 624: (Teltow –) Stahnsdorf – Saarmund
- ◆ Linie 625: Ringlinie S Teltow Stadt – Postviertel (– Heinersdorfer Weg)
- ◆ Linie 626: Stahnsdorf, Waldschänke – S Teltow Stadt
- ◆ Linie 627: Stahnsdorf, Waldschänke – Güterfelde – Sputendorf
- ◆ Linie 628: Stahnsdorf, Waldschänke – Kleinmachnow, Dreilinden
- ◆ Linie 629: Stahnsdorf, Waldschänke – Kleinmachnow – Teltow, Warthestr.
- ◆ Linie N12: Berlin, Zehlendorf Eiche – Stahnsdorf, Bahnhofstr.⁴⁸
- ◆ Linie N13: S Potsdam Hbf – S Teltow Stadt

⁴⁵ Aufgabenträgerschaft nur auf dem Gebiet des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Auf dem Gebiet des Landes Berlins obliegt die Aufgabenträgerschaft dem Land Berlin.

⁴⁶ Aufgabenträgerschaft nur auf dem Gebiet des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Auf dem Gebiet des Landes Berlins obliegt die Aufgabenträgerschaft dem Land Berlin.

⁴⁷ Aufgabenträgerschaft nur auf dem Gebiet des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Auf dem Gebiet des Landes Berlins obliegt die Aufgabenträgerschaft dem Land Berlin.

⁴⁸ Aufgabenträgerschaft nur auf dem Gebiet des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Auf dem Gebiet des Landes Berlins obliegt die Aufgabenträgerschaft dem Land Berlin.

Darüber hinaus verkehren im Bereich des TKS-Netzes u.a. folgende Linien in Anschluss an die Aufgabenträgerschaft des Landes Berlin sowie des Landkreises Teltow-Fläming⁴⁹:

- ◆ Linie X10: Berlin, S+U Zoologischer Garten – Berlin, Zehlendorf Eiche – Teltow, Rammrath-Brücke bzw. S Teltow Stadt⁵⁰
- ◆ Linie 184: Berlin, S Südkreuz – Berlin, S Lichterfelde Ost – Teltow, Warthestr.⁵¹
- ◆ Linie 600: S Teltow Stadt – Großbeeren – S Mahlow
- ◆ Linie 704: S Teltow Stadt – Großbeeren – Blankenfelde

Der **Expressbus** erreicht durch die Bedienung von wenigen wichtigen Haltestellen anstelle aller Unterwegshaltestellen eine schnellere Fahrzeit gegenüber normalen Linien. Dies wirkt sich auf beiden Relationen (X1 Teltow – Potsdam sowie X10 Teltow – Berlin Zoologischer Garten) spürbar positiv auf die Reisezeiten der Fahrgäste aus.

Der **Nachtbus** beinhaltet die ausschließlich nachts verkehrenden Linien N12 und N13. Diese sind mit dem Gesamtnachtverkehr von Berlin und Potsdam verknüpft (z.B. Anschlüsse in Potsdam Hbf und Berlin, Zehlendorf Eiche).

2.2.12 powerbus

Die **powerbus**-Linien sind ein Angebot des Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehrs und verkehren zwischen Potsdam, Werder (Havel) und den umliegenden Gemeinden:

- ◆ Linie 607: S Potsdam Hbf – Caputh – Ferch – Werder (Havel)
- ◆ Linie 630: Kemnitz – Werder (Havel) Bhf – Werderpark
- ◆ Linie 631: S Potsdam Hbf – Werder (Havel) Bhf
- ◆ Linie 632: Werder (Havel) – Phöben (– Schmergow)
- ◆ Linie 633: Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf
- ◆ Linie 634: Werder (Havel) – / Potsdam-Grube - Neu Töplitz
- ◆ Linie 635: (Kemnitz) – Werder (Havel) – Groß Kreutz (Havel) – Schmergow

⁴⁹ Zusätzlich existiert das eigenwirtschaftliche Verkehrsangebot SXF2 als Flughafen-Schnellbus zwischen S Potsdam Hbf. – Stahnsdorf – Teltow – Flughafen Schönefeld mit Anwendung des VBB-Tarifs zuzüglich eines Expresszuschlags.

⁵⁰ Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark nur auf dem Gebiet des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Inhaber der Linienkonzession ist auf diesem Abschnitt regiobus PM. Betriebsführer ist die BVG AÖR. Auf dem Gebiet des Landes Berlins obliegt die Aufgabenträgerschaft dem Land Berlin.

⁵¹ Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark nur auf dem Gebiet des Landkreises Potsdam-Mittelmark. Inhaber der Linienkonzession ist auf diesem Abschnitt regiobus PM. Betriebsführer ist die BVG AÖR. Auf dem Gebiet des Landes Berlins obliegt die Aufgabenträgerschaft dem Land Berlin.

Das Konzept **powerbus** wurde im Jahr 2016 umgesetzt und beinhaltet eine Neuordnung des kommunalen ÖPNV im Bereich Werder (Havel) bei gleichzeitiger deutlicher Angebotsaufwertung und -ausweitung.

Auf stärker vereinheitlichten Linienwegen und in dichteren Takten werden vermehrt moderne Fahrzeuge mit WLAN- und USB-Anschlussverfügbarkeit eingesetzt. Je nach Linie bzw. Streckenabschnitt wurde in den zentralen Bereichen von Werder (Havel) und auf der Verbindung Werder (Havel) – Potsdam ein 30- bzw. in der Hauptverkehrszeit sogar 15-Minuten Takt umgesetzt und bereits ausgeweitet. In Ortsteilen im Umfeld der Kernstadt Werder (Havel) wurde ein 1- bis 2-Stunden-Takt umgesetzt – auch hier teilweise mit deutlichen Angebotsausweitungen gegenüber dem Status quo vor Konzeptumsetzung.

An der SPNV-Zugangsstelle Werder (Havel), Bahnhof wurden ganztätig optimierte Anschlüsse zum SPNV nach Potsdam und Berlin sowie nach Brandenburg an der Havel umgesetzt.

Darüber hinaus wurden

- ◆ für Werder (Havel) der VBB-Tarif für Orte mit Stadtlinienverkehr (Typ I) eingeführt,
- ◆ der Tarifbereich Berlin ABC im Bereich Werder (Havel) erweitert,
- ◆ zusätzliche Haltestellen eingeführt sowie
- ◆ DFI-Anlagen zur Fahrgastinformation in Echtzeit an wichtigen Haltestellen errichtet.

Aufbauend auf erste Evaluationsergebnisse des Verkehrsunternehmens regiobus PM zeigt sich insgesamt eine **positive Entwicklung der Fahrgastzahlen**.

Nach dem ersten Jahr der Umsetzung konnte ein Zuwachs der Fahrgastzahlen von 19 % und nach dem zweiten Jahr der Umsetzung sogar von 30 % gegenüber dem Ausgangszustand gemessen werden.

Eine differenzierte Auswertung der einzelnen Linien führte dann zu Angebotsanpassungen, die im April 2019 umgesetzt wurden. Dies beinhaltete Ausweitung des 15-Minuten-Taktes auf Linie 631 zwischen Werder (Havel) und Potsdam, die Einführung eines ausgeweiteten Nachtangebots zwischen Werder (Havel) und Potsdam an den Wochenenden sowie die punktuelle Reduzierung wenig nachgefragter Fahrten bzw. Fahrtenabschnitte im Bereich der Linien 630, 634 und 635.⁵²

2.2.13 Stadtlinie Bad Belzig

Die Stadtlinie Bad Belzig (Linie 590) ist ein Angebot des Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehrs. Die Stadtlinie 590 wurde in den letzten Jahren erfolgreich weiterentwickelt, indem die Erschließung der SteinTherme, der Reha-Klinik und der Wohnge-

⁵² Vgl. regiobus Potsdam Mittelmark GmbH 2019.

biete deutlich verbessert wurde. Im Ergebnis wurde eine kleinräumige Erschließung des gesamten Stadtgebietes im 30-Minuten-Takt (Mo-Fr) bzw. ca. stündlich/zweistündlich am Wochenende erreicht.

2.2.14 Alternative Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing, Mitfahrplattformen)

Carsharing

Carsharing spielt in der Mobilität des Landkreises Potsdam-Mittelmark bis dato kaum eine Rolle.

Aktuell gibt es keine Angebote stationsbasierter Carsharing-Betreiber. Angebote im freefloat-Betrieb können als Teil des Geschäftsgebiets Berlin im Europarc Dreilinden über die Anbieter DriveNow und car2go⁵³ genutzt werden.

Eine Verknüpfung mit dem ÖPNV findet derzeit nicht statt.

Bikesharing

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark können erste Fahrradverleihstationen des Anbieters nextbike als Teil des Verleihsystems „PotsdamRad“ genutzt werden:

- ◆ Caputh, Schloss
- ◆ Ferch, Potsdamer Platz (Rathaus)
- ◆ Ferch-Lienewitz, Bahnhof
- ◆ Geltow, Ferdinand-Wimmer-Platz
- ◆ Michendorf, Bahnhof
- ◆ Petzow, Schlosspark (Grellebucht)
- ◆ Werder (Havel), Bahnhof (*in Vorbereitung*)
- ◆ Werder (Havel), Post (Besucherzentrum)
- ◆ Wildenbruch, Potsdamer Allee (Parkplatz Wildenbruch)
- ◆ Wilhelmshorst, Bahnhof

Darüber hinaus besteht an einigen Standorten anderer Verleiher die Möglichkeit, Elektrofahrräder auszuleihen, z.B.

- ◆ Bad Belzig, Bahnhof
- ◆ Teltow, Marktplatz
- ◆ Kleinmachnow
- ◆ Treuenbrietzen

Weitere Fahrradverleihmöglichkeiten werden auf lokaler Ebene z.B. im Umfeld touristischer Ziele bzw. durch Beherbergungsbetriebe angeboten.

⁵³ Anfang des Jahres 2019 erfolgte die Fusion der beiden Carsharing-Anbieter DriveNow und car2go zum neuen Anbieter SHARE NOW.

Mitfahrplattformen

Mitfahrgelegenheiten z.B. über internetbasierte Pendlerportale werden bis dato nur sporadisch angeboten und beziehen sich überwiegend auf Strecken nach Berlin oder Potsdam. Die angebotenen Fahrten beginnen und enden überwiegend an SPNV-Knotenpunkten.

2.3 Verkehrsnachfrage im öffentlichen Verkehr

2.3.1 Verkehrsverhalten und Anteil des öffentlichen Verkehrs an der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split)

Konkrete Daten zur Verkehrsmittelnutzung im Landkreis Potsdam-Mittelmark liegen zurzeit nur für das Berliner Umland sowie den weiteren Metropolraum aus der Erhebung „System repräsentativer Verkehrserhebungen“ (SrV) 2013⁵⁴ vor.

Darüber hinaus kann zur Beschreibung der Ausgangssituation auf die Studie Mobilität in Deutschland (MiD) 2017 verwiesen werden, in deren Rahmen zwischen Juni 2016 und September 2017 u.a. 17.072 Wege im Land Brandenburg erhoben wurden.⁵⁵

Die Betrachtung des Modal Split der SrV-Untersuchungsräume im Landkreis Potsdam-Mittelmark zeigt, dass der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel bei der Durchführung der erhobenen Wege bei ca. 15 % liegt und damit im Vergleich zu größeren Städten oder Metropolen geringer ist (vgl. Abbildung 14). Dominierend ist mit 56 % die Nutzung des MIV.

Im Vergleich mit dem Modal Split-Anteil des ÖPNV im Land Brandenburg auf Basis durchgeführter Wege von nur ca. 11 % liegt der Anteil des Landkreises Potsdam-Mittelmark jedoch erfreulich höher.

⁵⁴ Ergebnisse der SrV 2018 (mit abweichenden Stichproben und teilnehmenden Kommunen) liegen noch nicht vor und sind voraussichtlich auch nicht vor Ende 2019 zu erwarten.

⁵⁵ Vgl. MiD 2018.

Tabelle 13: Fahrgastaufkommen im Landkreis Potsdam-Mittelmark nach Verkehrsunternehmen

Verkehrsunternehmen	Anzahl Linien	Anzahl Fahrgäste
A. Reich GmbH	1	1.322
Fritz Behrendt OHG	6	30.167
Omnibusbetrieb Gustav Wetzell	4	441.239
Omnibusverkehr Armin Glaser	2	89.323
Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange	3	186.032
regiobus Potsdam Mittelmark GmbH	61	12.219.811
Sabinchen Touristik GmbH	1	2.773
Insgesamt	78	12.970.668

Daten: Angaben der Verkehrsunternehmen. Datenstand 2017.

2.3.3 Bedeutung Schülerverkehr im kommunalen ÖPNV

Mit einem Anteil von ca. **55 %** am gesamten Fahrgastaufkommen bilden mit Stand 2017 **Schüler mit Anspruch auf eine Schülerbeförderung** insgesamt die größte Kundengruppe im kommunalen ÖPNV des Landkreises.

Vor allem in den ländlichen Bereichen des Landkreises ist die Bedeutung der Zielgruppe Schüler im kommunalen ÖPNV deutlich stärker ausgeprägt als in den Bereichen des Berliner Umlandes. Damit ist die Schülerbeförderung vor allem in den ländlichen Bereichen die tragende Säule aus Sicht des derzeitigen Fahrgastaufkommens.

In den Städten und Gemeinden des Berliner Umlandes existiert ein höherer Anteil Fahrgäste im Berufs- und Freizeitverkehr gegenüber den ländlichen Bereichen des Landkreises, so dass die Bedeutung der Schülerbeförderung dort nur auf einzelnen Relationen überwiegt.

Die zukünftige Entwicklung der Schülerzahlen ist wegen der gegebenen Gesamtbedeutung für den kommunalen ÖPNV eine zentrale Kenngröße. Die prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen wird in Kapitel 2.1.6 dargestellt.

Die prognostizierte Entwicklung der Schülerzahlen fließt u.a. in die Status-Quo-Prognose des Fahrgastaufkommens im Landkreis Potsdam-Mittelmark ein (vgl. Kapitel 3.2 sowie Anhang A7).

2.3.4 Entwicklung des Fahrgastaufkommens auf den PlusBus- und powerbus-Linien

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark verkehren aktuell acht PlusBus-Linien sowie sieben Linien im powerbus-Konzept. Diese Linien zeichnen sich u.a. durch eine verbesserte Angebotsqualität und eine konsequente Verknüpfung mit anderen Verkehrsangeboten des SPNV und kommunalen ÖPNV aus.

Die ersten drei PlusBus-Verbindungen, der PlusBus Hoher Fläming mit den Linien 553, 580 und 581, wurden Ende 2014 in Betrieb genommen. Ein Jahr nach der Einführung konnte ein Fahrgastwachstum von insgesamt ca. 10 % verzeichnet werden. Im zweiten Jahr nach der Einführung waren es je nach Linie und deren Relation zwischen 4 % und 37 % zusätzliche Fahrgäste als vor der Einführung des Angebotes. Des Weiteren erfolgte eine rege Auslastung der PlusBus-Linien auch in Neben- und Schwachverkehrszeiten.⁵⁶

Mit der PlusBus-Linie 645 Beelitz – Fichtenwalde – Lehnin (PlusBus Beelitz-Zauche) wurde zudem eine ehemalige Rufbuslinie maßgeblich aufgewertet bzw. ausgebaut. Weiterhin wurde mit der PlusBus-Linie 641 Beelitz – Fichtenwalde – Glindow – Werder (Havel) (ebenfalls PlusBus Beelitz-Zauche) eine bisher völlig fehlende Linienverbindung sofort als hochwertige PlusBus-Linie eingerichtet.

Im powerbus-Gesamtnetz erfolgte ebenfalls ein Anstieg der Fahrgastzahlen seit der Einführung des Angebotes. Nach einem Jahr lag die Nachfrage um 19 % höher und nach zwei Jahren wurde mit Bezug zum Status vor Angebotseinführung nochmals ein Zuwachs von 11 % festgestellt, so dass insgesamt ein Plus an Fahrgästen von 30 % seit dem Start des Angebotes verzeichnet werden konnte. Auf der Linie 631 Potsdam – Werder (Havel) betrug der Zuwachs an Fahrgästen zwischen 2016 und 2018 sogar ca. 64 %.⁵⁷

2.4 Verkehrsinfrastruktur

2.4.1 Übergeordnete Verkehrsinfrastruktur

Straßeninfrastruktur

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wird von einem Netz aus Bundesstraßen (B) und Bundesautobahnen (BAB) im Bereich des übergeordneten Straßennetzes erschlossen (vgl. Abbildung 15).

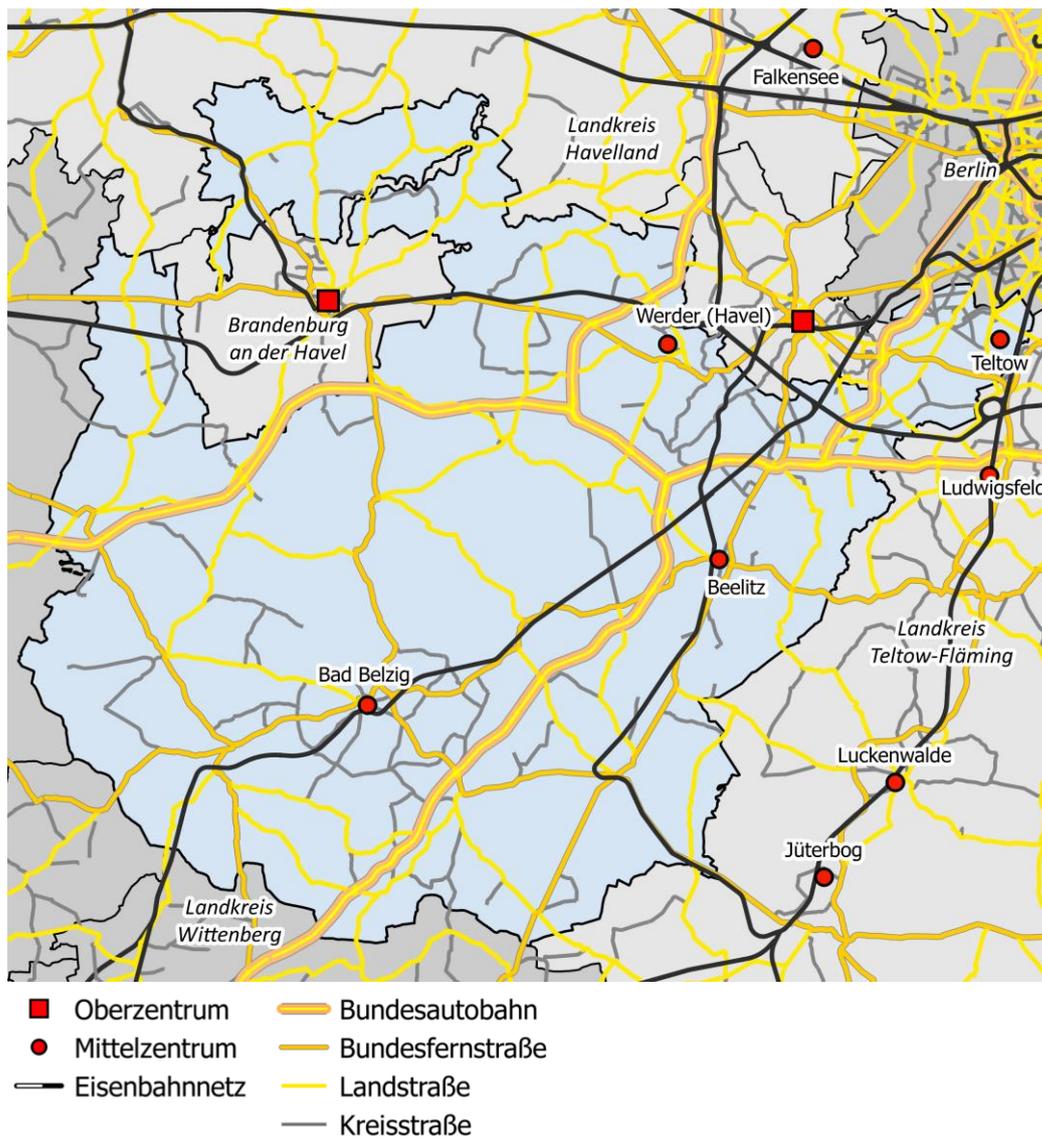
- ♦ Die BAB 2 Berlin - Magdeburg - Hannover - Bielefeld - Oberhausen beginnt am Autobahndreieck Werder (Havel) im Norden des Landkreises und verläuft in Richtung Westen.
- ♦ Die BAB 9 Berlin - Leipzig - Nürnberg - Ingolstadt - München erschließt das östliche Gebiet des Landkreises von Norden nach Süden verlaufend.

⁵⁶ Vgl. Verkehrsgesellschaft Belzig mbH / regiobus Potsdam Mittelmark GmbH 2017.

⁵⁷ Vgl. regiobus Potsdam Mittelmark GmbH 2019.

- ♦ Die BAB 10, der Berliner Ring, verläuft im nordöstlichen Bereich des Landkreises.
- ♦ Im Nordosten des Landkreises endet die BAB 115 vom Berliner Stadtring kommend auf dem Berliner Ring (BAB 10) am Autobahndreieck Nuthetal.

Abbildung 15: Übergeordnete Straßen- und Schieneninfrastruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Karte: IGES 2018, Kartengrundlage: © GeoBasis-DE / BKG 2016. © OpenStreetMap Mitwirkende 2016.

Anmerkung: * Beelitz und Werder (Havel) bilden ein Mittelzentrum in Funktionsteilung.

Weiterhin wird das Gebiet des Landkreises in folgenden Abschnitten durch Bundesstraßen erschlossen:

- ◆ B 1 (Magdeburg -) Bensdorf - (Brandenburg an der Havel -) Groß Kreutz (Havel) - Anschluss BAB 10 - Werder (Havel) (- Potsdam - Berlin),
- ◆ B 2 (Lutherstadt Wittenberg -) Treuenbrietzen - Beelitz - Anschluss BAB 10 (- Potsdam - Berlin),
- ◆ B 102 (Rathenow -) Havelsee - (Brandenburg an der Havel -) Anschluss BAB 2 - Bad Belzig - Niemege - Treuenbrietzen (- Jüterbog),
- ◆ B 107 Genthin - Ziesar - Anschluss BAB 2 - Wiesenburg/Mark (- Coswig) sowie
- ◆ B 246 (Anschluss B1 über B186 -) Wiesenburg/Mark - Bad Belzig - Brück - Beelitz (- Zossen).

Das Bundesfernstraßennetz wird durch Landes- und Kreisstraßen verdichtet bzw. ergänzt. Von dem übergeordneten Straßennetz ausgehende Gemeindestraßen dienen der Feinerschließung und bilden zusätzliche Verbindungen auf der untergeordneten Straßennetzebene, die nicht bereits durch übergeordnete Straßenverbindungen abgebildet werden, beispielsweise zwischen Ortsteilen einer Gemeinde.

Schieneinfrastruktur

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist über die folgenden Streckenabschnitte an den Schienenverkehr mit Personenverkehr angebunden:

- ◆ (Berlin - Potsdam -) Werder (Havel) - Groß Kreutz (Havel) - (Brandenburg an der Havel) - Wusterwitz (- Magdeburg)
- ◆ (Berlin -) Michendorf - Brück - Bad Belzig - Wiesenburg/Mark (- Dessau)
- ◆ (Berlin-Wannsee -) Michendorf - Beelitz - Treuenbrietzen (- Jüterbog)
- ◆ (Berlin -) Teltow (- Ludwigsfelde)
- ◆ (Brandenburg an der Havel -) Fohrde - Pritzerbe (- Rathenow)
- ◆ (Potsdam -) Geltow - Schwielowsee - Michendorf
- ◆ (Potsdam -) Saarmund (- Ludwigsfelde) sowie
- ◆ (Berlin -) S Teltow Stadt

2.4.2 Zugangsstellen zum SPNV (Bahnhöfe und Haltepunkte)

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wird durch 28 Zugangsstellen zum SPNV erschlossen (vgl. Anhang A2).

Davon sind derzeit 19 Zugangsstellen mit barrierefreien Zuwegungen ausgestattet (Rampen oder Aufzüge). Darüber hinaus sind die Zugangsstellen Baitz, Caputh-Geltow, Caputh Schwielowsee, Ferch-Lienewitz, Medewitz und Wiesenburg/Mark stufenfrei erreichbar. Bei den Zugangsstellen Saarmund und Wilhelmshorst ist nur ein Bahnsteig stufenfrei erreichbar. Notwendige Modernisierungsmaßnahmen befinden sich an der Zugangsstelle Wilhelmshorst derzeit in der Umsetzung.

Die Zugangsstelle Seddin ist die einzige nicht stufenfrei erreichbare Zugangsstelle im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Die barrierefreie Gestaltung der Zugangsstelle Seddin ist Bestandteil des bundesfinanzierten „Zukunftsinvestitionsprogramm -

Planungsvorrat“. Aktueller Stand beim zuständigen Betreiber DB Station&Service AG ist die Vorentwurfsplanung. Aussagen zum geplanten Realisierungszeitraum liegen aktuell nicht vor.

Ein Zeitplan zur Modernisierung der nicht barrierefrei erreichbaren Zugangsstellen ist derzeit nicht bekannt.

2.4.3 Zugangsstellen des kommunalen ÖPNV (Haltestellen)

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verfügt derzeit über **ca. 787 Haltestellen mit insgesamt ca. 1.510 Haltestellenpositionen** im kommunalen ÖPNV.

Einheitliche Anforderungen an die Ausstattung der Haltestellen ergeben sich grundsätzlich aus der VBB-Haltestellenkategorisierung und den zugehörigen Mindestausstattungsmerkmalen je Haltestellenkategorie. Dabei werden die Haltestellenkategorien A, B, C1, C2 und C3 unterschieden (vgl. Kapitel 5.1.1).

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark werden acht Haltestellen der Kategorie A zugeordnet:

- ◆ Bad Belzig, Bahnhof,
- ◆ Bad Belzig, Busbahnhof,
- ◆ Lehnin, Busbahnhof,
- ◆ Michendorf, Bahnhof,
- ◆ Stahnsdorf, Waldschänke,
- ◆ S Teltow Stadt,
- ◆ S Teltow Stadt/Gonfrevillestr. sowie
- ◆ Werder (Havel), Bahnhof.

Die Kategorie B umfasst insgesamt folgende Haltestellen:

- ◆ Beelitz, Am Lustgarten,
 - ◆ Beelitz, Zum Bahnhof,
 - ◆ Beelitz-Heilstätten, Bahnhof/Nord,
 - ◆ Beelitz-Heilstätten, Bahnhof/Süd,
 - ◆ Borkheide, Bahnhof,
 - ◆ Brück, Bahnhof,
 - ◆ Geltow, Ferdinand-Wimmer-Platz,
 - ◆ Groß Kreutz (Havel), Bahnhof,
 - ◆ Golzow, Anger,
 - ◆ Götz, Bahnhof,
 - ◆ Kleinmachnow, Rathausmarkt,
 - ◆ Saarmund, Abzweig zum Bahnhof,
 - ◆ Seddin, Bahnhof,
 - ◆ Teltow, Bahnhof,
 - ◆ Teltow, Warthestr.,
 - ◆ Treuenbrietzen, Bahnhof,
 - ◆ Werder (Havel), Post sowie
 - ◆ Wusterwitz, Bahnhof.
-

Alle weiteren Haltestellen des Landkreises Potsdam-Mittelmark sind der Haltestellenkategorie C (C1-C3) zugeordnet.

Haltestellen, die derzeit nicht bedient werden, sind keiner Kategorie zugeordnet.

Ausbauzustand der Haltestelleninfrastruktur

Durch den Landkreis wurden die Erfassung des Ausbauszustandes aller Haltestellen und die Überführung in ein Haltestellenkataster parallel zur Erarbeitung der vorliegenden Fortschreibung des NVP durchgeführt.

Damit ist es möglich, den Status quo entsprechend den im Weiteren zu definierenden Anforderungen an die Haltestellenqualität sowie an die Mindestausstattungsmerkmale der Barrierefreiheit gegenüberzustellen, um die erforderlichen Handlungsbedarfe grob abzuschätzen.

Eine detaillierte Darstellung der Ergebnisse der Erfassung des Ausbauszustandes aller Haltestellen ist im NVP nicht möglich. Daher wird nachfolgend für wesentliche Ausstattungskriterien der Erfüllungsgrad bezogen auf die Gesamtzahl aller Haltestellenpositionen (= 1.510) als Überblick über den derzeitigen Ausbauzustand dargestellt (vgl. Abbildung 16).

Abbildung 16: Überblick Ausbauzustand Haltestellenpositionen

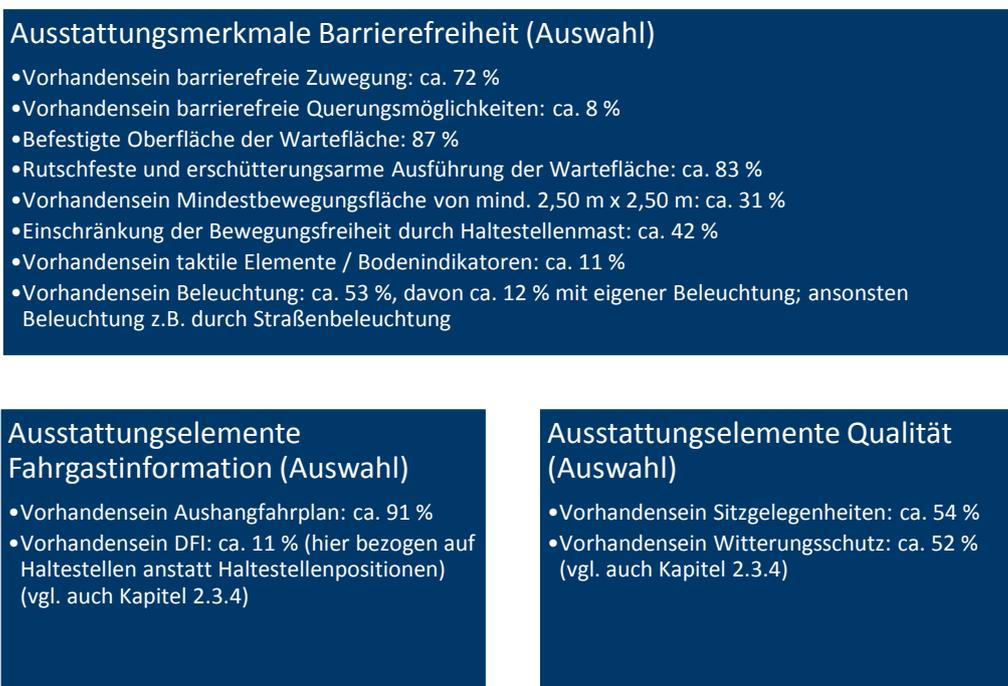


Abbildung: IGES 2019, Datengrundlage: Haltestellenkataster Landkreis Potsdam-Mittelmark 2019.

Die erhobenen Daten zum Ausbauzustand der Haltestelleninfrastruktur lassen insgesamt folgende Schwerpunkte im Handlungsbedarf erkennen:

- ◆ barrierefreier Haltestellenausbau;
 - Herstellung der barrierefreien Zugänglichkeit,
 - Herstellung der Ausstattung mit Leitsystemen / taktilen Elementen,
 - Verbesserung des baulichen Zustands von Warteflächen und Witterungsschutz,
 - Verbesserung der Beleuchtungssituation,
- ◆ Verbesserung der Verkehrsmittelverknüpfung (inkl. Abstellmöglichkeiten für Fahrräder) sowie
- ◆ Verbesserung der Fahrplaninformationen an den Haltestellen.

Abbildung 17: Beispiel Bahnhof Werder (Havel): Moderne Fahrgastinformation versus fehlende taktile Elemente/Bodenindikatoren



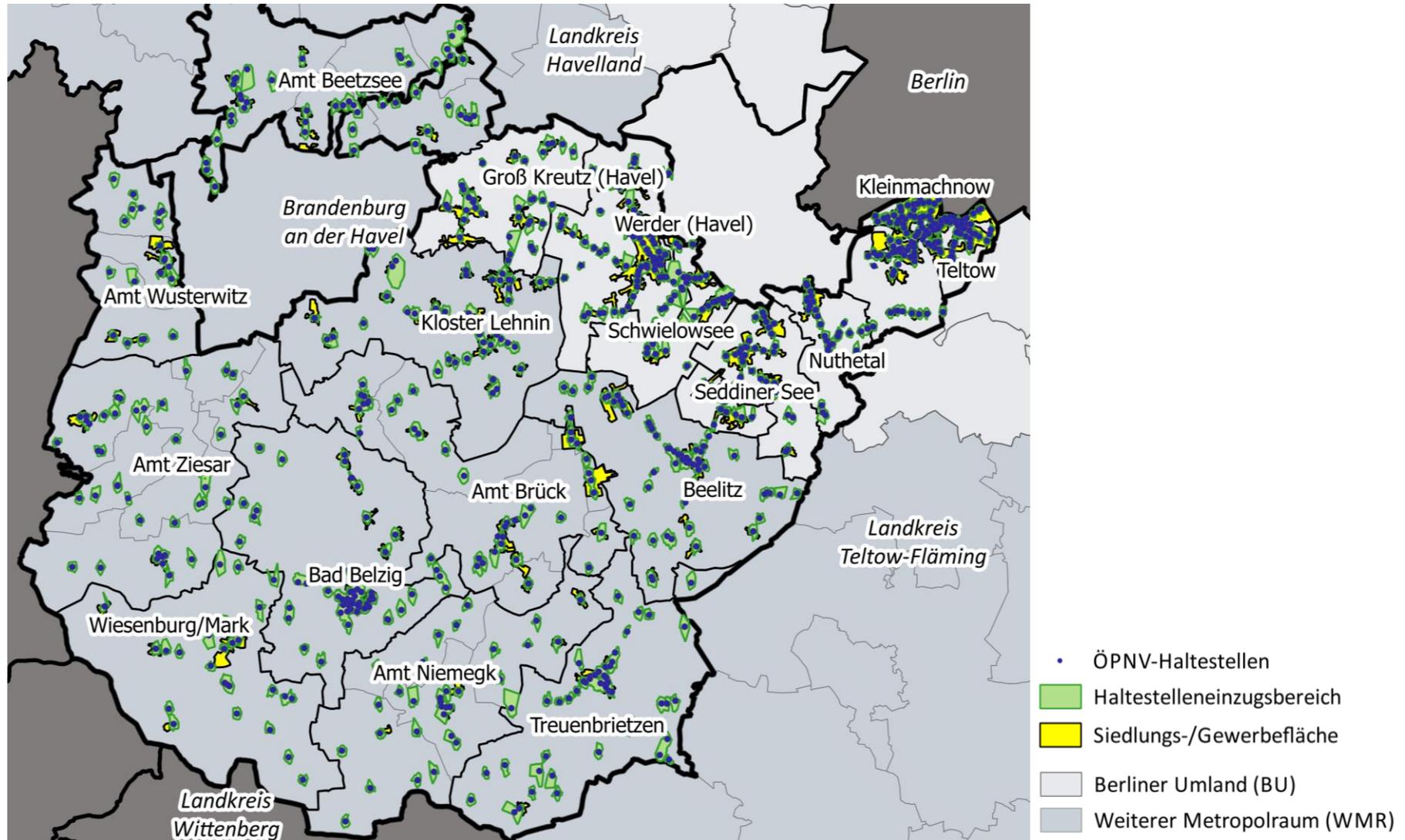
Foto: IGES 2019.

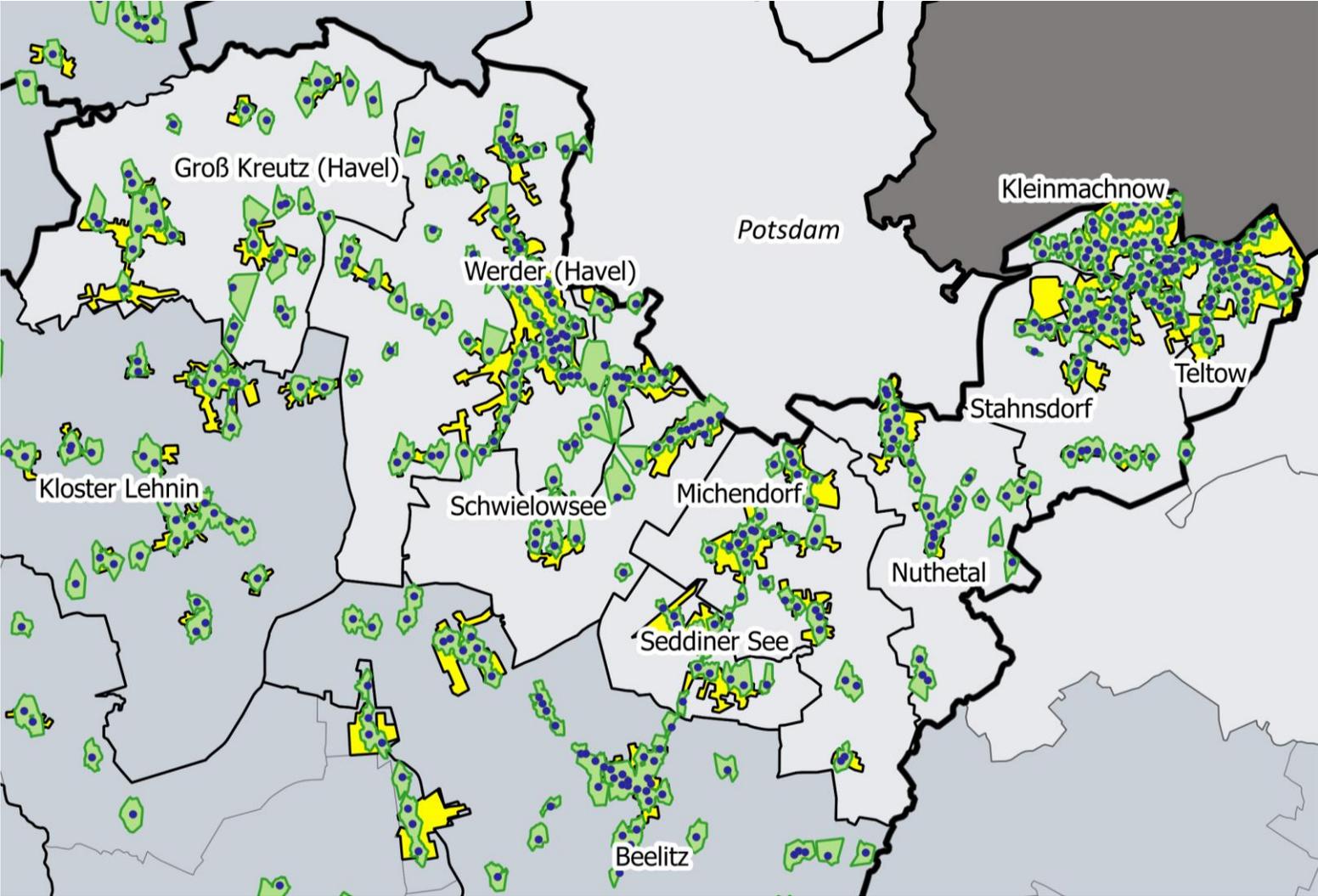
Erschließungsqualität durch Haltestellen im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Die derzeitige Abdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche wird nachfolgend anhand der in Kapitel 4.2 definierten Festlegungen zur Erschließungsqualität überprüft. Im Ergebnis ist festzustellen, dass der überwiegende Teil der Siedlungsgebiete ausreichend erschlossen ist und somit zukünftig nur teilweise zusätzlicher Erschließungsbedarf besteht (z.B. bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung).

Sichtbare Defizite werden z.B. in den Gemeinden Borkheide und Borkwalde oder aber in einzelnen Bereichen im Berliner Umland sichtbar (vgl. Abbildung 18). Auf konkrete Erschließungsbedarfe wird – sofern aus Sicht des Landkreises erforderlich – in Kapitel 6 eingegangen.

Abbildung 18: Erschließung auf Basis von Haltestelleneinzugsbereichen (Landkreis, gesamt sowie Ausschnitt Berliner Umland)





Karte: IGES 2019, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.

Verknüpfung mit dem Radverkehr (B+R-Anlagen)

Mit Stand April 2019 gab es aufbauend auf die Erhebung des Ausbauszustandes der Haltestellen im Auftrag des Landkreises inkl. der SPNV-Zugangsstellen insgesamt ca. 149 Standorte von Fahrradabstellanlagen (B+R).

Der Umfang der Stellplatzanzahl ist sehr unterschiedlich und reicht von 2 Stellplätzen an z.B. der Haltestelle „Pritzerbe, Schule“ (Kategorie C1) bis hin zu 246 Stellplätzen im Bereich der Haltestelle „Werder (Havel), Bahnhof“ (Kategorie A). Fahrradboxen sind dagegen bisher nur an den Haltestellen „S Teltow Stadt“ bzw. „S Teltow Stadt/Gonfrevillestr.“, „Bad Belzig, Busbahnhof“ und „Lehнин, Busbahnhof“ vorhanden.

Der überwiegende Teil der besonders stark genutzten ÖPNV-Haltestellen sind mit B+R-Anlagen ausgestattet (hier gemeint sind konkret die Kategorien A und B). Defizite wurden bei den Haltestellen „Beelitz-Heilstätten, Bahnhof“ sowie „Saarmund, Bahnhof bzw. Abzweig zum Bahnhof“ und „Bad Belzig, Busbahnhof“ festgestellt.

Darüber hinaus waren an ca. 88 Haltestellen der Kategorie C1 B+R-Anlagen vorhanden.

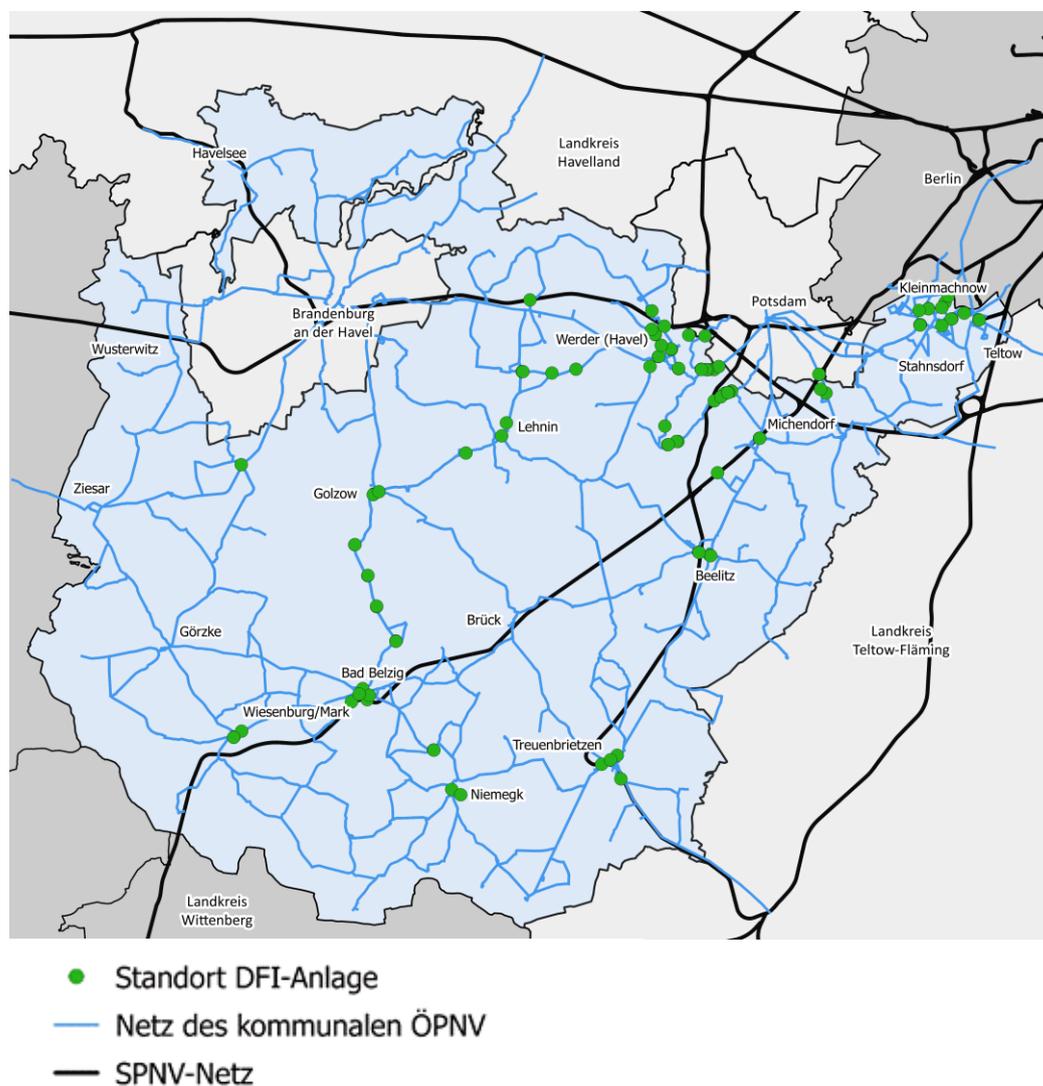
Um die Verknüpfung von ÖPNV und Radverkehr zu fördern, besteht zum einen Handlungsbedarf bei der Bereitstellung von B+R-Anlagen an weiteren Haltestellen sowie zum anderen bei der Verbesserung der Qualität der vorgehaltenen Verknüpfungsanlagen (z.B. durch Überdachung von Stellplätzen und/oder abschließbare Fahrradboxen).

2.4.4 Dynamische Fahrgastinformation

Die im NVP 2015 - 2019 definierte Anforderung an die Ausstattung von Haltestellen der Kategorie A mit DFI-Anlagen wurden vollständig umgesetzt.

Tabelle 14 und Abbildung 19 zeigen die derzeitigen Standorte von DFI-Anlagen im Landkreis Potsdam-Mittelmark. Insgesamt werden derzeit 87 DFI-Anlagen betrieben und es ist vorgesehen, weitere Standorte auszurüsten.

Abbildung 19: Übersicht DFI-Anlagen im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Karte: IGES 2019, Kartengrundlage © GeoBasis-DE / BKG 2016.
 Datengrundlage: Haltestellenkataster Landkreis Potsdam-Mittelmark 2019 so-
 wie regiobus Potsdam Mittelmark GmbH 2019.

Tabelle 14: DFI-Anlagen im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Amt / amtsfreie Gemeinde	Haltestellenname (Anzahl der DFI-Anlagen)	
Bad Belzig	Bahnhof	Dippmannsdorf, Ortsmitte (2x)
	Busbahnhof	Lütte, Dorf (2x)
	Krankenhaus	Ragösen, Ambulatorium (2x)
	Landratsamt	Schwanebeck (2x)
	Markt	
Beelitz	Am Lustgarten (2x)	Liebknechtpark (2x)
Amt Brück	Golzow, Anger (2x)	Golzow, Lehniner Str.
Groß Kreutz (Havel)	Bahnhof	
Kleinmachnow	Haeckelstr.	Rathausmarkt (2x)
	Klausenerstr.	Seeberg
	Meiereifeld	
Kloster Lehnin	Damsdorf, Neubau (2x)	Lehnin, Busbahnhof
	Göhlsdorf, Ortsmitte	Michelsdorf, Ortsmitte
Michendorf	Bahnhof (2x)	
Amt Niemege	Dahnsdorf (2x)	Niemege, Schule
	Niemege, Markt	
Nuthetal	Bergholz-Rehbrücke, Am Ausblick Bergholz-Rehbrücke, R.-Kuckuck- Str./Dlfe	Potsdam-Rehbrücke, Bahnhof (2x)
Schwielowsee	Caputh, Schwielowsee Bhf	Geltow, Am Pappeltor (2x)
	Caputh, Feldstr.	Geltow, Ferdinand-Wimmer-Platz (2x)
	Caputh, Kirschanger (2x)	Geltow, Kaserne
	Caputh, Schloss (2x)	Geltow, Kuckucksweg
	Caputh, Schule (2x)	Geltow, Schäferestr. (2x)
	Ferch, Mittelbusch	Wildpark-West, Marktplatz
	Ferch, Potsdamer Platz (2x) Ferch, Strandbad (2x)	
Seddiner See	Seddin, Bahnhof	
Stahnsdorf	Schwarzer Weg (2x)	Waldschänke (3x)
Teltow	Jahnstr. (2x)	S Teltow Stadt/Gonfrevillesr.
	Mozartstr.	Warthestr. (2x)
	S Teltow Stadt/Mahlower Str.	
Treuenbrietzen	Ärztelhaus/Kino	Krankenhaus
	Bahnhof	Markt
Werder (Havel)	Am Finkenbergr (2x)	Post (2x)
	Bahnhof	Strengbrücke (2x)
	Gluckstr. (2x)	Glindow, Kirche
	Kesselgrundstr. (2x)	Plötzin, Ortsmitte
	Lietzes Weg (2x)	Zum Havelstrand
Wiesenburg/Mark	Bahnhof	Schule
	Ortsmitte	
Ziesar	Grüningen	

Datengrundlage: Haltestellenkataster Landkreis Potsdam-Mittelmark 2019 sowie regiobus Potsdam Mittelmark GmbH 2019.

2.4.5 Fahrzeugeinsatz im kommunalen ÖPNV

Derzeit werden im kommunalen ÖPNV des Landkreises ca. 200 Fahrzeuge eingesetzt (vgl. Tabelle 15).

Der derzeitige Fuhrpark ist durch regelmäßige Modernisierung gekennzeichnet. Bei Neu- und Ersatzbeschaffungen werden neben allen gesetzlichen Vorgaben u.a. im Bereich der Klimaschutz- und Umweltaforderungen auch bereits zeitgemäße Komfortmerkmale umgesetzt. Dies sind z.B. die Ausstattung mit kostenlosem WLAN oder USB-Anschlüssen zum Aufladen von mobilen Geräten wie Smartphones.

Abbildung 20: Alternative Antriebstechnologien und modernes Produktdesign im Fahrzeugeinsatz des Landkreises Potsdam-Mittelmark



Foto: regiobus Potsdam Mittelmark GmbH 2018.

Alternative Antriebstechnologien werden im Landkreis derzeit nur beim Unternehmen regiobus PM in Form von vier Hybridfahrzeugen eingesetzt.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark bereitet derzeit eine technologieoffene Prüfung sinnvoller alternativen Antriebstechnologien für den ÖPNV-Betrieb vor. Konkret ist die Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie „Power-to-Gas“ vorgesehen, um geeignete alternative Antriebstechnologien für den Einsatz im Landkreis zu ermitteln (vgl. auch Kapitel 1.3.4).

Barrierefreier Zugang zu den Fahrzeugen

Die Voraussetzungen für die Zugänglichkeit der Fahrzeuge unter Beachtung der Anforderungen an ein barrierefreies ÖPNV-System wurden durch die derzeitigen Verkehrsunternehmen in unterschiedlichem Umfang umgesetzt.

Tabelle 15: Anzahl und Anteil barrierefrei zugänglicher Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV

Verkehrsunternehmen	Anzahl	Davon barrierefrei
A. Reich GmbH	3	67 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	3	
Fritz Behrendt OHG	16	88 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	15	
<i>Davon Großraumbusse, 15 m (Diesel)</i>	1	
Omnibusbetrieb Gustav Wetzell	8	50 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	5	
<i>Davon Großraumbusse, 15 m (Diesel)</i>	1	
<i>Davon Gelenkbusse, 18 m (Diesel)</i>	1	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	1	
Omnibusverkehr Armin Glaser	6	67 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	5	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	1	
Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange	9	56 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	7	
<i>Davon Großraumbusse, 14 - 15 m (Diesel)</i>	1	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	1	
regiobus Potsdam Mittelmark GmbH	154	100 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	72	
<i>Davon Großraumbusse, 13 - 15 m (Diesel)</i>	18	
<i>Davon Gelenkbusse, 18 m (Diesel)</i>	46	
<i>Davon Gelenkbusse, 18 m (Hybrid)</i>	4	
<i>Davon Großraumgelenkbusse, 20 - 21 m (Diesel)</i>	8	
<i>Davon Midibusse (Diesel)</i>	4	
<i>Davon Kleinbusse (Diesel)</i>	2	
Sabinchen Touristik GmbH	3	100 %
<i>Davon Standardbusse (Diesel)</i>	3	

Daten: Angaben der Verkehrsunternehmen, Datenstand: regiobus PM August 2019, alle anderen Verkehrsunternehmen Dezember 2018.

Der Anteil barrierefreier Fahrzeuge liegt je Unternehmen zwischen 50 % und 100 % (vgl. Tabelle 15).

Daraus leitet sich entsprechender Handlungsbedarf ab, um die Zielstellung der vollständigen Barrierefreiheit entsprechend § 8 Abs. 3 PBefG fahrzeugseitig zu erreichen.

2.4.6 Verkehrsträgerverknüpfung

Die Verkehrsträgerverknüpfung hat sich in den letzten Jahren positiv entwickelt. Anschlüsse zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV wurden u.a. im Zuge der Einführung von PlusBus-Linien verbessert und es fand eine Weiterentwicklung von ÖPNV-Zugangsstellen zu intermodalen Verknüpfungspunkten statt (z.B. Michendorf, Bahnhof oder Werder (Havel), Bahnhof SPNV, kommunaler ÖPNV, Radverleih, B+R, P+R).

Dennoch sind weiterhin auch Handlungsbedarfe erkennbar. Dies betrifft sowohl die Verknüpfung der ÖPNV-Angebote untereinander aber auch die Verknüpfung mit dem MIV sowie dem Fahrrad (Fahrradabstellanlagen).

Eine Übersicht von wichtigen Verknüpfungspunkten des kommunalen ÖPNV mit anderen Verkehrsträgern und den derzeitigen Verknüpfungsmöglichkeiten wird in Tabelle 16 dargestellt.

Tabelle 16: Wichtige derzeitige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Bad Belzig, Bahnhof	x	x	x	x
Bad Belzig, Busbahnhof		x		
Beelitz-Heilstätten, Bahnhof	x	x		
Beelitz Stadt, Bahnhof	x	x		x
Borkheide, Bahnhof	x	x	x	x
Brück, Bahnhof	x	x	x	x
Caputh-Schwielowsee, Bahnhof	x	x	x	x
Golzow, Anger		x	x	x
Götz, Bahnhof	x	x	x	x
Groß Kreutz (Havel), Bahnhof	x	x	x	x
Kleinmachnow, Rathausmarkt		x		x
Lehnin, Busbahnhof		x	x	x
Michendorf, Bahnhof	x	x	x	x
Potsdam-Rehbrücke, Bahnhof	x	x	x	x
Seddin, Bahnhof	x	x	x	x
Stahnsdorf, Waldschänke		x		x
Teltow, Warthestraße		x		x

Zugangsstelle	SPNV	Kommunaler ÖPNV	P+R	B+R
Teltow, Bahnhof	x	x	x	x
S Teltow Stadt S Teltow Stadt/Gonfrevillestr	x	x	x	x
Treuenbrietzen, Bahnhof	x	x	x	x
Werder (Havel), Bahnhof	x	x	x	x
Werder (Havel), Post		x		
Wiesenburg/Mark, Bahnhof	x		x	x
Wusterwitz, Bahnhof	x	x	x	x

Daten: IGES 2019, Haltestellenkataster Landkreis Potsdam-Mittelmark 2019.

2.5 Tarife, Vertrieb, Fahrgastinformation und Marketing

2.5.1 Tarife

VBB-Tarif

Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Potsdam-Mittelmark wenden mit Ausnahme einzelner ein- und ausbrechender Tarife einheitlich den Beförderungstarif sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) an.

Der VBB-Tarif ist als Flächenzonentarif in Form von Tarifwaben, Landkreisen und Tarifbereichen ausgebildet. Alle Haltestellen des Landkreises sind entsprechenden Tarifwaben zugeordnet, wobei jede Tarifwabe meist mehrere Haltestellen beinhaltet.

Einzelne Tarifwaben im Berliner Umland sowie im Umfeld der kreisfreien Städte Potsdam und Brandenburg an der Havel gehören gleichzeitig zu den Tarifbereichen Berlin C, Potsdam C bzw. Brandenburg an der Havel C.

Der VBB-Tarif bietet dabei ein vereinheitlichtes Kernsortiment an Fahrausweisen an, das Einzelkarten, Mehrfahrtenkarten, Tageskarten, Gruppenkarten sowie Wochen- und Monatskarten – auch im Abo – umfasst.

Neben dem Kernsortiment werden Fahrausweise für die Tarifbereiche der Stadt Berlin sowie der kreisfreien Städte im Land Brandenburg vertrieben. Bei diesen ist das jeweilige Stadtgebiet in die Tarifbereiche A und B sowie das jeweils definierte Umland in den Tarifbereich C unterteilt. Darüber hinaus besteht in einigen Gemeinden ein Stadtlinienvorkehr, bei dem ebenfalls vergünstigte Tarife angeboten werden.

Auch das Produkt BahnCard der DB Vertrieb GmbH wird in den VBB-Tarif eingebunden, allerdings nur für Einzelfahrausweise und Tageskarten. Ausgenommen

sind sowohl Fahrausweise für die Tarifbereiche AB, BC und ABC in Berlin sowie den kreisfreien Städten, als auch Tarife für Orte mit Stadtlinienverkehr.

Ein- und ausbrechende Tarife

Ausnahmen von der oben genannten Anwendung des VBB-Tarifs betreffen Verkehre des Unternehmens NJL aus bzw. in den Landkreis Jerichower Land (Sachsen-Anhalt) mit Anwendung des Tarifs marego der Magdeburger Regionalverkehrsverbund GmbH sowie ein- und ausbrechende SPNV-Angebote aus bzw. in die Länder Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen und Sachsen-Anhalt mit Anwendung der Beförderungsbedingungen sowie der Preisliste und Entgeltbedingungen (Tarifverzeichnis Personenverkehr) der DB AG.

Tarife der Fähren

Auf den vorhandenen Fährverbindungen werden eigene Haustarife für die Benutzung angewendet.

2.5.2 Vertrieb

Durch das kreiseigene Verkehrsunternehmen regiobus PM werden elf Vorverkaufsstellen inklusive eines mobilen Kundenbüros am Bahnhof Werder (Havel) angeboten. Zusätzlich verfügt regiobus PM über einen Abo-Service, der telefonisch sowie per E-Mail erreichbar ist.

Weiterhin erfolgt der Vertrieb der Fahrausweise im kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (Verkauf bei den Beschäftigten im Fahrdienst).

Automatenbasierter Vertrieb besteht durch die Fahrausweisautomaten der DB AG bzw. der S-Bahn-Berlin GmbH auf den Zugangsstellen zum SPNV.

Internetbasierter Vertrieb existiert derzeit als Abo-Online z.B. bei der BVG oder der S-Bahn Berlin GmbH über die Websites <https://www.bvg.de/de/abo-online> und <https://www.abo-antrag.de/>. Darüber hinaus können VBB-Abos auch über die Website der ViP⁵⁸ und der DB Vertrieb GmbH⁵⁹ erworben werden.

Daneben können Fahrausweise über die VBB-App Bus & Bahn, über die App DB Navigator der DB AG sowie die App HandyTicket Deutschland als Handytickets erworben werden. Zusätzlich besteht für den Tarifbereich Berlin ABC die Möglichkeit, Fahrausweise über die BVG-App BVG Tickets zu erwerben.

⁵⁸ Vgl. <https://www.swp-potsdam.de/de/verkehr/abo-bestellen/>, zuletzt abgerufen am 23.10.2019.

⁵⁹ Vgl. https://www.bahn.de/p/view/angebot/pendler/verkehrsverbuende/berlin_brbg/bestellseite_vbb.shtml, zuletzt abgerufen am 05.03.2019.

2.5.3 Fahrgastinformation

Fahrplankommunikation

Einheitlich gestaltete Fahrplaninformationen werden aktuell über linienbezogene sowie ortsbezogene Fahrplanhefte der Verkehrsunternehmen angeboten. Eine Aktualisierung erfolgt anlassbezogen, d.h. sofern z.B. Änderungen vorliegen. Für einzelne Linien werden neben den Fahrplänen des kommunalen ÖPNV auch Hinweise zu ausgewählten Abfahrtszeiten anderer Angebote des kommunalen ÖPNV und SPNV-Abfahrtszeiten an den Bahnhöfen dargestellt. Anschlüsse mit anderen Verkehrsunternehmen werden nicht durchgängig, sondern nur sofern relevant dargestellt.

Im Internet sind Linienfahrpläne, Haltestellenfahrpläne im PDF-Format sowie Liniennetzpläne über die Webseite des VBB abrufbar. Hier werden auch verbindungsbezogene Fahrplanauskünfte angeboten. Mobile Fahrplaninformationen sind u.a. über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. VBB-App Bus & Bahn oder BVG-App FahrInfo Plus) verfügbar.

Weiterhin können Fahrplanauskünfte beim VBB sowie bei den Verkehrsunternehmen telefonisch sowie teilweise auch per E-Mail und an den Bürostandorten bzw. Betriebshöfen erfragt werden.

Einige Verkehrsunternehmen stellen darüber hinaus Linienfahrpläne der vom Unternehmen betriebenen Linien sowie Liniennetzpläne auf ihren Websites bereit.

An den Haltestellen ist jeweils das Fahrtenangebot mindestens mit Liniennummer, Abfahrtszeit, Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit veröffentlicht.

Echtzeitinformationen

Das Verkehrsunternehmen regiobus PM betreibt ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS = Intermodal Transport Control System)⁶⁰ zur Übermittlung von Echtzeitinformationen zum Fahrzeugstandort. Die Verkehrsunternehmen Glaser, Reich und Sabinchen Touristik sind in das ITCS-System von regiobus PM integriert.

Bei den Verkehrsunternehmen Behrendt, Lange und Wetzel befindet sich ein ITCS-System (RBL-light) derzeit in der Testphase.

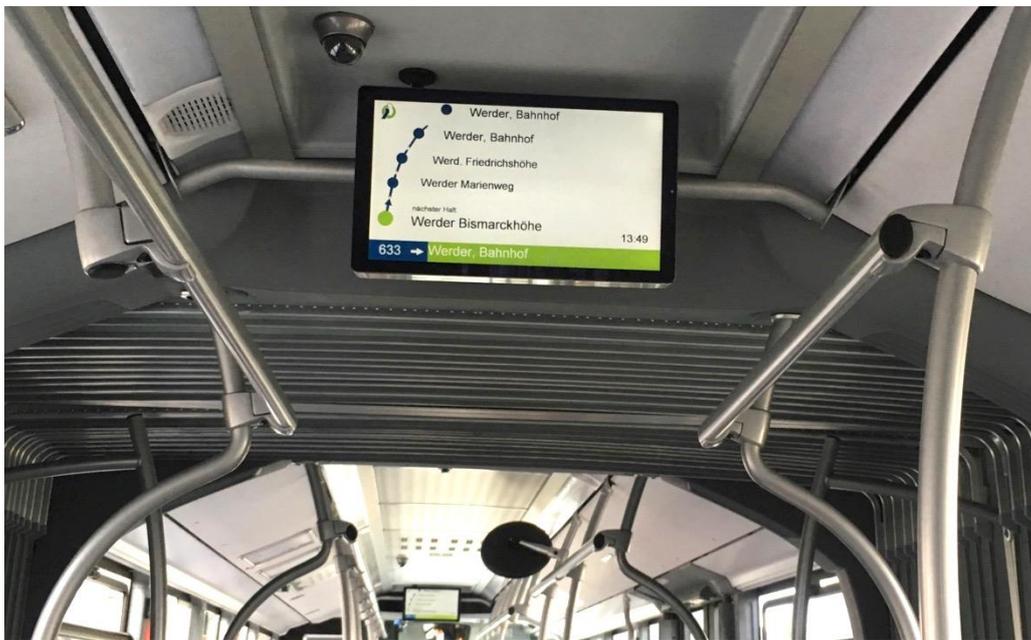
Echtzeitinformationen zum Betriebsablauf werden über die DFI-Anlagen an den Haltestellen angezeigt (vgl. in Kapitel 2.4.3). Weiterhin werden Echtzeitinformationen über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps für die ÖPNV-Nutzer angeboten. Darüber hinaus können Echtzeitinformationen über die Homepage <https://fahrinfo.vbb.de/> abgerufen werden.

⁶⁰ Früher rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL).

Informationen in den Fahrzeugen

Für Fahrplaninformationen während der Fahrt sind ein Großteil der eingesetzten Fahrzeuge mit dynamischen Haltestellenanzeigen und akustischen Haltestellenansagen ausgestattet. Weiterhin stehen die Beschäftigten im Fahrdienst für Auskünfte zur Verfügung. Darüber hinaus werden zum Teil weitere Informationen wie Liniennetzpläne oder Tarifinformationen bereitgestellt.

Abbildung 21: Beispiel für Fahrgastinformation in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV



Quelle: IGES 2019.

Die Fahrzeugflotte wird zunehmend mit Monitoren ausgestattet, die abwechselnd die nächsten Haltestellen sowie andere Kundeninformationen darstellen (vgl. Abbildung 21). Eine einheitliche und komplette Ausstattung aller Fahrzeuge besteht bis dato jedoch nicht.

Anschlussinformationen und Echtzeitinformationen werden bisher in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV nicht dargestellt. Demgegenüber ist dies in Fahrzeugen des SPNV bereits umgesetzt.

Störungsinformationen

Derzeit werden Informationen zu Störungen internetbasiert (z.B. www.vbb.de), über die vom VBB versorgten Apps sowie über die DFI-Anlagen übermittelt, sofern es sich nicht um Verspätungen handelt, die als Echtzeitinformationen gehandhabt werden.

2.5.4 Kundenservice und Marketing

Maßnahmen aus den Bereichen Kundenservice und Marketing sind wichtig zur Kundenbindung und Kundengewinnung für den ÖPNV. Sie sind als permanenter Prozess wirksam zu etablieren. Nachfolgende Maßnahmen werden derzeit angewendet.

ÖPNV-Erscheinungsbild und Marketing

Bei der Gestaltung von Fahrzeugen, Haltestellen und Fahrgastinformationen wird neben dem Corporate Design des jeweiligen Verkehrsunternehmens auch das Corporate Design des VBB angewendet.

Das Erscheinungsbild der ÖPNV-Fahrzeuge orientiert sich dabei bereits verstärkt an einem zeitgemäßen und wiedererkennbaren Grunddesign⁶¹.

Einheitliche für alle vorhandenen Verkehrsunternehmen verbindliche Vorgaben dazu existieren jedoch über die Corporate Design-Vorgaben des VBB hinaus bisher nicht.

Die in den Produkten PlusBus, **powerbus** und Burgenlinie eingesetzten Fahrzeuge verfügen darüber hinaus überwiegend über ein eigenes auf dem Grunddesign aufgesetztes Fahrzeugdesign.

Abbildung 22: Beispiel für das Design eines **powerbus**-Fahrzeuges im Landkreis Potsdam-Mittelmark



Quelle: IGES 2019.

⁶¹ Noch nicht bei allen Verkehrsunternehmen.

Fahrgastgarantien und Fundsachenbearbeitung

Das Unternehmen regiobus PM bietet fahrgastorientierte Garantien in Form von Fahrzeit- und Sauberkeitsgarantien an. Im Garantiefall erhält der Nutzer eine monetäre Leistung als Entschädigung.⁶²

Weiterhin bietet regiobus PM die Leistungen eines Fundbüros für in den Fahrzeugen der regiobus PM verlorene Gegenstände an. Hierzu ist eine direkte Telefonnummer für Anfragen an das Fundbüro ausgewiesen.

Die übrigen Verkehrsunternehmen verfügen über allgemeine Telefonnummern, über die Fahrgäste das jeweilige Unternehmen zur Fundsachbearbeitung erreichen können.

Mobilitätstrainings

Das Verkehrsunternehmen regiobus PM bietet unterschiedliche Formate von Mobilitätstrainings an.

Zum Beginn des Schuljahres wird eine **Busschule (regiobus-Schule)** für Erstklässler des Landkreises Potsdam-Mittelmark angeboten. Es werden u.a. Inhalte zu den Themen Schulwegsicherheit sowie richtiges Verhalten im Bus und an Haltestellen vermittelt.

Des Weiteren werden in unregelmäßigen Abständen **Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste** als sogenannte **Rollator- und Sicherheitstrainings** an ausgewählten Haltestellen durchgeführt. Hierbei wird gemeinsam mit den Teilnehmern u.a. sicheres Ein- und Aussteigen, insbesondere mit Mobilitätshilfen wie Rollatoren oder Rollstühlen, erläutert und geprobt.

Kooperationen im Sektor Freizeit und Tourismus

Die Gemeinde Schwielowsee bietet für Übernachtungsgäste eine Gästekarte an. Die Hotelgäste erhalten durch die gebuchten Übernachtungen im Zeitraum zwischen 01. April und 31. Oktober eines Jahres die kostenlose Fahrtberechtigung auf den Linien

- ◆ Linie 580: Potsdam – Werder (Havel) – Bad Belzig (auf dem Abschnitt von Potsdam nach Werder (Havel), Lietzes Weg),
- ◆ Linie 607: Ferch – Caputh – Potsdam,
- ◆ Linie 610: Wildpark-West – Potsdam und
- ◆ Linie 631: Werder (Havel) – Geltow – Potsdam.⁶³

⁶² Vgl. z.B. https://www.regiobus-pm.de/fileadmin/Content/06_Unternehmen/PDF/Servicegarantie-Formular.pdf, zuletzt abgerufen am 18.03.2019.

⁶³ Vgl. Gemeinde Schwielowsee 2019.

2.5.5 Fahrradmitnahme und kommunaler ÖPNV

Im VBB-Tarifgebiet können Fahrräder in S-, U- und Regionalbahnen sowie auf Fähren im gesamten Verkehrszeitraum mitgenommen werden, sofern es der vorhandene Platz erlaubt.

Die Mitnahme von Fahrrädern in Bussen und Straßenbahnen ist nicht gestattet, außer diese sind entsprechend gekennzeichnet und hergerichtet. Im Zweifelsfall entscheidet das Personal, ob die Mitnahme eines Fahrrads gestattet ist. Ist wenig Platz vorhanden, haben Rollstuhlfahrer und Kinderwagen Vorrang. Ein Anspruch auf Mitnahme des Fahrrads besteht nicht.⁶⁴

In den Städten Berlin, Brandenburg an der Havel, Cottbus, Frankfurt (Oder) und Potsdam ist ein Fahrausweis Fahrrad für die Fahrradmitnahme zu erwerben.⁶⁵

Auf der Burgenlinie 572 ist eine Fahrradmitnahme auf Heckfahrradträgern möglich. Entsprechend den Erfahrungen von regiobus PM wird die Fahrradmitnahme derzeit nur wenig genutzt.

2.6 Stärken und Schwächen des kommunalen ÖPNV

2.6.1 Bilanz NVP 2015 - 2019

Der Umsetzungsstand der im NVP 2015 - 2019 definierten Maßnahmen zeigt, dass ein Großteil der Maßnahmen bereits umgesetzt wurde bzw. sich derzeit in der Umsetzung oder Planung befindet (vgl. Tabelle 17). So wurde z.B. die Busverbindung zwischen Seddin und der Stadt Beelitz durch die Einführung der PlusBus-Linie Beelitz-Zauche (Linie 643) verbessert. Auch die geforderte Optimierung der Anbindung des gemeinsamen Mittelzentrums Beelitz und Werder (Havel) ist durch die neu eingeführte PlusBus-Linie 641 bereits erfolgt.

Weitere Maßnahmen wie die Überplanung der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz (Bediengebiete der Unternehmen Fritz Behrendt OHG, Omnibusbetrieb Gustav Wetzel sowie Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange) befinden sich derzeit in Vorbereitung und soll voraussichtlich 2020 umgesetzt werden.

Sofern Maßnahmen noch nicht umgesetzt sind, werden diese im Rahmen der vorliegenden Fortschreibung des NVP auf Übernahme in die aktualisierten Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV geprüft.

⁶⁴ Vgl. VBB 2019.

⁶⁵ Vgl. <https://www.vbb.de/fahrplan/umsteigen-weiterfahren/weiterfahren-fahrrad/tickets-tarife-fahrradfahrer>, zuletzt aufgerufen am 18.03.2019.

Tabelle 17: Bilanzielle Bewertung der Maßnahmen des NVP 2015 - 2019

Maßnahme	Status	Bemerkung
Bessere Anbindung von Orts- bzw. Gemeindefteilen untereinander <i>Prüfung von Optimierungspotenzialen für eine bessere Anbindung der Orts- bzw. Gemeindefteile mit bedarfsabhängigen Fahrtenpaaren</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung • Berücksichtigung in Maßnahmen des Zielkonzeptes im neuen NVP (vgl. insb. Kapitel 6.4)
Verbesserung der Anbindung in Beetzsee nach 16.00 Uhr und an Wochenenden <i>Prüfung möglicher Verbesserung durch alternative Angebotsformen</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung Fahrtenangebot auf der Linie 569 (Mo-Fr, Sa, So)
Verbesserung der Busanbindung Havelauen im Raum Werder <i>Prüfung durch Verkehrsunternehmen und Landkreis</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Umsetzung powerbus-Konzept • Berücksichtigung im neuen NVP in Netzkategorien (Zuordnung Linie 632 und 634 zu Stadtverkehr Werder (Havel) (vgl. Kapitel 4.3.5)
Optimierung der Anbindung des gemeinsamen Mittelzentrums Stadt Beelitz – Stadt Werder (Havel) <i>Prüfung durch Verkehrsunternehmen und Landkreis</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Einführung PlusBus-Linie 641
Verbesserung der Busverbindung zwischen Seddin und Stadt Beelitz <i>Prüfung durch Verkehrsunternehmen und Landkreis</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Einführung PlusBus-Linie 643
Einbindung der Mittelbereichskommunen im Mittelzentrum Beelitz - Werder in Tarifzone Berlin ABC <i>Weitere Prüfung und Absprache mit der Kommune und dem VBB</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Prüfungen und Absprachen mit dem VBB bisher ohne Ergebnis • Erneute Aufnahme im neuen NVP im Kapitel 5.5.2
Optimierung ÖPNV-Angebot im Raum Brück/Niemegk/Treuenbrietzen <i>Weitere Überprüfung der Umsetzung des in 2013 fertig gestellten Maßnahmenkonzeptes</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Durchgeführte Überplanung der ÖPNV-Bedienregion sowie Einführung PlusBus-Linie 582 (vgl. Kapitel 6.4.1 und 6.4.9)
Verbesserung der Anbindung Flughafen BER <i>Maßnahme wird als langfristig eingestuft; Prüfung einer Realisierung nach Bekanntgabe eines neuen Öffnungstermins</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Erneute Berücksichtigung im neuen NVP in Maßnahmen des Zielkonzeptes (vgl. Kapitel 6.3.2)
Verbesserung Sauberkeit Haltestellen <i>Erfolgt jährlich und wird entsprechend angepasst</i>		<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung

<p>Verbesserung Anbindung Ferch/Stadt Werder (Havel) <i>Prüfung durch bedienendes Verkehrsunternehmen</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Erweiterung Fahrtenangebot auf der Linie 607 Potsdam - Ferch • Berücksichtigung im neuen NVP in Netzkategorien (Zuordnung Linie 607 zu Hauptnetz II zwischen Ferch und Werder (Havel) (vgl. Kapitel 4.3.3)
<p>Einbindung von Ferch in Tarifzone Berlin ABC <i>Weitere Prüfung und Absprache mit der Kommune und dem VBB</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Prüfauftrag im neuen NVP zur Überführung der Verwaltungsvereinbarung über die Finanzierung der Mindereinnahmen des VBB in eine dauerhafte Lösung (vgl. Kapitel 5.5.2)
<p>Verbesserung der Verbindung Rehbrücke – Potsdam <i>Optimierung der Anbindung der gesamten Gemeinde Nuthetal an die Landeshauptstadt Potsdam</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Teilweise Erweiterung Fahrtenangebot auf der Linie 611 • Konzept für Verbesserung befindet sich in Planung • Erneute Aufnahme als Maßnahme im Zielkonzept (vgl. Kapitel 6.3.4) • Berücksichtigung im neuen NVP in Netzkategorien (Zuordnung Linie 611 zu Hauptnetz I zwischen Bf. Rehbrücke und Saarmund (vgl. Kapitel 4.3.2)
<p>Stetige Optimierung der Anbindung der Schulstandorte <i>Durch die jährlichen Veränderungen zum Schuljahr ergibt sich ein permanenter Überprüfungsbedarf</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierliche Optimierung von Fahrten an die Schulanfangs- und -endzeiten
<p>Verbesserung ÖPNV-Bevorrechtigung im Raum TKS bzw. Pförtnerampel Potsdam <i>Maßnahmen werden als langfristig eingestuft; Prüfung möglicher Optionen</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Berücksichtigung im neuen NVP in Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des kommunalen ÖPNV (vgl. Kapitel 6.5.1)
<p>Bedarfsangepasste Taktverdichtung (Kapazitätserhöhung) bei stark frequentierten Verkehrsangeboten <i>Insbesondere in Verbindung mit dem Aufgabenträger (SPNV) kommunizieren und Lösungen vorbereiten</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Kontinuierliche Überprüfung und Verbesserung • Berücksichtigung im neuen NVP: Anpassung Taktzeiten unter Berücksichtigung der SPNV-Leistungsentwicklungen gemäß LNVP 2018 (vgl. Kapitel 4.3.6)
<p>Machbarkeitsuntersuchung von Zweisystembahnen <i>Prüfung erfolgt im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft Verkehr Potsdam/Potsdam-Mittelmark</i></p>		<ul style="list-style-type: none"> • Prüfung wird durch die AG Verkehr begleitet

Daten: Landkreis Potsdam-Mittelmark 2014.

Anmerkung: **Umgesetzt**, teilweise umgesetzt, nicht umgesetzt.

2.6.2 Gestärkte integrierte bzw. differenzierte Verkehrsorganisation und Vertaktung

Die Netz- und Angebotsstruktur des kommunalen ÖPNV hat sich im Landkreis Potsdam-Mittelmark in den vergangenen Jahren insbesondere auch durch die Einführung der PlusBus-Linien und die Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehre im Bereich TKS, Werder (Havel) und Bad Belzig stark verbessert und ausgeweitet. Die seitdem kontinuierlich wachsenden Fahrgastzahlen zeigen, dass das verbesserte und ausgeweitete Angebot zu einer Attraktivitätssteigerung im kommunalen ÖPNV geführt hat.⁶⁶

Ein wesentliches Element der Angebotsmaßnahmen ist die Ausgestaltung in Form moderner Taktverkehre. Taktverkehre werden derzeit in konsequenter Form insbesondere auf den PlusBus-Linien (Montag bis Freitag mindestens ein 1-h-Takt und an Wochenenden überwiegend 2-h-Takt) sowie auf Linien im Bereich der Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehre (inklusive Bad Belzig, Werder (Havel) und im Bereich TKS) angewendet. Darüber hinaus wurden Verbesserungen in Form von Angebotsausweitungen und Taktverdichtungen in der Wochenendbedienung im westlichen und südlichen Landkreis vorgenommen.

2.6.3 Handlungsbedarf aus Sicht des derzeitigen Verkehrsangebots

Eine integriert ausgerichtete Verkehrsorganisation mit einer differenzierten Gestaltung der Teilangebote nach deren Funktion sowie wenn möglich eine Ausweitung der Vertaktung ist trotz bisher erfolgreicher Bemühungen noch nicht in allen Teilen des Landkreises umgesetzt. Es besteht daher Weiterentwicklungsbedarf.

Weiterhin ist die Vernetzung von öffentlichen und individuellen Verkehrsangeboten bisher nur teilweise in zeitgemäßer Form umgesetzt, so dass die Verkehrsträgerverknüpfung aber auch die weitere Optimierung von gesicherten Umstiegs- und Anschlussmöglichkeiten Handlungsschwerpunkte erkennbar werden lässt.

Eine flächendeckende Erreichbarkeit ist neben den Verbindungsrelationen mit hoher Nachfrage und hohem Fahrtenangebot vor allem durch die aus der Schülerbeförderung resultierenden Fahrtenangebote zumindest an Schultagen gegeben. Außerhalb der Verbindungsrelationen mit hoher Nachfrage und hohem Fahrtenangebot sind die Fahrtenlagen und Angebotshäufigkeiten vor allem in den ländlichen Bereichen des Landkreises noch nicht überall geeignet, um eine Nutzung für Jedermann-Fahrgäste attraktiv erscheinen zu lassen. Es wird daher v.a. Handlungsbedarf bei der Angebotsqualität in ländlich geprägten Bereichen des Landkreises gesehen, insbesondere auch beim Angebotsumfang in Ferienzeiten.

Darüber hinaus besteht insbesondere Handlungsbedarf bezüglich

- ◆ der noch offenen perspektivischen Anbindung des Flughafens BER,

⁶⁶ Vgl. Verkehrsgesellschaft Belzig mbH / regiobus Potsdam Mittelmark GmbH 2017.

- ◆ der Berücksichtigung von Pendlerrelationen in Richtung Lutherstadt Wittenberg sowie Nauen in Form von grenzüberschreitenden Verkehren,
- ◆ der Verbesserung der Anbindung von Gewerbegebieten,
- ◆ des weiteren barrierefreien Haltestellenausbaus, insbesondere auch von SPNV-Zugangsstellen,
- ◆ des weiteren Ausbaus der Hauptverknüpfungspunkte zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV sowie zwischen dem Individualverkehr und dem ÖPNV,
- ◆ des Ausbaus der Verknüpfung von Radverkehr und kommunalem ÖPNV,
- ◆ der Verbesserung der Netz- und Fahrplanabstimmung und Anschlussgestaltung,
- ◆ dem weiteren Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen sowie
- ◆ der Verbesserung der ÖPNV-Bevorrechtigung, insbesondere im Raum TKS und auf dem Korridor von Geltow nach Potsdam.⁶⁷

Insgesamt ist somit das Verkehrsangebot im Landkreis integriert weiterzuentwickeln, eine verbesserte Hierarchisierung und wenn möglich taktähnliche Organisation der einzelnen Linien umzusetzen sowie die Anschlusssicherung konsequent auszubauen.

Die Behebung der identifizierten Schwächen bzw. die Umsetzung der Handlungsbedarfe wird in den Kapiteln 3.2 bis 6 aufgegriffen. Beispielhaft wird auf folgende resultierende Vorgaben und Maßnahmen verwiesen:

- ◆ Weiterentwicklung der bestehenden Netzebenen zu einem hochwertigen Buskonzept (vgl. dazu Kapitel 4.3.1) inkl. Einführung vertakteter und taktähnlicher Angebote auf weiteren Buslinien,
- ◆ Verbesserung der Verknüpfung der Ebenen des Hauptnetzes mit dem Ergänzungsnetz zur flächenhaften Erschließung,
- ◆ Verbesserung der Mindestbedienungsangaben insbesondere auch in ländlichen Bereichen des Landkreises (vgl. Kapitel 4.3.1) sowie
- ◆ Verbesserung grenzüberschreitender Verkehrsangebote (vgl. Kapitel 6.4).

2.6.4 Handlungsbedarf aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen

Im Rahmen des frühzeitigen Beteiligungsprozesses bei der Fortschreibung des NVP haben alle Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden des Landkreises die Möglichkeit erhalten, aus Ihrer Sicht aktuell bestehende Defizite im ÖPNV zur Kenntnis zu bringen.

Tabelle 18 fasst die Rückmeldung inhaltlich zusammen. Alle Hinweise wurden geprüft und im Rahmen der landkreisbezogenen verkehrsplanerischen Untersuchungen zur Fortschreibung des NVP auf Möglichkeiten zur Überführung in Maßnahmen abgewogen (vgl. ebenfalls Vorgaben und Maßnahmen in den Kapiteln 4 bis 6).

⁶⁷ Vgl. auch MIL 2018.

Tabelle 18: Hinweise sowie Defizite des ÖPNV aus Sicht der kreisangehörigen Kommunen (zusammenfassende Auswahl)

Angebotsqualität kommunaler ÖPNV

- ◆ Fehlende bzw. unzureichende Anbindung der Ortsteile an die Hauptorte sowie an SPNV-Zugangsstellen (insbesondere in Ferienzeiten und am Wochenende)
 - Stadt Bad Belzig
 - Amt Brück
 - Gemeinde Kloster Lehnin
 - Amt Niemege
 - Stadt Treuenbrietzen
 - Stadt Werder (Havel)
 - Gemeinde Wiesenburg/Mark
- ◆ Fehlende Verbindung aus dem Bereich Niemege und Treuenbrietzen nach Lutherstadt Wittenberg
- ◆ Anbindung des geplanten Schulcampus Glindow
- ◆ Anbindung des Industriegebiets Niemege
- ◆ Fehlende bzw. unzureichende Anbindung der Bahnhöfe Ferch-Lienewitz und Seddin an Ferch
- ◆ Unzureichende Bedienzeiträume (insbesondere fehlende Frühanbindung vor 6:00 Uhr)
 - Potsdam – Ferch (Linie 607, insbesondere an Wochenenden)
 - Wiesenburg/Mark, Ortsmitte und Schule nach Wiesenburg/Mark, Bahnhof
- ◆ Teilweise fehlender 10-Minuten-Takt zur Anschlusssicherung an S-Bahn im Bereich TKS
- ◆ Teilweise Defizite in der Angebotsqualität des Freizeitverkehrs (insbesondere Sa, So, F) im Bereich TKS
- ◆ Fehlende Busschnellverbindung Kleinmachnow – Potsdam
- ◆ Unzureichende Rufbus-Verbindungen in Teilbereichen von Nuthetal
- ◆ Fehlende Verlängerung der Linie 627 von Sputendorf nach Großbeeren
- ◆ Fehlende Abend- und Wochenendbedienung Bad Belzig – Wiesenburg/Mark (– Ziesar) (Linie 588)
- ◆ Fehlende Taktabstimmung der Linien 572 (Burgenlinie) und 588 zur Herstellung eines Stundentaktes Wiesenburg/Mark – Bad Belzig
- ◆ Fehlende durchgängige Führung der Linie 607 Potsdam – Caputh – Ferch – Werder (Havel) über Wochenendbedienung und Einzelfahren Mo-Fr hinaus
- ◆ Fehlende zusätzliche touristische Verbindung „Rund um den Schwielowsee“ zur umsteigefreien Verknüpfung

Angebotsqualität SPNV und Vernetzungsqualität mit kommunalem ÖPNV

- ◆ Fehlende bzw. unzureichende SPNV-Anbindung an Flughafen Berlin-Schönefeld/ BER
- ◆ Unzureichende Aufenthaltsqualität an SPNV-Zugangsstelle Geltow
- ◆ Fehlende S-Bahn-Verlängerung von Teltow Stadt nach Stahnsdorf, Sputendorfer Straße inkl. P&R, B&R
- ◆ Unzureichende Bedienungsfrequenz an SPNV-Zugangsstellen Groß Kreuz (Havel), Götz und Teltow, Bahnhof
- ◆ Kapazitätsengpässe auf Linie RB33
- ◆ Unzureichende Taktung RB23 und RB33
- ◆ Fehlende SPNV-Zugangsstelle in Treuenbrietzen, Ortsteil Frohnsdorf

-
- ◆ Fehlende Stammbahn-Reaktivierung

Vernetzungsqualität

- ◆ Fehlende bzw. unzureichende B+R- und P+R-Anlagen (z.B. an SPNV-Zugangsstellen Baitz, Borkheide, Brück, Seddin)
- ◆ Anpassungs- bzw. Verbesserungsbedarf der Anschlüsse von und zum SPNV (z.B. an SPNV-Zugangsstellen Michendorf, Treuenbrietzen, Wiesenburg/Mark, Wilhelmshorst)
- ◆ Anpassungs- bzw. Verbesserungsbedarf der Anschlüsse innerhalb des kommunalen ÖPNV
- ◆ Ungünstige Lage der Bushaltestelle Wiesenburg/Mark, Bahnhof (lange Übergangszeiten zwischen SPNV und kommunalem ÖPNV)

Informationsqualität

- ◆ Fehlende DFI-Anlagen an Bushaltestellen, z.B. Gemeinden Schwielowsee und Wiesenburg/Mark

Tarifqualität

- ◆ Wünsche zur Veränderung der Zuordnung einzelner Ortsteile zu den Tarifwaben bzw. Tarifbereichen des VBB-Tarifs
 - ◆ Zuordnung Ortsteil Wildenbruch zu Tarifwabe 5950 und Tarifbereich Berlin C
 - ◆ Zuordnung Ortsteil Stücken zu Tarifwabe 6050 und Tarifbereich Potsdam C
 - ◆ Zuordnung Ortsteil Tremsdorf zu Tarifwabe 6051 und Tarifbereich Berlin C sowie Potsdam C
 - ◆ Zuordnung Ortsteil Ferch zu Tarifwabe 5949 und Tarifbereich Berlin C sowie Potsdam C

Infrastrukturqualität

- ◆ Fehlende Radwege zwischen Bardenitz und Frohnsdorf, Marzahna und Lobbese sowie zwischen Treuenbrietzen und Nichel

Quelle: Vorabbeteiligung der Ämter und amtsfreien Städte/Gemeinden zur Fortschreibung des NVP 2020 - 2024 des Landkreises Potsdam-Mittelmark.

3. Szenarien der Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV

Im Rahmen der Fortschreibung des NVP werden erstmals im Landkreis Potsdam-Mittelmark drei Entwicklungsszenarien unterschieden.

3.1 Szenarienunterscheidung und Leitzieldefinition

Wesentliche Grundlage für die Ableitung von Szenarien sind die Ziele und Ergebnisse des Integrierten Klimaschutzkonzeptes des Landkreises, die unter anderem eine Reduktion der jährlichen CO₂-Emissionen zwischen 2015 und 2030 um ca. 62% vorsehen⁶⁸.

Grundlage für die weiteren Betrachtungen sind daher ein Basisszenario sowie zwei Szenarien mit unterschiedlich starker Orientierung an Erhöhungszielen für die Nutzungsintensität bzw. den Anteil des ÖPNV am Verkehrsmittelmix sowie an Nachhaltigkeits- und Umweltaspekten. In Abbildung 23 werden die drei Szenarien als Überblick dargestellt.

Abbildung 23: Entwicklungsszenarien für den kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

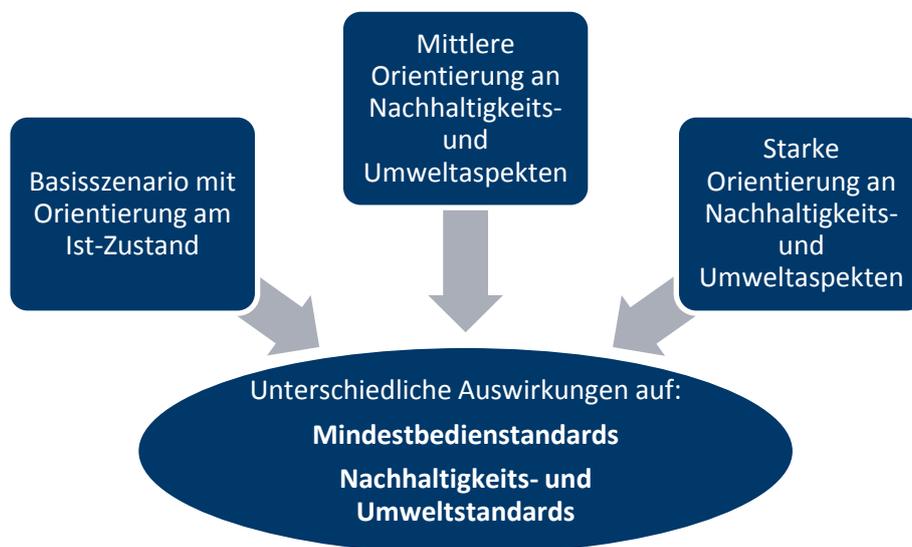


Abbildung: IGES 2019.

Basisszenario

Das Basisszenario orientiert sich an einer Fortschreibung der ÖPNV-Entwicklung aufbauend auf die im Jahr 2019 bestehende Angebotsqualität (d.h. die Vorgaben zur Mindestbedienqualität orientieren sich überwiegend am Angebotsumfang im

⁶⁸ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark (Hrsg.) 2018a.

Fahrplanjahr 2019) und enthält dennoch einen Maßnahmenkatalog zur punktuellen Weiterentwicklung von Angebotshäufigkeit und -qualität.

„Mittleres“ und „starkes“ Entwicklungsszenario

Die zwei Entwicklungsszenarien beinhalten zum einen eine „mittlere“ und zum anderen eine „starke“ Zielsetzung für die Erhöhung der ÖPNV-Nutzungsintensität und die Förderung von Nachhaltigkeits- und Umweltaspekten. Die Vorgaben zur Mindestbedienqualität werden in beiden Szenarien gegenüber dem Status im Jahr 2019 angehoben, um Verlagerungswirkungen zum ÖPNV und damit auch die gewünschten Nachhaltigkeits- und Umweltziele zu unterstützen.

Leitziele und Leitmaßnahmen für die Szenarien

Die drei Szenarien orientieren sich an folgenden übergeordneten Leitzielen

- ◆ **Leitziel 1:** Erhöhung der ÖPNV-Nutzung: Steigerung der ÖPNV-Nutzerzahlen inkl. Sicherung einer ausreichenden Bedienung sowie
- ◆ **Leitziel 2:** Emissionsarme bzw. CO₂-neutrale öffentliche Mobilität.

In Tabelle 19 werden Leitziele und Leitmaßnahmen für jedes Szenario differenziert dargestellt. Die Szenarien unterscheiden sich in der Ausprägung der Förderung von Nachhaltigkeits- und Umweltaspekten und setzen sich in unterschiedlichen Maßnahmen und Anforderungsprofilen an die Weiterentwicklung der Mindestbedienstandards (vgl. Kapitel 4.3) sowie der Nachhaltigkeits- und Umweltstandards (vgl. Kapitel 5.10) fort.

Die Szenarien wirken aufeinander aufbauend. Das heißt, Maßnahmen des Basisszenarios werden auch in das „mittlere“ und „starke“ Entwicklungsszenario übernommen sowie Maßnahmen des „mittleren“ Entwicklungsszenarios sind auch Bestandteil des „starken“ Entwicklungsszenarios.

Tabelle 19: Leitziele und Leitmaßnahmen in den Entwicklungsszenarien

	Leitziel 1 Erhöhung ÖPNV-Nutzung	Leitziel 2 CO ₂ -neutrale öffentliche Mobilität
Basisszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Umsetzung der identifizierten Handlungsschwerpunkte und eines aufgewerteten Mindestbedienstandards im Hauptnetz ◆ Weitere Verbesserung der Angebotsqualität im weiteren Metropolraum entsprechend LEP HR⁶⁹ sowie punktuelle Verbesserung der Erreichbarkeiten im Berliner Umland entsprechend LEP HR⁷⁰ 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ab 2021 darf der Anteil der Fahrzeuge entsprechend Abgasnorm Euro 5 maximal 25 % betragen; Fahrzeuge, die diese Norm unterschreiten, sollen nicht mehr eingesetzt werden ◆ Kein Fahrzeug darf ab Ende 2024 die Abgasnorm Euro 5 unterschreiten ◆ Es müssen die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle neuen Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt werden
Mittleres Entwicklungsszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Erhöhung der Fahrgastzahlen im kommunalen ÖPNV um 20 % zwischen 2019 und 2024⁷¹ ◆ Anhebung der Vorgaben zur Mindestbedienqualität (Mindestbedienstandards) gegenüber Basisszenario 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 100 % CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotten im kommunalen ÖPNV bis spätestens Ende 2024 (auch bilanzielle CO₂-Neutralität möglich) ◆ Technologieoffener Ansatz für klimafreundliche Antriebsformen unter Berücksichtigung vorgesehene Machbarkeitsstudie Power-to-Gas
Starkes Entwicklungsszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Verdopplung der Fahrgastzahlen im kommunalen ÖPNV zwischen 2019 und 2030 ◆ Stärkere Anhebung der Vorgaben zur Mindestbedienqualität (Mindestbedienstandards) gegenüber mittlerem Entwicklungsszenario 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 50 % lokal emissionsfreie Fahrzeugflotten im kommunalen ÖPNV bis spätestens 2030

Abbildung: IGES 2019.

⁶⁹ Entspricht den überwiegend ländlichen Bereichen des Landkreises.

⁷⁰ Entspricht den stark verdichteten Bereichen des Landkreises um Berlin und Potsdam herum.

⁷¹ Entspricht ca. dem mittleren Anstieg des Fahrgastaufkommens durch Angebotsausweitungen im Zeitraum 2014 – 2018.

3.2 Entwicklung der ÖPNV-Nachfrage

Die vorliegende Fortschreibung des NVP unterscheidet die Entwicklungsaussagen für die ÖPNV-Nachfragen anhand der zuvor definierten drei Entwicklungsszenarien.

Für das **Basisszenario** wird eine Einschätzung auf Basis einer Status quo-Prognose abgeleitet, die sich auf den kommunalen ÖPNV bezieht und ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt:

- ♦ Im **Zeitraum 2017 bis 2023** wird ein Wachstum des Fahrgastaufkommens von etwa 13 Mio. auf etwa 13,3 Mio. Fahrten erwartet. Dies entspricht einem **Wachstum um 2,8 % im Gesamtzeitraum** bzw. um **durchschnittlich 0,5 % pro Jahr**.
- ♦ Für den **Zeitraum 2023 bis 2030** zeigt die Status quo-Prognose eine im Wesentlichen gleiche Entwicklung wie im Zeitraum 2017 bis 2023. Das **Fahrgastaufkommen steigt ebenfalls um ca. 0,5 % pro Jahr** (von 13,3 auf 13,8 Mio.).

Weitere methodische Hinweise zur durchgeführten Status quo-Prognose des Fahrgastaufkommens im Basisszenario werden im Anhang A7 dargestellt.

Demgegenüber werden für das „mittlere“ und „starke“ **Entwicklungsszenario** keine Prognoseansätze zugrunde gelegt, sondern Entwicklungsziele vorgegeben. Damit soll im „mittleren“ und „starken“ Entwicklungsszenario eine stärkere Angebotsorientierte Entwicklung stimuliert werden, um das gesetzte Ziel erreichen zu können.

- ♦ Für das „mittlere“ **Entwicklungsszenario** soll eine **Erhöhung der Fahrgastzahlen** im kommunalen ÖPNV **um 20 %** zwischen 2019 und 2024 durch entsprechende einzuleitende Maßnahmen erreicht werden.
 - ♦ Für das „starke“ **Entwicklungsszenario** wird das Ziel der Verdopplung der Fahrgastzahlen im kommunalen ÖPNV zwischen 2019 und 2030 formuliert.
-

4. Angebotskonzept für den kommunalen ÖPNV

Der NVP definiert als strategisches ÖPNV-Planungsinstrument das zukünftige Angebot des kommunalen ÖPNV hinsichtlich Angebotsumfang und Angebotsqualität im geplanten Gültigkeitszeitraum.

Dabei definiert der Landkreis Potsdam-Mittelmark als Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV die Qualität und Quantität der Versorgung unter Maßgabe von angebots- und bedarfsorientierten Entwicklungspfaden sowie und Berücksichtigung der Finanzierbarkeit jeweils selbst. Begründet liegt dies darin, dass keine übergeordneten allgemein- oder rechtsverbindlichen Vorgaben für die Qualität und Quantität von Leistungen des SPNV und kommunalen ÖPNV im Sinne einer ausreichenden Versorgung bzw. als Teil der Daseinsvorsorge existieren.

Die Aufgabenträger orientieren sich deshalb u.a. an

- ◆ den derzeitigen und zukünftig erwarteten demografischen und strukturpolitischen Entwicklungen,
- ◆ den Zielen und Hierarchien der Raumordnung und Landesplanung,
- ◆ den eigenen verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen sowie
- ◆ den Vorgaben für die Sicherstellung der Schülerbeförderung.

Nachfolgende Mindestvorgaben sichern aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark eine ausreichende Bedienung im kommunalen ÖPNV ab. Dies wird ergänzt durch die Vorgaben des Qualitätskonzeptes entsprechend Kapitel 5.

4.1 Elemente des Angebotskonzepts

Das Angebotskonzept beinhaltet folgende nebeneinander wirkende Elemente, um aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV unter Beachtung der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu definieren (vgl. Abbildung 24).

Erschließungsqualität: Zum einen wird als erstes Element des Angebotskonzepts die räumliche Erschließung unter Berücksichtigung der Einwohnerzahl je Siedlungseinheit sowie die anzustrebenden Haltestelleneinzugsbereiche definiert.

Angebotsqualität / Bedienhäufigkeit: Weiterhin erfolgt unter Orientierung an Verbindungsrelationen des kommunalen ÖPNV die Festlegung von konkreten Vorgaben zu Mindestbedienhäufigkeiten auf Basis einer einheitliche Netzkonzeption⁷². Die Mindestbedienhäufigkeiten werden für die in Kapitel 3.1 definierten Entwicklungsszenarien unterschieden.

Schülerbeförderung: Da die Sicherstellung der Schülerbeförderung als Pflichtaufgabe des Landkreises zu berücksichtigen ist und Schüler derzeit die größte einzelne

⁷² Basierend auf der Netzhierarchie des Landkreises Potsdam-Mittelmark, die sinnentsprechend aus dem NVP 2015 - 2019 übernommen wurde (vgl. Abbildung 11 in Kapitel 2.2.5) und fortgeschrieben wird.

Kundengruppe im kommunalen ÖPNV ausmacht, erfolgt zur Definition der Mindestbedienqualität in der Schülerbeförderung eine Verknüpfung mit dem dazu bestehenden Instrument der Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark.

Die Verzahnung von NVP und Satzung sichert ab, dass neben den Vorgaben der Erschließungs- und Angebotsqualität grundsätzlich die Beförderung der Schülerinnen und Schüler abgesichert ist.

Konventionelle und flexible Betriebsformen: Es werden die Anforderungen an die anzuwendenden Betriebsformen und Einsatzbereiche der Betriebsformen vorgegeben.

Abbildung 24: Ebenen zur Sicherstellung der ausreichenden Bedienung im kommunalen ÖPNV



Quelle: IGES 2019.

Vernetzungsqualität: In Ergänzung zum Angebotskonzept werden im Qualitätskonzept Vorgaben zur Absicherung eines koordinierten und miteinander verknüpften ÖPNV-Angebots definiert. Dies beinhaltet konkrete Verknüpfungspunkte sowie Vorgaben zur Anschlusssicherung (vgl. Kapitel 5.1).

4.2 Vorgaben zur Erschließungsqualität

Die Erschließungsqualität wird durch räumliche Mindesterschließungsvorgaben zur Anbindung der Städte und Gemeinden bzw. Siedlungseinheiten und Verkehrsziele bestimmt. Sie bildet im Sinne der Fortschreibung des NVP weiterhin ein maßgebendes Kriterium für die Beurteilung der Zugangsmöglichkeiten zum kommunalen ÖPNV.

Siedlungseinheiten gehen auf die von der Statistischen Kommission der Vereinten Nationen eingeführte kleinste (weltweit) vergleichbare geographische Einheit zurück. Auf europäischer Ebene wurde die Definition der Siedlungseinheit in die Verordnung (EG) Nr. 1201/2009 der Kommission vom 30. November 2009 übernommen, um europaweit vergleichbare Abgrenzungen zu ermöglichen. Genannte Verordnung regelt jedoch technische Spezifikationen von Volks- und Wohnungszählungen, so dass keine verbindliche Anwendung bei der Aufstellung von Nahverkehrsplänen erkennbar ist. Daher wird empfohlen, eine an die regionale Struktur des Landkreises Potsdam-Mittelmark angepasste Untergrenze zu definieren. Dementsprechend werden im vorliegenden NVP Siedlungseinheiten als Ortsteile mit mindestens 100 Einwohnern festgelegt.

4.2.1 Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Alle Siedlungseinheiten mit mindestens 100 Einwohnern müssen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Weiterhin sollen Arbeitsplatzschwerpunkte mit mindestens 100 Arbeitsplätzen mit mindestens einer Haltestelle durch den ÖPNV erschlossen werden.

Eine Siedlungseinheit bzw. ein Arbeitsplatzschwerpunkt gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner bzw. der Beschäftigten in einem zumutbaren fußläufigen Haltestelleneinzugsbereich (vgl. Tabelle 20) gemeldet sind bzw. liegen.

Die Erschließung kann sowohl mit Verkehrsmitteln des SPNV als auch des kommunalen ÖPNV erfolgen. Im kommunalen ÖPNV können dabei sowohl konventionelle als auch flexible bzw. Bedarfsverkehre eingesetzt werden.

Bei der Planung neuer Wohn- und Gewerbeflächen ist durch den Baulastträger und/oder die planende und genehmigende kreisangehörige Kommune vorab die ÖPNV-Anbindung und ggf. eine Erschließung durch neu einzurichtende Haltestellen bzw. neue Streckenabschnitte für den kommunalen ÖPNV zu prüfen.

4.2.2 Haltestelleneinzugsbereiche

Bisher wurden die Haltestelleneinzugsbereiche durch den „Radius der Luftlinienentfernung“ bestimmt. Auf Basis des aktuellen Standes der Wissenschaft und Technik wird dies zugunsten einer Orientierung an tatsächlichen Wegezeiten modifiziert (vgl. Tabelle 20).

Tabelle 20: Haltestelleneinzugsbereiche zur Sicherung der räumlichen Mindesterschließung

Gebietskategorie*	Beschreibung	Luftlinie	Ungefähre Wegezeit**
Berliner Umland (BU)	Siedlungseinheiten im Berliner Umland, inkl. Mittelzentren	500 m	8 min
Weiterer Metropolraum (WMR)	Siedlungseinheiten mit mehr als 100 Einwohnern (ohne Mittelzentren)	600 m	10 min

Quelle: IGES 2019.

Anmerkung: * Die Abgrenzung der beiden Strukturräume Berliner Umland und Weiterer Metropolraum ergibt sich aus den Festlegungen des LEP HR-Entwurfs (vgl. Abbildung 2 in Kapitel 1.3.3).

** Zugrunde gelegt ist eine Gehgeschwindigkeit von 1m/s (entspricht langsamen Gehen, z.B. mit Rollator oder Kinderwagen).

Begründete Ausnahmen von den Vorgaben für die in Tabelle 20 definierten Haltestelleneinzugsbereiche sind zulässig, sofern lokale Gegebenheiten, wie z.B. die Beschaffenheit der Verkehrsinfrastruktur, eine Erfüllung der Vorgabe verhindern.

4.3 Vorgaben zur Angebotsqualität

4.3.1 Netzhierarchie für das Netz des kommunalen ÖPNV

In der vorliegenden Fortschreibung des NVP wird die bestehende Netzhierarchie im Landkreis Potsdam-Mittelmark hinsichtlich aktueller und zukünftiger Anforderungen weiterentwickelt (vgl. Abbildung 25).

Die Definition der Netzebenen erfolgt unter Berücksichtigung der Grundsätze eines integrierten Gesamtverkehrssystems für alle Verkehrsmittel des SPNV und kommunalen ÖPNV. Dabei erfolgt eine Orientierung an:

- ◆ durchgeführten Analysen der Bevölkerungs- und Strukturentwicklung,
- ◆ vorherrschenden Wegebeziehungen von Pendlern sowie Schülerinnen und Schülern, wichtigen Relationen für den Tourismus und die Naherholung sowie von weiteren Kundengruppen,
- ◆ verkehrs- und umweltpolitischen Zielsetzungen für die Weiterentwicklung des ÖPNV,
- ◆ Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung sowie
- ◆ am derzeitigen und erwarteten Fahrgastaufkommen (Basisszenario) bzw. am anzustrebenden Fahrgastaufkommen („mittleres“ und „starkes“ Entwicklungsszenario).

Abbildung 25: Netzebenen im Landkreis Potsdam-Mittelmark

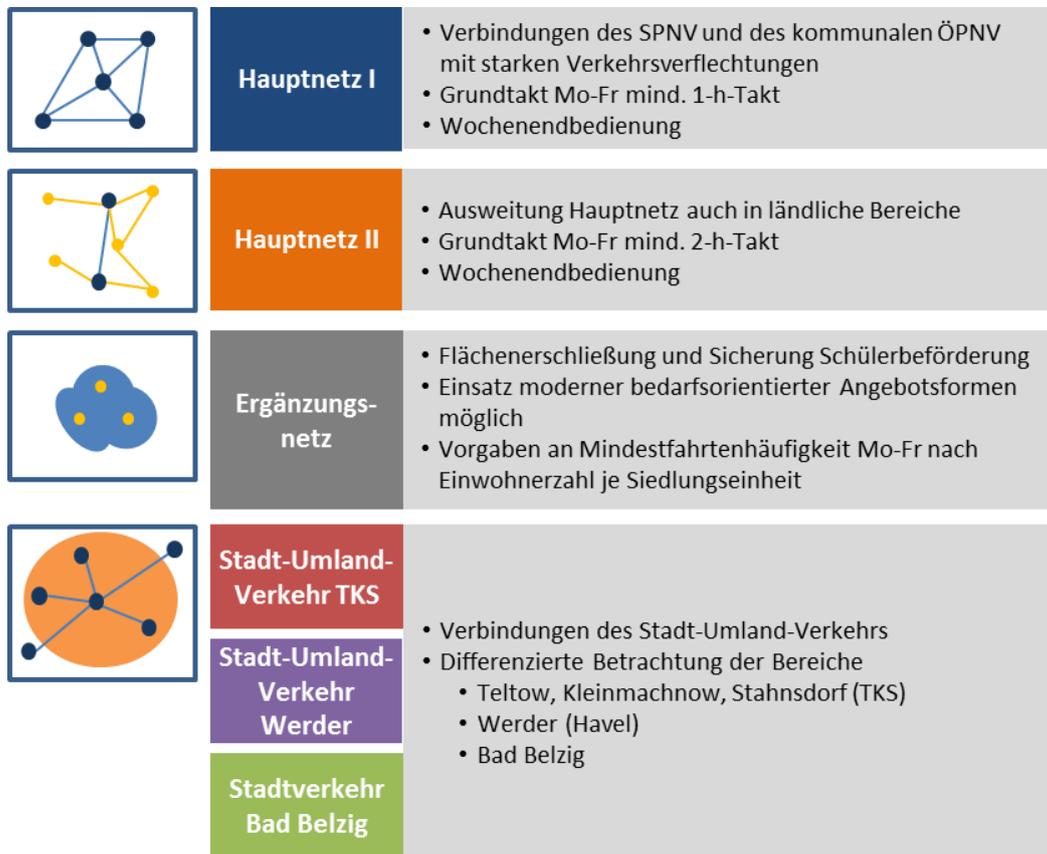


Abbildung: IGES 2019.

Aufbauend auf die definierten Netzebenen erfolgen anschließend die Zuordnung der jeweiligen Verbindungen sowie die Definition der jeweiligen Mindestbedienvorgaben.

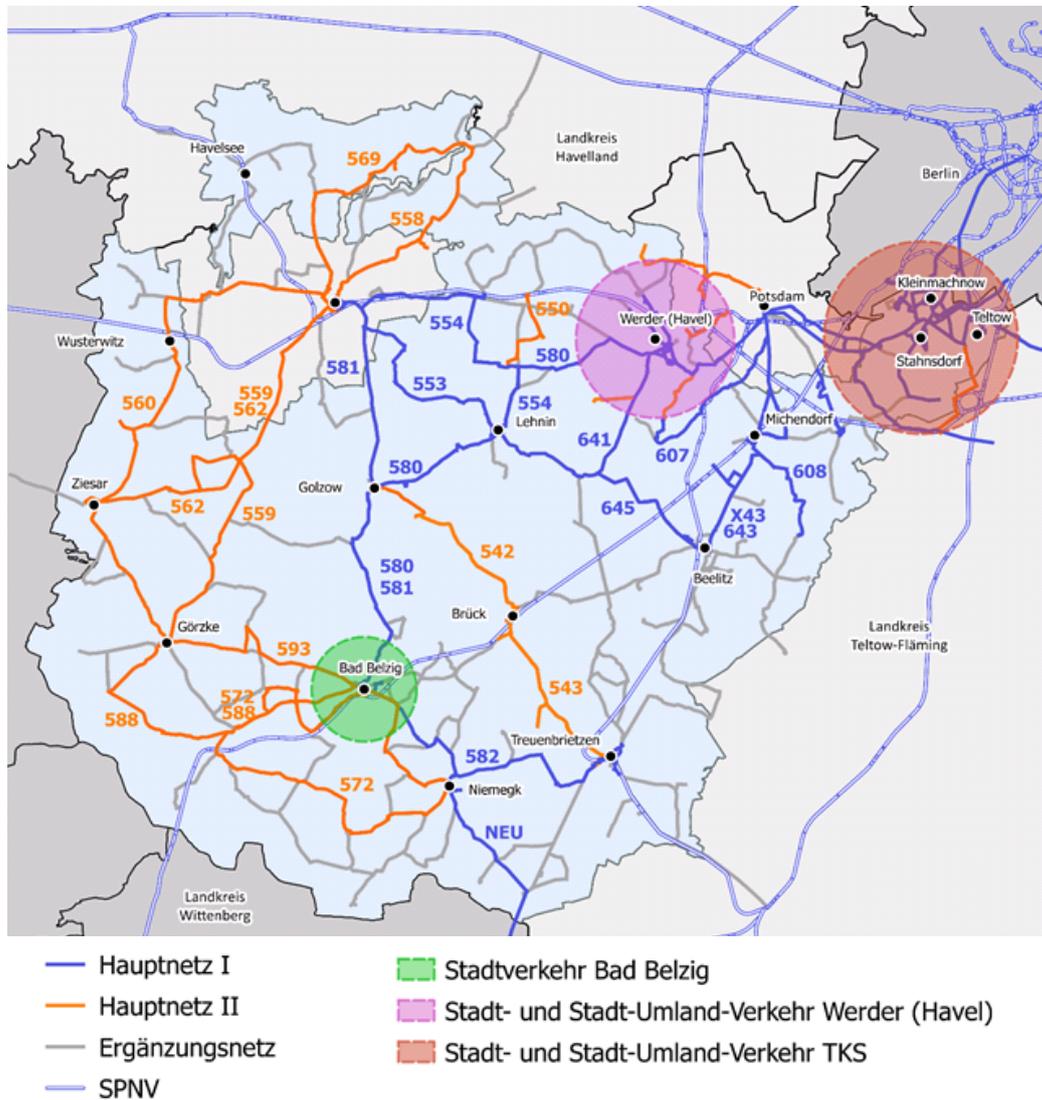
Eine Übersicht über alle Netzebenen und die jeweiligen Verbindungen wird in Abbildung 26 für den Landkreis sowie in Abbildung 27 differenziert für das Berliner Umland dargestellt. Basis für die Netzebenenzuordnung sind die bisherigen und geplanten Linien- bzw. Fahrtwege des kommunalen ÖPNV im Landkreis.

Die verschiedenen Netzebenen bilden ein integrales Netz, das zur Erschließung des gesamten Landkreises ineinandergreift und aufeinander aufbaut. Die Netzebenen Hauptnetz I und II werden als höherwertige Verbindungen durch das Ergänzungsnetz erweitert, das die Feinerschließung und Zubringerfunktion zu den übergeordneten Netzebenen sowie die Sicherstellung der Leistungen in der Schülerbeförderung übernimmt.

Die Netzebenen Hauptnetz I, Hauptnetz II und Ergänzungsnetz werden in den Bereichen Bad Belzig; Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS) sowie Werder (Havel) durch umfangreiche Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehre ergänzt.

Über Verknüpfungspunkte (vgl. Kapitel 5.1.3) werden alle Netzebenen miteinander verbunden.

Abbildung 26: Netzebenen im Landkreis Potsdam-Mittelmark (Gesamt)



Karte: IGES 2019. Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

SPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
(Potsdam -) Saarmund (- Ludwigsfelde - Flughafen Berlin-Schönefeld)	RB22
(Potsdam -) Geltow – Schwielowsee – Michendorf	RB 23
(Berlin-Wannsee -) Michendorf – Beelitz – Treuenbrietzen (- Jüterbog)	RB33
(Brandenburg an der Havel -) Fohrde – Pritzerbe (- Rathenow)	RB51
(Berlin Hennigsdorf -) S Teltow Stadt	S25
(Berlin Waidmannslust -) S Teltow Stadt	S26
Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Lehnin – Netzen – Rietz – Brandenburg an der Havel	553
Lehnin – Damsdorf – Brandenburg an der Havel	554
Bad Belzig – Golzow – Lehnin – Werder (Havel) – Potsdam	580
Bad Belzig – Golzow – Brandenburg an der Havel	581
Bad Belzig – Niemegek – Treuenbrietzen	582
Potsdam – Caputh – Ferch	607
Potsdam – Michendorf – Stücken	608
Potsdam-Rehbrücke, Bahnhof – Saarmund	611
Stahnsdorf – Güterfelde – Sputendorf (- Großbeeren ²)	627
Werder (Havel) – Fichtenwalde – Beelitz	641
Potsdam – Neuseddin – Beelitz	643
Lehnin – Fichtenwalde – Beelitz	645
Potsdam – Ludwigsfelde	715 ¹
Potsdam – Beelitz	X43
Bad Belzig – Niemegek – Lutherstadt Wittenberg	- ²

Anmerkung: ¹ Linie nicht in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark.

² Vorgesehen, derzeit noch keine Bedienung.

4.3.3 Verbindungsrelationen im Hauptnetz II

Die Netzebene Hauptnetz II ergänzt die Netzebene Hauptnetz I, um Verbindungen von Siedlungsschwerpunkten untereinander sowie Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten und zentralen Orten. Gegenüber dem Hauptnetz I ist dabei eine geringere, aber dennoch stark ausgeprägte Nachfrage vorhanden bzw. wird

erwartet. Aus Sicht des Landkreises soll durch die Netzebene II insbesondere auch der ländliche Bereich des Landkreises verstärkt angebunden werden können.

Tabelle 22 zeigt die Verbindungsrelationen, die dem Hauptnetz II zugeordnet werden.

Tabelle 22: Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz II

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Brück – Golzow	542
Brück – Linthe – Nichel - Treuenbrietzen	543
Lehnin – Damsdorf – Bochow – Groß Kreutz (Havel)	550
Brandenburg an der Havel – Roskow – Päwesin	558
Brandenburg an der Havel – Grüningen	559, 562
Grüningen – Görzke	559
Brandenburg an der Havel – Wusterwitz – Ziesar	560
Grüningen – Glienecke – Ziesar	562
Brandenburg an der Havel – Radewege – Bagow – Päwesin	569
Bad Belzig – Niemege – Wiesenburg/Mark – Bad Belzig	572
Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Reppinichen – Ziesar	588
Bad Belzig – Werbig – Görzke	593
Ferch – Werder (Havel)	607
Potsdam – Wildpark West	610
Teltow – Ruhlsdorf – Ludwigsfelde	621
Glindow, Jägerstraße – Bliesendorf	633
Neu Töplitz – Töplitz – Potsdam, Kirschenallee	612, 634

4.3.4 Verbindungsrelationen im Ergänzungsnetz

Alle Liniennetzabschnitte, die nicht den Netzebenen Hauptnetz I, II oder Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr zugeordnet werden können, sind Bestandteil der Netzebene Ergänzungsnetz. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes sichern die flächendeckende Bedienung aller anderen Siedlungseinheiten ab. Die Verbindungen des Ergänzungsnetzes dienen insbesondere

- ◆ zur Anbindung an die Verbindungen des Hauptnetzes I und II sowie
- ◆ zur Sicherstellung der Schülerbeförderung.

4.3.5 Verbindungsrelationen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr

Die Stadt- und Stadt-Umland-Verkehre beinhalten die nachfolgend dargestellten Verbindungen innerhalb und im Umfeld der folgenden Städte und Gemeinden:

- ◆ Bad Belzig,
- ◆ Werder (Havel) sowie
- ◆ Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf.

Tabelle 23: Verbindungen im Stadtverkehr Bad Belzig

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Bad Belzig, Bahnhof – Burg Eisenhardt – Landratsamt – Lübni- tzer Str. - Puschkinstr. – Busbahnhof	590
Bad Belzig, Bahnhof – Busbahnhof – SteinTherme / Weitzgrunder Weg – Reha-Klinik	590
Bad Belzig, Bahnhof – Krankenhaus – Klinkengrund – Feierabend- heim – Gewerbepark Seedoche	590

Tabelle 24: Verbindungsrelationen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr Werder (Havel)

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Werder (Havel) Bahnhof – Kesselgrundstr. – Stadtrandsiedlung	630
Werder (Havel) Bahnhof – Kesselgrundstr. – Kemnitzer Str. – Post – Brandenburger Str. – Berliner Str. – Geltow – Potsdam Hbf	631
Werder (Havel) Bahnhof – Zum Havelstrand¹	632, 634
Werder (Havel) Bahnhof – Eisenbahnstr. – Post – Brandenburger Str. – Glindow, Jägerstr.	633, 641
Verbindungsrelationen mit Mindestbedienung entsprechend anderer Netzkategorien	
Potsdam Hbf – Geltow – Strengbrücke – Wachtelburg – Branden- burger Str. – Dr.-Wolff-Str. Mindestbedienung entsprechend Hauptnetz I	580
Werder (Havel), Post – (Wachtelwinkel / Am Wachtelberg) – Werderpark² Mindestbedienung entsprechend Hauptnetz II, zusätzlich Sa 2-h-Takt	630

Anmerkung: Weitere im Stadt- und Stadt-Umland-Bereich Werder (Havel) verkehrende Linien des kommunalen ÖPNV sind den Hauptnetzen I und II sowie dem Ergänzungsnetz zugeordnet.

¹ Verbesserung der Erschließung des Wohngebiet Havelauen geplant.

² Zusätzliche Erschließung Werderpark durch geplante Haltestelle „An der Chaussee/B1“ vorgesehen.

Tabelle 25: Verbindungsrelationen im Stadt- und Stadt-Umland-Verkehr im Bereich Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Teltow – Lichterfelder Allee – Berlin-Lichterfelde	184 ¹
Teltow – Potsdamer Straße (Teltow) – Potsdamer Allee (Stahnsdorf) – Potsdam	601, X1, N13
Stahnsdorf – Potsdamer Allee (Stahnsdorf) – Potsdam	601, X1, N13
Teltow – Stahnsdorf	601, 620, X1, N13
Kleinmachnow – Potsdamer Allee (Stahnsdorf) – Potsdam	601, 622, 623, N12, N13
Stahnsdorf - / Kleinmachnow – Gewerbegebiet Dreilinden – Berlin S Wannsee Bahnhof²	620
Teltow – Kleinmachnow	620, 629, N13
Kleinmachnow – Stahnsdorf	620, 622, 623, 629, N12
Kleinmachnow – S Bahnhof Mexikoplatz (Berlin) – U Krumme Lanke	622, N12
Stahnsdorf – S Bahnhof Mexikoplatz (Berlin) – U Krumme Lanke	622, N12
Kleinmachnow – Zehlendorfer Damm (Kleinmachnow) – Machnower Str. (Berlin) – Berlin-Zehlendorf – U Oskar-Helene-Heim	623, 629, N12
Stahnsdorf – Zehlendorfer Damm (Kleinmachnow) – Machnower Str. (Berlin) – Berlin-Zehlendorf	623, 629, N12
Teltow (Rammrathbrücke) – Teltower Damm (Berlin) – Berlin-Zehlendorf – weiter nach Berlin Zoologischer Garten	X10 ¹
Ergänzende Verbindungsrelationen mit abweichender Mindestbedienung³	
Teltow, Bahnhof – Teltow, Sigridshorst Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 30-Min-Takt, NVZ 1-h-Takt	601
Teltow: Oderstraße Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 20-Min-Takt, NVZ 30-Min-Takt	184, 601
S Teltow Stadt – Teltow, Zehlendorfer Str. - Teltower Damm (Berlin) – Berlin-Zehlendorf – weiter nach Berlin Zoologischer Garten Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 20-Min-Takt	X10 ¹
Teltow, Bahnhof – S Teltow Stadt Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 20-Min-Takt, NVZ 30-Min-Takt	601, X1
S Teltow Stadt – Ruhlsdorf Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 30-Min-Takt, NVZ 1-h-Takt	621, 626
Teltow: Postviertel Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 30-Min-Takt, NVZ 1-h-Takt	625
Stahnsdorf – Green Park – Ruhlsdorf Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 30-Min-Takt, NVZ 1-h-Takt	626

Kommunaler ÖPNV	Entspricht ca. den heutigen Linien
Stahnsdorf: Bergstraße – Güterfelder Damm – Sputendorfer Straße Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 20-Min-Takt, NVZ 30-Min-Takt	622, 627
Kleinmachnow: Ernst-Thälmann-Str. – Schleusenweg Mindestbedienung Mo-Fr: HVZ 30-Min-Takt, NVZ 1-h-Takt	629

Anmerkung: Weitere im Stadt- und Stadt-Umland-Bereich TKS verkehrende Linien des kommunalen ÖPNV sind den Hauptnetzen I und II sowie dem Ergänzungsnetz zugeordnet.
 HVZ = 06-09 Uhr, 14-19 Uhr. NVZ = übriger Bedienzeitraum außerhalb HVZ.
¹ Betriebsführer der Linie ist die BVG. Bis zur Landesgrenze Berlin liegt die Aufgabenträgerschaft beim Landkreis Potsdam-Mittelmark.
² Abwechselnd von Kleinmachnow bzw. Stahnsdorf zum Gewerbepark Dreilinden und weiter nach Berlin, S Wannsee. Die Mindestbedienvorgaben gelten für den Abschnitt Gewerbepark – Berlin, S Wannsee. Die abwechselnd bedienten Abschnitte von Kleinmachnow bzw. Stahnsdorf werden daher nur bei jeder zweiten Fahrt bedient.
³ Für alle aufgeführten ergänzenden Korridore gilt für den Verkehrszeitraum Sa, So und F ein 1-h-Takt als Mindestbedienstandard.

4.3.6 Mindestbedienvorgaben in den Netzebenen

Die Mindestbedienvorgaben legen das Mindestniveau der Bedienung im kommunalen ÖPNV fest, das nicht unterschritten werden soll. Ausnahmen von den festgelegten Mindestniveaus sind im Einzelfall durch den Landkreis zu genehmigen, z.B. bei Abweichung von Taktfolgen, um optimale Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern zu gewährleisten. Zusätzlich sind auch die in Kapitel 4.4 dargestellten Vorgaben im Rahmen der Schülerbeförderung zu berücksichtigen.

Entsprechend der drei definierten Entwicklungsszenarien ergeben sich für die Netzebenen Hauptnetz I und II sowie die Stadt- und Stadt-Umland-Verkehre je Szenario unterschiedliche Mindestbedienvorgaben.

Die Ämter sowie amtsfreien Städte und Gemeinden können auf Wunsch zusätzliche Beförderungsleistungen über den Mindestbedienstandards hinaus mit dem Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV vereinbaren. Diese werden in das bestehende System des kommunalen ÖPNV eingebunden. Es handelt sich dabei in der Regel um zusätzliche Beförderungsleistungen, für die im gewünschten Leistungsumfang ein finanzieller Ausgleich erforderlich ist (vgl. Kapitel 7.4).

Hauptnetz I und II

Für die Netzebenen Hauptnetz I und II werden jeweils ein Mindestbedienungszeitraum sowie die anzubietenden Mindesttakte definiert. Die Festlegung von Mindestbedienungszeiträumen und Mindesttaktten erfolgt bedarfsgerecht und unter Berücksichtigung der entsprechenden Netzkategorie sowie der Verkehrszeit.

Tabelle 26 zeigt die Mindestbedienvorgaben für die Verbindungen der Netzebenen Hauptnetz I und II.

Tabelle 26: Mindestbedienvorgaben Hauptnetz I und II

Verkehrszeitraum	Mindesteinsatzzeit	Mindesttakt	
		Hauptnetz I	Hauptnetz II
Basisszenario			
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	1-h-Takt ¹	2-h-Takt ¹
Sa	ca. 07:00 - 20:00 Uhr	Mind. 6 Fahrtenpaare	Mind. 3 Fahrtenpaare
So & Feiertag	ca. 08:00 - 18:00 Uhr	Mind. 6 Fahrtenpaare	Mind. 3 Fahrtenpaare
„Mittleres“ Entwicklungsszenario			
Mo-Fr	ca. 05:00 - 21:00 Uhr	30-Min- bis 1-h-Takt ^{1,2}	1-h- bis 2-h-Takt ^{1,2}
Sa	ca. 06:00 - 20:00 Uhr	2-h-Takt	Mind. 4 Fahrtenpaare
So & Feiertag	ca. 08:00 - 20:00 Uhr	2-h-Takt	Mind. 4 Fahrtenpaare
„Starkes“ Entwicklungsszenario			
Mo-Fr	ca. 05:00 - 22:00 Uhr	30-Min- bis 1-h-Takt ^{1,2}	1-h- bis 2-h-Takt ^{1,2}
Sa	ca. 06:00 - 22:00 Uhr	1-h- bis 2-h-Takt	Mind. 5 Fahrtenpaare
So & Feiertag	ca. 08:00 - 22:00 Uhr	2-h-Takt	Mind. 5 Fahrtenpaare

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

² Taktzeiten unter Berücksichtigung der SPNV-Leistungsentwicklungen gemäß LNVP 2018.

Abweichungen von den vorgegebenen Mindesttaktten erfordern eine Begründung (z.B. Anschlüsse zum/vom SPNV oder Schulanfangs- und -endzeiten).

Stadt- und Stadt-Umland-Verkehre

Die Mindestbedienvorgaben für die Stadt- und Stadt-Umland-Verkehre werden in Tabelle 27 für Bad Belzig sowie in Tabelle 28 für Werder (Havel) und den Bereich TKS dargestellt.

Es besteht die Möglichkeit, die in den Mindestbedienvorgaben definierten Mindesttakte für die jeweiligen Verbindungsrelationen auch durch Überlagerung mehrerer Linien zu erreichen. So kann z.B. ein 10-Minuten-Takt durch Überlagerung zweier Linien mit 20-Minuten-Takt erfüllt werden.

Tabelle 27: Mindestbedienvorgaben Stadtverkehr Bad Belzig

Verkehrszeit- raum	Mindesteinsatzzeit	Mindesttakt
		Bad Belzig
Basisszenario		
Mo-Fr	ca. 05:00-22:00 Uhr	1-h-Takt ¹ 30-Min-Takt ¹ (ca. 06-18 Uhr)
Sa	ca. 07:00-22:00 Uhr	1-h-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00-22:00 Uhr	2-h-Takt
„Mittleres“ Entwicklungsszenario		
Mo-Fr	ca. 05:00-23:00 Uhr	1-h-Takt ¹ 30-Min-Takt ¹ (ca. 06-18 Uhr)
Sa	ca. 07:00-23:00 Uhr	1-h-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00-22:00 Uhr	2-h-Takt
„Starkes“ Entwicklungsszenario		
Mo-Fr	ca. 05:00-23:00 Uhr	1-h-Takt ¹ 30-Min-Takt ¹ (ca. 06-20 Uhr)
Sa	ca. 07:00-23:00 Uhr	1-h-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00-22:00 Uhr	2-h-Takt

Anmerkung: ¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

Tabelle 28: Mindestbedienvorgaben Stadt-Umland-Verkehre in TKS und Werder (Havel)

Verkehrszeitraum	Mindesteinsatzzeit	Mindesttakt	
		TKS	Werder (Havel)
Basisszenario			
Mo-Fr	ca. 05:00-23:00 Uhr	HVZ: 20-Min-Takt ¹ NVZ: 30-Min-Takt ¹	HVZ: 30-Min-Takt ^{1,2} NVZ: 1-h-Takt ^{1,2}
Sa	ca. 07:00-23:00 Uhr	1-h-Takt	1-h-Takt
So & Feiertag	ca. 08:00-22:00 Uhr	1-h-Takt	1-h-Takt
Nachtverkehr	ca. 23-05 Uhr (Mo-Do), ca. 23-07/08 Uhr (Fr/Sa/So)	1-h-Takt	-
	ca. 23-07/08 Uhr (Fr/Sa und Sa/So)	-	1-h- bis 2-h-Takt
„Mittleres“ Entwicklungsszenario			
Mo-Fr	ca. 05:00-00:00 Uhr	HVZ: 10- bis 20-Min-Takt ^{1,3} NVZ: 20- bis 30-Min-Takt ^{1,3}	HVZ: 20-Min-Takt ^{1,2} NVZ: 30-Min-Takt ^{1,2}
Sa	ca. 06:00-00:00 Uhr	1-h-Takt 30-Min-Takt (ca. 09-18 Uhr)	1-h-Takt 30-Min-Takt (ca. 09-18 Uhr)
So & Feiertag	ca. 07:00-22:00 Uhr	1-h-Takt	1-h-Takt
Nachtverkehr	ca. 00-05 Uhr (Mo-Do), ca. 00-06/07 Uhr (Fr/Sa/So)	30-Min- bis 1-h-Takt	-
	ca. 00-06/07 Uhr (Fr/Sa und Sa/So)	-	1-h- bis 2-h-Takt
„Starkes“ Entwicklungsszenario			
Mo-Fr	ca. 04:00-00:00 Uhr	HVZ: 10-Min-Takt ¹ NVZ: 20-Min-Takt ¹	HVZ: 20-Min-Takt ^{1,2} NVZ: 30-Min-Takt ^{1,2}
Sa	ca. 05:00-00:00 Uhr	30-Min-Takt	1-h-Takt 30-Min-Takt (ca. 09-20 Uhr)
So & Feiertag	ca. 07:00-22:00 Uhr	1-h-Takt 30-Min-Takt (ca. 09-18 Uhr)	1-h-Takt
Nachtverkehr	ca. 00-04 Uhr (Mo-Do), ca. 00-05/07 Uhr (Fr/Sa/So)	30-Min-Takt	1-h-Takt

Anmerkung: HVZ = ca. 06:00 – 09:00 Uhr und 14:00 Uhr – 19:00 Uhr. NVZ = übriger Bedienzeitraum außerhalb HVZ.

¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

² Taktzeiten unter Berücksichtigung der SPNV-Leistungsentwicklungen gemäß LNVP 2018.

³ Taktzeiten unter Berücksichtigung Angebotsentwicklung im Land Berlin.

Ergänzungsnetz

Für die Verbindungen des Ergänzungsnetzes werden die Mindestbedienvorgaben in Form einer Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare aufbauend auf der Einwohnerzahl der jeweiligen Siedlungseinheit zum Erreichen des verkehrlich nächstgelegenen zentralen Ortes definiert (vgl. Tabelle 29).

Die Zuordnung der Mindestanzahl der anzubietenden Fahrtenpaare zu den einzelnen Gemeinden und deren Ortsteile erfolgt in Anhang A6.

Sofern sich die Einwohnerzahl eines Ortsteils verändert, ist jeweils der aktuelle Wert maßgeblich für die Mindestbedienvorgaben.

Tabelle 29: Mindestbedienvorgaben Ergänzungsnetz

Verkehrszeitraum	Mindestanzahl Fahrtenpaare ^{1,2}
Mo-Fr	≥ 6.000 EW: mind. 6 Fahrtenpaare 3.000 - 5.999 EW: mind. 4 - 5 Fahrtenpaare 1.000 - 2.999 EW: mind. 2 - 3 Fahrtenpaare 500 - 999 EW: mind. 2 Fahrtenpaare 100 - 499 EW: mind. 2 Fahrtenpaare < 100 EW: Bei Bedarf
Sa, So & Feiertag	Bei Bedarf

Anmerkung:

EW = Einwohnerzahl.

¹ Ggf. zusätzliche Einzelfahrten für die Schülerbeförderung unter Maßgabe Fahrgastaufkommen.

² Bedienung kann mit konventionellen oder flexiblen Bedienformen erfolgen, alternativ auch als freigestellte Schülerverkehre.

4.4 Vorgaben für die Schülerbeförderung und die Anbindung von Schulstandorten

Wirkungsbereich Schülerbeförderung im Sinne des NVP

Regelungsinhalt des vorliegenden NVP ist der kommunale ÖPNV mit allgemeinen öffentlichen Verkehrsmitteln des Linienverkehrs. Schülerverkehr im Sinne des NVP ist unter dieser Maßgabe und unter Berücksichtigung des Gestaltungsermessens der Aufgabenträger die Beförderung von Schülern in integrierter Form, d.h. als Linienverkehr im Sinne von § 42 PBefG. Formal sind auch nach § 43 Abs. 2 PBefG genehmigte Sonderformen des Linienverkehrs hier zu berücksichtigen, wobei die zukünftige Ausrichtung im Sinne integrierter Verkehre klar auf Linienverkehre entsprechend § 42 PBefG erfolgt.

Formen des sogenannten freigestellten Schülerverkehrs und etwaige andere Formen der Beförderung von Schülern sind nicht Regelungsinhalt des NVP.

Schulentwicklungsplanung und Schuleinzugsbereiche

Der Schulentwicklungsplan des Landkreises Potsdam-Mittelmark⁷³ definiert die Schuleinzugsbereiche für die Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark und damit die örtliche Zuständigkeit der Schulen für die jeweiligen Wohnorte der Schüler. Die Schuleinzugsbereiche bilden damit in der jeweiligen Fassung den wesentlichen Orientierungsrahmen und oberste Priorität bei der Einrichtung der öffentlichen Schülerbeförderung als Bestandteil des kommunalen ÖPNV. Bei Anpassungen der Schuleinzugsbereiche resultiert jeweils auch Anpassungsbedarf in der Schülerbeförderung.

Beförderungspflicht in der Schülerbeförderung

Die Anforderungen an Art und Umfang der Schülerbeförderungen werden in der Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten in der jeweils geltenden Fassung bestimmt.

Eine Beförderungspflicht besteht entsprechend § 3 Abs. 3 Satzung über die Schülerbeförderung und Erstattung von Schülerfahrtkosten des Landkreises Potsdam-Mittelmark ab einer Mindestentfernung für den Schulweg von 2 km für Schüler der Primarstufe, von 3 km für Schüler der Sekundarstufe I sowie von 5 km für Schüler der Sekundarstufe II bzw. für Schüler der Bildungsgänge des Oberstufenzentrums.

Die Beförderung erfolgt zum allgemeinen Beginn bzw. allgemeinen Ende des Unterrichts an der jeweiligen Schule.

Verkehrsrelationen ohne Beförderungspflicht

Verkehrsrelationen im Schülerverkehr, die aufgrund von Schulwahlentscheidungen der Schüler bzw. Erziehungsberechtigten auf Schulen außerhalb des jeweiligen Schuleinzugsbereiches bzw. den in der Satzung über die Schülerbeförderung festgelegten Grundsätzen ausgerichtet sind und nicht der Beförderungspflicht unterliegen, erfordern zusätzlichen planerischen und Finanzierungsaufwand.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark bemüht sich durch die in Kapitel 6.4 beschriebenen Maßnahmen ausdrücklich, auch diese Verkehrsrelationen sicherzustellen. Es ist jedoch darauf hinzuweisen, dass hierbei keine Verpflichtungen zur Einrichtung von Verbindungen des kommunalen ÖPNV existieren.

4.5 Anforderungen an konventionelle und flexible Betriebsformen

Der kommunale ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird derzeit überwiegend in Form von Linienverkehren sowie im Bereich des flexiblen ÖPNV als Rufbus bzw. Bedarfsfahrt angeboten.

Flexibler ÖPNV bzw. flexible Bedienformen sind dabei von alternativen Bedienformen abzugrenzen, da der Landkreis Potsdam-Mittelmark als Aufgabenträger für

⁷³ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018c.

den kommunalen ÖPNV formal keine Zuständigkeit für Verkehrsangebote außerhalb des kommunalen ÖPNV hat. Die Abgrenzung erfolgt in Tabelle 30.

Tabelle 30: Abgrenzung Bedienformen im kommunalen ÖPNV und alternative Angebotsformen

Bedienform	Definition
Konventioneller Linienverkehr im kommunalen ÖPNV	Bedienung auf Grundlage eines vorab veröffentlichten Fahrplanes und Fahrtweges
Flexible Bedienung im kommunalen ÖPNV	Bedienung erfolgt nur bei vorheriger Bedarfsanmeldung als Bedarfslinienverkehr oder fahrplanbasierter Richtungsbandbetrieb (insbesondere auf der Netzebene Ergänzungsnetz sowie in Zeiten geringer Nachfrage)
Alternative Angebotsformen (kein ÖPNV)	Ergänzendes Angebot zum kommunalen ÖPNV (z.B. gemeinschaftlich organisierte Verkehre/Mitnahmeverkehre, Krankenfahrten, Carsharing, Bikesharing etc.)

Daten: Vgl. BMVI (Hrsg.) 2016, VDV 2016.

4.5.1 Konventioneller Linienverkehr

Die Gestaltung des konventionellen Linienverkehrs soll sich weiterhin an den derzeit angewendeten Produkten und Betriebsformen orientieren (vgl. Kapitel 2.2.6, Regionalverkehrslinien inkl. PlusBus und touristisch vermarktete Linien sowie Stadt- bzw. Stadt-Umland-Linien inkl. powerbus-Linien, Expressbuslinien und Nachtlinien).

4.5.2 Flexible Bedienungsformen

Angebote im Bereich des flexiblen Verkehrs können überwiegend im Bereich des Ergänzungsnetzes bzw. in Zeiten mit geringer Nachfrage eingesetzt werden.

Es können dabei nach Bedarf alle geeigneten und genehmigungsfähigen Betriebsformen wie Bedarfslinienbetrieb, Richtungsbandbetrieb, Sektorbetrieb oder Flächenbetrieb⁷⁴ angewendet werden.

Weiterhin sind zur Weiterentwicklung bestehender Rufbus- bzw. Bedarfsfahrten bzw. bei Neukonzeption von flexiblen Bedienungsformen folgende Grundsätze zu beachten:

- ◆ Einheitliche Vermarktung mit der Produktbezeichnung Rufbus⁷⁵,

⁷⁴ Derzeit werden im Land Brandenburg entgegen der Praxis in anderen Bundesländern keine Genehmigungen für Betriebsformen im Flächenbetrieb, d.h. ohne feste Routen und Fahrpläne, erteilt. Aus Sicht des Landkreises können aber Betriebsformen im Flächenbetrieb angewendet werden, sofern eine Genehmigungsbasis als ÖPNV im Sinne des PBefG möglich wird.

⁷⁵ Vgl. VBB 2016.

- ◆ Anwendung einheitlicher Voranmeldezeiten von maximal 60 Minuten vor Fahrtbeginn,
- ◆ Anbieten von telefonischen Buchungsmöglichkeiten über eine landkreisweit einheitliche kostenfreie Rufnummer sowie
- ◆ Umsetzung von internetbasierten und 24/7-verfügbaren Buchungsmöglichkeiten (z.B. über mobile Endgeräte).

Die technische und organisatorische Umsetzung aller erforderlichen Prozesse im Betrieb flexibler Bedienungsformen soll kreisweit nach einheitlichen Gesichtspunkten gestaltet werden. Dies umfasst u.a.

- ◆ die Annahme und Weiterleitung von Fahrtwünschen der Kunden,
- ◆ den Betrieb einer technischen Plattform durch Disposition von Fahraufträgen und Fahrzeugen,
- ◆ die Abrechnung von Fahraufträgen,
- ◆ etc.

4.5.3 Alternative Angebotsformen und Mischformen mit dem kommunalen ÖPNV

Neben den klassischen und flexiblen Betriebsformen des kommunalen ÖPNV wird dieser auch zunehmend durch alternative Angebotsformen ergänzt. Hierbei spielen unterschiedlichste Mobilitätsangebote eine Rolle, die sowohl kommunal unterstützt aber auch privatwirtschaftlich oder ausgehend vom bürgerschaftlichen Engagement entstehen und umgesetzt werden können.

Beispiele von alternativen Mobilitätsformen sind verschiedene Formen der Mitnahme (unterschiedliche Ansätze für sogenannte Mitfahrbänke, Pendlernetzwerke etc.), das Segment Krankenfahrten in unterschiedlichen Ausprägungen, das Teilen vorhandener Fahrzeuge (Sharing-Konzepte wie Carsharing oder Bikesharing), aber auch Mobilitätsformen mit Schnittbereichen zum kommunalen ÖPNV (z.B. Bürgerbus).

Insbesondere in den ländlichen Räumen des Landkreises sind diese ergänzenden Mobilitätsformen zukünftig z.B. zur Aufrechterhaltung der Daseinsvorsorge im Zuge des demographischen Wandels von wachsender Bedeutung.

4.5.4 Unterstützung alternativer Mobilitätsangebote

Aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark ist es notwendig, das Zusammenwirken von individuellen Verkehrsträgern wie Pkw, Fahrrad etc. von alternativen Mobilitätsformen und von öffentlichen Verkehrsangeboten des SPNV und des kommunalen ÖPNV weiterzuentwickeln.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt daher ausdrücklich die Verknüpfung und Koordinierung von Angeboten des kommunalen ÖPNV mit anderen alternativen Mobilitätsangeboten (vgl. auch Kapitel 5.1).

4.5.5 Mischform Bürgerbus

Bürgerbusse sind grundsätzlich Mobilitätsangebote, die durch bürgerschaftliches Engagement initiiert werden und bei denen der Betrieb durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrpersonale erfolgt. Bürgerbusse befinden sich je nach Organisations- und Betriebsform im Schnittbereich zwischen dem kommunalem ÖPNV und den alternativen Betriebsformen.

Aus Sicht des NVP werden Bürgerbusse daher wie folgt definiert:

- ◆ Bürgerbusse stellen eine ehrenamtlich getragene und durchgeführte Ergänzung zum Linienverkehr insbesondere in Räumen dar, in denen aufgrund geringer Nachfrage kein wirtschaftliches Angebot möglich ist.
- ◆ Die Betriebsdurchführung erfolgt dabei zumeist als Linienverkehr (klassischer Bürgerbus) oder als flexible Betriebsform wie Bürgerrufbus. Diese Formen werden aus Sicht des Landkreises favorisiert, da sich damit eine Integration in den kommunalen ÖPNV besonders gut bewährt hat. Eine weitere Option ist die Ausprägung von Bürgerbussen in Form von Gelegenheitsverkehren nach § 49 PBefG⁷⁶.
- ◆ Aus Sicht des Landkreises empfiehlt und unterstützt der Landkreis den Bürgerbusvereinen eine Kooperation mit den vorhandenen Verkehrsunternehmen, die als Konzessionsinhaber und Betriebsführer die fachliche Aufsicht gewährleisten, aber auch die Angebotsplanung übernehmen können.
- ◆ Die Fahrpläne sollen in das allgemeine Angebot des kommunalen ÖPNV integriert werden.
- ◆ Es ist eine Integration in den VBB Tarif und in die elektronischen und sonstigen VBB-Fahrplanauskunftsmedien sicherzustellen.

Entscheidend ist, dass die **Initiative für Bürgerbusangebote aus dem bürgerschaftlichen Engagement heraus** entsteht, da der **Landkreis kein Initiator** bürgerschaftlich getragener Verkehrsangebote sein kann.

Aus Sicht des Landkreises sollen Bürgerbusse als Teil des kommunalen ÖPNV angelegt werden, so dass eine Liniengenehmigung auf Basis von § 42 PBefG erforderlich ist. Bürgerbusse sollen keine **bestehenden Angebote des kommunalen ÖPNV in Ihrer Wirtschaftlichkeit beeinträchtigen**, daher unterstützt der Landkreis Potsdam-Mittelmark Bürgerbusinitiativen, die ihr Angebot von vornherein gemeinsam mit dem jeweils in ihrem Gebiet tätigen Verkehrsunternehmen entwickeln.

Es wird empfohlen, Investitionskosten für erforderliche Fahrzeuge unter Prüfung von Fördermöglichkeiten des Landes oder anderer Fördergeber abzudecken. Darüber hinaus wird angeregt, für die Einführung etwaiger Bürgerbusse das Handbuch Bürgerbus des VBB⁷⁷ zu berücksichtigen.

⁷⁶ Vgl. BMVI (Hrsg.) 2016.

⁷⁷ Vgl. VBB 2012.

5. Qualitätskonzept

Das Qualitätskonzept definiert aufbauend auf das Angebotskonzept mit den Rahmenvorgaben zur Netzentwicklung (vgl. Kapitel 4.3.1) die Ausgestaltung der qualitativen Aspekte des kommunalen ÖPNV. Die Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts werden in Abbildung 28 zusammengefasst.

Abbildung 28: Regelungsbereiche des Qualitätskonzepts



Quelle: IGES 2019.

Die Aspekte Infrastrukturqualität, Fahrzeugqualität sowie Informationsqualität (Qualität der Fahrgastinformation) wirken dabei verzahnt mit der Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit (vgl. Kapitel 5.6).

5.1 Vorgaben zur Vernetzungsqualität: Anschlüsse und Verknüpfungspunkte

5.1.1 Grundsätze zur Vernetzung von öffentlicher Mobilität

Alle Elemente der öffentlichen Mobilität im Landkreis Potsdam-Mittelmark sollen koordiniert und miteinander verknüpft angeboten werden. Derzeit bildet der ÖPNV ein integriertes System aus SPNV und Linienverkehr des kommunalen ÖPNV mit unterschiedlichen Produkten wie z.B. Regionalbus, PlusBus, Expressbus, Rufbus oder Bürgerbus. Die Verknüpfung beinhaltet dabei nicht nur die Verknüpfung

zum und vom SPNV, sondern auch eine Verknüpfung der Linien des kommunalen ÖPNV untereinander.

Eine stärkere intermodale Verknüpfung, sowohl innerhalb des ÖPNV aber auch zu den anderen Verkehrsträgern wie MIV, Fahrrad und Sharing-Systemen, ist erklärtes Ziel des Landkreises Potsdam-Mittelmark.

Insbesondere sollen dabei Maßnahmen zur Stärkung einer klima- und umweltgerechten Mobilität gefördert werden.

5.1.2 Anschlussicherung und Anschlussqualität

Anschlüsse sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmte Zusammenführungen mehrerer Linien an einem Verknüpfungspunkt. Sie sollen so gestaltet werden, dass die Mehrzahl der Fahrgäste zeitnah ihre Fahrt fortsetzen kann.

Sämtliche Beförderungsleistungen im Landkreis sind anschlussorientiert zu planen. Mit dem Ziel einer vollständigen Umsetzung der Anschlussicherung über die Nutzung von Echtzeitdaten werden folgende Anforderungen an die Anschlussicherung und Anschlussqualität formuliert:

- ◆ Die Anschlussicherung zwischen Linien des kommunalen ÖPNV (Bus-Bus, Bus-Tram, etc.) sowie zwischen kommunalem ÖPNV und SPNV soll über die Nutzung **rechnergestützter Betriebsleitsysteme (ITCS)** erfolgen und in geeigneter Form, z.B. durch die geforderten **Betriebsleitstellen** (vgl. Kapitel 5.2), überwacht werden.
- ◆ Die Echtzeitdaten des ITCS müssen mit der zentralen Datendrehscheibe des VBB kompatibel sein. Damit wird die Anschlussicherung mit Echtzeitinformationen auch für alle in den Landkreis Potsdam-Mittelmark ein- und ausfahrenden SPNV- und Busverbindungen ermöglicht.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse zum und vom **SPNV** sowie **PlusBus** sind mindestens als **limitierter Anschluss** sicherzustellen. Limitierter Anschluss bedeutet, dass der Anschluss bis zu einer bestimmten Verspätung des Zubringers gehalten werden kann. Die genaue Anschlussicherungszeit für den limitierten Anschluss wird aus den betrieblichen Randbedingungen ermittelt.
- ◆ Fahrplanmäßige Anschlüsse mit überwiegender Bedeutung im **Schülerverkehr** sollen, wenn möglich, als **garantierter Anschluss** durchgeführt werden. Der Anschluss wird dabei unabhängig von der Verspätung des Zubringerfahrzeugs in jedem Fall gehalten. Das Niveau des limitierten Anschlusses darf jedoch keinesfalls unterschritten werden.
- ◆ Alle weiteren fahrplanmäßigen Anschlüsse, insbesondere mit hohem Umsteigerpotenzial, im Stadt- sowie Stadt-Umland-Verkehr sowie Zubringerverkehre (z.B. zu PlusBus-Linien), sind als **vorgesehene Anschlüsse** durchzuführen, so dass der Anschluss bei planmäßigem Betrieb besteht. Entsprechende Pufferzeiten sind bedarfsgerecht festzulegen.
- ◆ In Anlehnung an die Empfehlungen des VDV sollten Wartezeiten bei Anschlüssen nicht länger als 10 Minuten betragen. Wegezeiten zum Umsteigen

sollten 5 Minuten nicht überschreiten. Insgesamt sollten Umsteigevorgänge nach Möglichkeit 15 Minuten nicht übersteigen.

Anschlusssicherungen sollen nach Maßgabe der jeweiligen stärksten Verkehrsbedürfnisse vorrangig an den Verknüpfungspunkten entsprechend Kapitel 5.1.3 vorgesehen werden (vgl. Tabelle 31).

Im Zuge der Erteilung von Linienkonzessionen oder bei der Regelung von Verkehrsleistungen in wettbewerblichen oder sonstigen Verfahren sind unter Berücksichtigung der o.g. Anforderungen konkrete Regelungen zur Definition von Anschlussbeziehungen zu treffen.

5.1.3 Verknüpfungspunkte im Landkreis und außerhalb des Landkreises

Zur Sicherstellung der Verkehrsträgernetzung erfolgt die Fortschreibung der bereits im NVP 2015 - 2019 festgelegten Verknüpfungspunkte Bus-Bus sowie Bus-Bahn (ggf. inkl. Tram) (vgl. Tabelle 31).

Bei der Ausgestaltung der Verknüpfungspunkte sollen die Qualitätsvorgaben des VBB zu Mindestausstattungsmerkmalen von Haltestellen (vgl. Kapitel 5.9) sowie Anforderungen an die Verkehrssicherheit berücksichtigt werden. Darüber hinaus sind die in Kapitel 5.1.2 festgelegten Vorgaben zur Anschlussqualität sowie die Anforderungen der Barrierefreiheit aus Kapitel 5.7.2 zu beachten.

Die Verknüpfungspunkte müssen so ausgelegt sein, dass eine **barrierefreie Nutzung des ÖPNV** sichergestellt wird. Dies soll durch den barrierefreien Zugang zu den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV (vgl. Kapitel 5.8) sowie durch geeignete fahrzeugseitige Einstiegshilfen in den Fahrzeugen des SPNV sichergestellt werden.

Zukünftige Verknüpfungspunkte

Auf Basis der im Landesnahverkehrsplan sowie in Kapitel 2.2.1 dargestellten Planungen zukünftiger SPNV-Angebote im Landkreis Potsdam-Mittelmark werden im Zuge der geplanten Verlängerung der S-Bahnlinie S 25 die perspektivischen Zugangsstellen „Stahnsdorf, Sputendorfer Straße“ sowie „Teltow, Iserstraße“ als weitere Verknüpfungspunkte zum SPNV vorgedacht.

Entsprechend der vorgesehenen Weiterentwicklung des ÖPNV im Bereich TKS wird ein Vorlaufbetrieb für die S-Bahn-Verlängerung in Form eines hochwertigen Busystems geprüft (sogenannter BRT-Busvorlaufbetrieb) (vgl. Kapitel 6.3.5). Daher sind die entsprechenden Haltestellen ebenfalls als zukünftige Verknüpfungspunkte vorzusehen.

Tabelle 31: Wichtige Verknüpfungspunkte mit dem kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark

Verknüpfung zwischen	Schieneverkehr, kommunaler ÖPNV	Kommunaler ÖPNV
Zugangsstelle im Landkreis Potsdam-Mittelmark	♦ Bad Belzig, Bahnhof	♦ Bad Belzig, Busbahnhof
	♦ Baitz, Bahnhof	♦ Beelitz, Am Lustgarten
	♦ Beelitz-Heilstätten, Bahnhof	♦ Brielow
	♦ Beelitz Stadt, Bahnhof	♦ Geltow, Ferdinand-Wimmer-Str.
	♦ Borkheide, Bahnhof	♦ Golzow, Anger
	♦ Brück, Bahnhof	♦ Görzke
	♦ Caputh-Schwielowsee, Bahnhof	♦ Grüningen
	♦ Götz, Bahnhof	♦ Kleinmachnow, Rathausmarkt
	♦ Groß Kreuz (Havel), Bahnhof	♦ Marzahna (bei Realisierung Plus-Bus Bad Belzig – Lutherstadt Wittenberg)
	♦ Medewitz, Bahnhof	♦ Niemegk, Markt
	♦ Michendorf, Bahnhof	♦ Lehnin, Busbahnhof
	♦ Potsdam-Rehbrücke, Bahnhof	♦ Päwesin
	♦ Saarmund, Bahnhof	♦ Radewege
	♦ Seddin, Bahnhof	♦ Roskow
	♦ Teltow, Bahnhof	♦ Stahnsdorf, Waldschänke
	♦ S Teltow Stadt, Bahnhof / S Teltow Stadt/Gonfrevillestr.	♦ Teltow, Warthestraße
	♦ Treuenbrietzen, Bahnhof	♦ Werder (Havel), Post
	♦ Treuenbrietzen, Süd	♦ Ziesar, Bahnhof
	♦ Werder (Havel), Bahnhof	
	♦ Wiesenburg/Mark, Bahnhof	
	♦ Wilhelmshorst, Bahnhof	
	♦ Wusterwitz, Bahnhof	
	Zugangsstelle außerhalb des Landkreises Potsdam-Mittelmark	♦ Berlin S Lichterfelde Ost (SPNV)
♦ Berlin S Mexikoplatz (SPNV)		♦ P., Platz der Einheit (Tram)
♦ Berlin S Wannsee (SPNV)		♦ P., Rathaus Babelsberg (Tram)
♦ Berlin S Zehlendorf (SPNV)		
♦ Berlin U Krumme Lanke (U-Bahn)		
♦ Berlin U Oskar-Helene-Heim (U-Bahn)		
♦ Brandenburg an der Havel Hauptbahnhof (SPFV, SPNV, Tram)		
♦ Lutherstadt Wittenberg (SPFV, SPNV)		
♦ P. Babelsberg (SPNV, Tram)		
♦ P. Charlottenhof (SPNV, Tram)		
♦ Potsdam Hbf. (SPFV, SPNV, Tram)		
♦ P. Medienstadt Babelsberg (SPNV)		
♦ P. Park Sanssouci (SPNV)		
♦ P. Pirschheide (SPNV, Tram)		
♦ P. Rehbrücke (SPNV, Tram)		

Abbildung: IGES 2019.

5.1.4 Verknüpfung zwischen ÖPNV und Fahrrad

Die Verknüpfung von Fahrrad und kommunalem ÖPNV spielt im Landkreis Potsdam-Mittelmark im Unterschied zur Verknüpfung von Fahrrad und SPNV eine ausbaufähige Rolle. Im Kontext der deutlichen Potenziale der Radnutzung als Teil von Wegeketten zur Mobilitätssicherung und zum Erreichen der verkehrspolitischen Verlagerungs- und Umweltziele fördert der Landkreis die stärkere Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV.

Im Vordergrund steht dabei der **Ausbau bzw. die Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum ÖPNV.**

Fahrradabstellmöglichkeiten und Radstationen an Zugangsstellen zum SPNV

Aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark wird **die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen** mit einer ausreichenden Anzahl an Fahrradabstellmöglichkeiten mit zeitgemäßem Witterungsschutz, hoher Diebstahlsicherheit und Eignung zum Abstellen von elektrisch unterstützten Fahrrädern (Pedelecs, E-Bikes) gefordert und unterstützt. Die derzeitig vorhandenen Anlagen sind entsprechend um- und auszurüsten bzw. weiterzuentwickeln.

Auch die Etablierung von bewachten bzw. zugangsgeschützten sowie mindestens überdachten bzw. in geschlossenen Gebäuden untergebrachten Radstationen mit Serviceeinrichtungen (z.B. Lademöglichkeiten für e-Bikes, ggf. Reparaturservice etc.) sollte aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark für die definierten Verknüpfungspunkte mit dem SPNV (vgl. Tabelle 31) im Zusammenwirken mit den Partnern Land Brandenburg, VBB, den Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie den jeweiligen kreisangehörigen Kommunen geprüft werden.

Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark misst der zukünftigen Ausrüstung von Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV mit Abstellmöglichkeiten für Fahrräder eine besondere Bedeutung bei. Hierdurch sollen die Nahmobilität und die Erreichbarkeit zentraler Orte sowie die Bildung von Wegeketten unterstützt werden.

Es besteht im Bereich der Verknüpfung zwischen Radverkehr und ÖPNV daher das Ziel, die Verknüpfung kommunaler ÖPNV + Rad deutlich zu verbessern.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat im Rahmen der Erstellung des Haltestellenkatasters daher auch die aktuellen Kapazitäten und Qualitäten von Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrrädern erfasst⁷⁸. Dies soll die Grundlage für eine Festlegung konkreter Modernisierungs- und Ergänzungsmaßnahmen bilden, welche mit dem Ansatz verzahnt wird, einzelne Haltestellen zu Mobilitätsstationen weiterzuentwickeln (vgl. Kapitel 6.6.3).

⁷⁸ Vgl. Haltestellenkataster Landkreis Potsdam-Mittelmark 2019.

Es wird im Zusammenhang mit der Bereitstellung von Fahrradabstellmöglichkeiten an Zugangsstellen darauf hingewiesen, dass für eine erfolgreiche Nutzung der Verknüpfungsmöglichkeiten zwischen Rad und kommunalem ÖPNV bzw. SPNV die entsprechenden Infrastrukturen, wie z.B. Radwege zwischen den Gemeinden bzw. Ortsteilen und den ÖPNV- und SPNV-Zugangsstellen mit entsprechenden Abstellmöglichkeiten, eine zentrale Voraussetzung sind.

Fahrradmitnahme im SPNV

Der Landkreis fordert den weiteren Ausbau ausreichender Beförderungskapazitäten für Fahrräder im SPNV. In diesem Zusammenhang wird angeregt, das erfolgreich eingeführte Projekt „Rad im Regio“ auch auf die Linien RE 1 und RE 7 auszuweiten.

Fahrradmitnahme im kommunalen ÖPNV

Die bestehenden Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme stehen aufbauend auf die Beförderungsbedingungen des VBB⁷⁹ unter dem Vorbehalt verfügbarer Kapazitäten in den jeweiligen dafür geeigneten Fahrzeugen⁸⁰. Die Beförderung von Kinderwagen und Rollstühlen sowie Rollatoren hat Vorrang vor einer etwaigen Fahrradmitnahme in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV. Im Zweifelsfall obliegt es dem Ermessen des Fahrpersonals, ob die Beförderung von Fahrrädern erfolgt oder abgelehnt wird.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt die Verbesserung von Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Tourismusschwerpunkt- und Tourismusedwicklungsräumen. Die dort eingesetzten Fahrzeuge sollen, wenn möglich, so ausgestattet werden, dass eine Fahrradmitnahme etwa durch Anhängerkupplungen unterstützt wird, um Fahrradträger oder ggf. Fahrradanhänger mitzuführen (vgl. Fahrradmitnahmemöglichkeit auf der Burgenlinie).

Es ist dabei aus Sicht des Landkreises für eine rasche Umsetzung von Verbesserungen wünschenswert, dass sich die Partner der Tourismuswirtschaft einbringen, indem z.B. Fahrradträger oder Fahrradanhänger zur Verfügung gestellt oder mitfinanziert werden. Ebenso sollte durch die Tourismuswirtschaft eine offensive Vermarktung der Verknüpfung mit dem ÖPNV erfolgen.

5.1.5 Verknüpfung zwischen ÖPNV und MIV

Aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark wird die Ausrüstung aller SPNV-Zugangsstellen mit ausreichend dimensionierten Park+Ride-Anlagen durch die Infrastrukturbetreiber gefordert und unterstützt. Ein Anstieg des Kfz-Verkehrs sollte jedoch aus Sicht des Landkreises vermieden werden. Ebenso müssen

⁷⁹ Vgl. VBB 2019.

⁸⁰ Es wird darauf hingewiesen, dass bei den durch die ViP durchgeführten Verkehren in der Landeshauptstadt Potsdam die Fahrradmitnahme ab 20:00 Uhr und an Wochenenden entsprechend den Regelungen der ViP sichergestellt werden soll.

konkurrierende Nutzungsanforderungen an Flächen im Bereich wichtiger SPNV-Zugangsstellen berücksichtigt werden. Daher regt der Landkreis an, dass die jeweiligen Baulastträger steuernde Maßnahmen wie etwa eine kostenpflichtige Bewirtschaftung von Park+Ride-Anlagen mit hohem Parkdruck und guter Erschließung durch den kommunalen ÖPNV prüfen.

Weiterhin befürwortet der Landkreis die Einrichtung (bzw. den Ausbau) von Park+Ride-Anlagen und/oder sogenannter Kiss+Ride-Anlagen (Kurzzeitparkplätze) zum verbesserten Holen und Bringen an wichtigen PlusBus-Linien bzw. an Autobahnanschlussstellen, die durch den kommunalen ÖPNV erreichbar sind (Pendlerparkplätze).

5.2 Qualität des Betriebsablaufs

5.2.1 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Ein pünktlicher und zuverlässiger Betrieb wirkt sich attraktivitätssteigernd auf den kommunalen ÖPNV aus. Daher werden folgende Anforderungen und Kriterien festgelegt.

- ◆ Fahrpläne sind durch die Verkehrsunternehmen entsprechend dem aktuellen Stand der Wissenschaft und Technik zu konstruieren.
- ◆ Es sind zur Sicherstellung der Fahrplanstabilität ausreichende Wende- und Pufferzeiten zu berücksichtigen.

Für den Landkreis Potsdam-Mittelmark werden folgende Mindestvorgaben für die Betriebsqualität in Form von Zuverlässigkeits- und Pünktlichkeitskriterien definiert:

- ◆ Mindestens 98 % des Fahrplanangebotes müssen pünktlich durchgeführt werden. Abfahrten gelten als verspätet, sofern eine Abfahrt an einer Haltestelle mit einer Verspätung von mehr als 5 Minuten gegenüber Fahrplan erfolgt.
- ◆ Fahrten dürfen nicht ausfallen. Verfrühte Abfahrten sind auszuschließen und gelten ab einer Verfrühung von 1 Minute als Fahrtausfall. Verspätungen ab 20 Minuten gelten ebenso als Fahrtausfall, sofern sie nicht auf zu sichernde Anschlüsse außerhalb des Zuständigkeitsbereichs des jeweiligen Verkehrsunternehmens zurückzuführen sind.

Bei Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen zu Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV zwischen Landkreis und Verkehrsunternehmen werden u.a. folgende Angaben konkretisiert

- ◆ Regelungen zur exakten Definition von Fahrtausfällen, Verspätungen und anderen Schlechtleistungen,
 - ◆ Regelungen zu Berichtspflichten sowie zu Datenzugriff auf ITCS-Systeme zwecks Prüfung der vertragsgemäßen Leistungserbringung sowie
-

- ♦ Regelungen zu Höhe und Umfang von Minderungen und Vertragsstrafen bei Schlechtleistungen.

5.2.2 Digitales Datenmanagement / Rechnergestütztes Betriebsleitsystem

Zur Erbringung der Verkehrsleistungen im kommunalen ÖPNV soll der Einsatz von rechnergestützten Betriebsleitsystemen (ITCS) oder anderer geeignete Systeme erfolgen bzw. - wenn nicht vorhanden - eingeführt werden.

Die Verkehrsleistungen (Elemente: Fahrzeuge und Leitstelle, Fahrgastinformationen, Tarif und Netzdaten etc.) sind über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem (ITCS) oder andere geeignete Systeme zu überwachen und zu steuern. Dabei sind mindestens folgende Funktionen zu erfüllen:

- ♦ Informations- und Kommunikationsmöglichkeit zwischen Fahrzeug und Leitstelle,
- ♦ Datenkommunikation mit Nachweis des Fahrweges mit Übermittlung der Echtzeitdaten an die Leitstelle,
- ♦ Rechnergestützter Fahrbetrieb, z.B. zur eigenständigen Ansteuerung von LSA-Knoten durch die Fahrzeuge,
- ♦ Integriertes Kassensystem zum Fahrausweisverkauf,
- ♦ Echtzeitdatenübermittlung für den Fahrbetrieb und die Fahrgastinformation entsprechend den Vorgaben an die Datendrehscheibe des VBB,
- ♦ Übermittlung von Fahrplandaten und Tarifinformationen,
- ♦ Unterstützung der automatisierten Erfassung von Ein- und Aussteigern sowie
- ♦ Statistikinformationen über erbrachte Fahrleistungen, Daten über den Einsatz von flexiblen Betriebsformen, Anschlusssicherungen und Störungsmeldungen.

5.2.3 Leitstellen

Für die Sicherung des Angebotes und der Angebotsqualität sind durch die Verkehrsunternehmen in ausreichendem Maße Leitstellen z.B. auf den Betriebshöfen vorzuhalten.

Leitstellen müssen täglich mindestens im Rahmen der über die Mindestbedienvorgaben definierten Bedienzeiträume bzw. über die tatsächlichen Betriebs- und Einsatzzeiten arbeitsbereit sein (ggf. über Bereitschaftsfunktionen). Zur Qualitätssicherung des Betriebsablaufs sind durch die Verkehrsunternehmen Beschäftigte als Verkehrsmeister bzw. mit vergleichbarer Qualifikation einzusetzen, die über Kenntnisse zu den Betriebsabläufen sowie detaillierte Orts- und Streckenkenntnisse verfügen.

5.2.4 Betriebshöfe

Die Verkehrsunternehmen verschaffen sich in eigener Verantwortung und auf eigene Kosten die für den Betrieb notwendige Infrastruktur, etwa Abstellflächen für

Fahrzeuge, Wartungs-, Instandhaltungs- und Reinigungsstätten sowie alle erforderlichen Räumlichkeiten einschließlich von Sozialräumen.

Abstellflächen für Fahrzeuge sollten ausreichenden Schutz vor Vandalismus bieten.

Die Standorte der Betriebshöfe und Abstellflächen sollen möglichst kurze Ein- und Aussetzfahrten ermöglichen, um Umwelt- und Klimaschutzziele zu unterstützen.

5.2.5 Fahrzeugkapazitäten und Störungsmanagement

Der Fahrzeugbestand hat sich nach dem für einen stabilen Betrieb notwendigen Fahrzeugbedarf der Umlaufplanungen und einer ausreichenden Betriebsreserve zu richten.

Es sind angemessene Kapazitäten sicherzustellen, um im Falle von Sonder- oder Großereignissen (z.B. Baumblütenfest Werder (Havel) etc.) Angebotsverdichtungen ermöglichen zu können.

Störungen und Betriebsunterbrechungen aufgrund äußerer Einflüsse sind durch entsprechende und zielgerichtete betriebslenkende Maßnahmen zu minimieren.

Die Fahrgäste sollen schnellstmöglich über betriebsbedingte Störungen sowie zu Umleitungen und alternativen Fahrtmöglichkeiten informiert werden.

5.3 Dienstleistungsqualität

5.3.1 Beschwerdemanagement

Die Verkehrsunternehmen gewährleisten ein Beschwerde- und Qualitätsmanagement. Dies beinhaltet die Aufnahme und zügige Bearbeitung von Kundenbeschwerden in der Regel innerhalb von sieben Werktagen nach Beschwerdeeingang.

Es sind durch die Verkehrsunternehmen mindestens alle drei Jahre Kundenbefragungen zur Qualitätsmessung und zur Weiterentwicklung des Angebots durchzuführen. Die Ergebnisse sind dem Landkreis Potsdam-Mittelmark zur Verfügung zu stellen.

5.3.2 Fahrgastgarantien

Fahrgastgarantien der Verkehrsunternehmen sollen sich mindestens auf folgende Bereiche beziehen:

- ◆ Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie
- ◆ Reisekomfort (Sauberkeit, Sicherheit, Fahrkomfort, Barrierefreiheit).

Im Garantiefall sind angemessene Entschädigungen gegenüber den Fahrgästen vorzusehen.

5.3.3 Fundsachenmanagement

Die Verkehrsunternehmen stellen ein Fundsachenmanagement/Fundbüro an einem Standort im Landkreis Potsdam-Mittelmark sicher.

5.4 Anforderungen an Beschäftigte im Fahrdienst

Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst

Die Beschäftigten im Fahrdienst der Verkehrsunternehmen repräsentieren den kommunalen ÖPNV gegenüber den vorhandenen und potenziellen Nutzern des kommunalen ÖPNV. Anforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst zur Herstellung und Sicherung einer gleichbleibend hohen Qualität bei der Erbringung der Verkehrsleistungen sind daher von hoher Bedeutung.

Es werden folgende Mindestanforderungen an die Beschäftigten im Fahrdienst gestellt:

- ◆ Fachliche Kompetenz,
- ◆ Auskunftsfähigkeit zu Tarifbestimmungen, Beförderungsbedingungen, Liniennetz und Fahrplan,
- ◆ Fähigkeit zur Fahrausweis-Sichtkontrolle,
- ◆ Vertrautheit mit den elektrischen Bordgeräten,
- ◆ Verantwortungsbewusstsein und rücksichtsvolle, lärmarme sowie klima- und umweltgerechte Fahrweise,
- ◆ Erhöhte Aufmerksamkeit bezüglich der Sicherheit der Fahrgäste,
- ◆ Serviceorientiertes Auftreten,
- ◆ Umsichtigkeit gegenüber an den Haltestellen wartenden und heraneilenden Fahrgästen,
- ◆ Einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild, insbesondere einheitliche Dienstkleidung,
- ◆ Kommunikationsfähigkeit und ausreichende Kenntnis der deutschen Sprache sowie
- ◆ Sicherstellung erforderlicher Hilfestellungen für mobilitätseingeschränkte ÖPNV-Nutzer (inklusive barrierefreiheitsunterstützendes Anfahren von Haltestellen, so dass ein stufenloser Ein- und Ausstieg unterstützt wird).

Die Einhaltung der Mindestanforderungen muss durch die Verkehrsunternehmen sichergestellt werden. Dies bezieht sich sowohl auf eigene Beschäftigte als auch auf Beschäftigte etwaiger Nachauftragnehmer.

Permanente Qualifizierung des Fahrpersonals

Schulungen der Beschäftigten im Fahrdienst müssen gemäß den Vorgaben des Berufskraftfahrerqualifikationsgesetzes regelmäßig durchgeführt werden. Die Schulungen können ggf. durch eigene Inhalte der Verkehrsunternehmen ergänzt werden.

Die Verkehrsunternehmen überwachen zudem die Durchführung und Teilnahme der entsprechenden Weiterbildungen ihrer Beschäftigten.

5.5 Tarif-, Vertriebs- und Marketingqualität

5.5.1 Anwendung VBB-Tarif

Im kommunalen ÖPNV sind grundsätzlich der Beförderungstarif sowie die Beförderungsbedingungen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg (VBB-Tarif) anzuwenden. Art und Umfang der Anwendung des VBB-Tarifs werden per Kooperationsvertrag geregelt⁸¹.

5.5.2 Weiterentwicklung des VBB-Tarifs

Prüfaufträge aus Sicht des Landkreises

Folgende grundsätzliche Prüfaufträge bestehen aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark im Bereich der tariflichen Weiterentwicklung und sollen im Zusammenwirken mit dem Tarifführer VBB und den Verkehrsunternehmen umgesetzt werden:

- ◆ Überführung der Verwaltungsvereinbarung über die Finanzierung der Mindereinnahmen des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg wegen Zuordnung des Ortsteils Ferch zur Tarifwabe 5949 und damit zu den Tarifbereichen Berlin C sowie Potsdam C in eine dauerhafte Lösung,
- ◆ Prüfung der Anpassung der Zuordnung des Ortsteils Tremisdorf (Gemeinde Nuthetal) (derzeit Tarifwabe 6151) zur Tarifwabe 6051 Saarmund/ Philippsthal/Fahlhorst und damit zu den Tarifbereichen Berlin C sowie Potsdam C,
- ◆ Prüfung der Anpassung der Zuordnung des Ortsteils Wildenbruch (Gemeinde Michendorf) (derzeit Tarifwabe 6050) zur Tarifwabe 5950 und damit zum Tarifbereichen Berlin C,
- ◆ Prüfung der Anpassung der Zuordnung des Ortsteils Stücken (Gemeinde Michendorf) (derzeit Tarifwabe 6150) zur Tarifwabe 6050 und damit zum Tarifbereich Potsdam C,
- ◆ Prüfung der Zuordnung des Bahnhofes Beelitz-Heilstätten (derzeit Tarifwabe 6149) zur Tarifwabe 6049 (Seddin),
- ◆ Regionale Ausweitung der kostenfreien Beförderung von Fahrgästen der Gemeinde Schwielowsee auf den Linien 580, 607, 610, 631 nach Potsdam mit Gästekarte auf den Bereich Werder (Havel), Michendorf und Beelitz,
- ◆ Prüfung der Einführung der 4-Fahrten-Karte für die Tarifbereiche Potsdam BC und ABC bei gleichzeitiger Anpassung der Einzelfahrausweispreise,
- ◆ Prüfung der Einführung der 4-Fahrten-Karte im Segment Tageskarte für Potsdam BC und ABC bei gleichzeitiger Anpassung der Tageskartenpreise,
- ◆ Prüfung der Tarifharmonisierung der Preise in den Tarifteilbereichen Potsdam BC und ABC mit den Preisen in Potsdam AB,
- ◆ Prüfung der Ausweitung des Gültigkeitszeitraums von Einzelfahrausweisen im Tarifbereich Potsdam ABC von einer auf zwei Stunden,

⁸¹ Eine Ausnahme bildet das Angebot der Havelsee-Fähre.

- ◆ Prüfung von Möglichkeiten der Gültigkeitsausweitung von Fahrausweisen des VBB-Tarifs für die Fahrradmitnahme bis zum ersten Bahnhof im Land Sachsen-Anhalt sowie
- ◆ Prüfung der weiteren Differenzierung der Tarife zur Fahrradmitnahme, da es bisher nur Monatskarten für das VBB-Gesamtnetz oder z.B. Berlin ABC gibt, nicht jedoch Angebote für das Gebiet einzelner Landkreise.

Ziel einer möglichen Weiterentwicklung des VBB-Tarifs ist es, einen attraktiven und kundenorientierten Verbundtarif anzubieten. In diesem Zusammenhang begrüßt der Landkreis Potsdam-Mittelmark die vom Land Brandenburg im LNVP vorgesehenen Schwerpunkte der Weiterentwicklung des Tarifs im Verbundgebiet⁸², u.a. sind dies:

- ◆ Überarbeitung der Regelungen für Mitnahme und Übertragbarkeit von VBB-Zeitkarten,
- ◆ Ausbau der verfügbaren Tarifprodukte für das Handyticket,
- ◆ Erwerb weiterer Mobilitätsangebote des Umweltverbunds (Bikesharing-, Carsharing-Angebote etc.) mittels Aufbuchung auf die VBB-fahrCard,
- ◆ Konzeption und Durchführung von Modellprojekten zur nutzerfreundlichen Angebotsgestaltung in Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern (z.B. Weiterführung des Projekts „Rad im Regio“),
- ◆ Optimierung von Regelungen für Anschlussfahrausweise sowie
- ◆ Weiterentwicklung von Kombitickets.

Unterstützung vergünstigter Tarifangebote für Pendler

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt die Erhaltung und den Ausbau attraktiver Tarifangebote für Pendler.

In diesem Zusammenhang wird die seit dem Jahr 2019 geltende Neuregelung des VBB-Firmentickets begrüßt, mit der auch Klein- und Kleinstunternehmen eine einfache Nutzung des VBB-Firmentickets ermöglicht wird.

5.5.3 Anforderungen an den Vertrieb von Fahrausweisen

Der Vertrieb der Fahrausweise des VBB-Tarifs erfolgt in allen Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV.

Aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark sollen weiterhin folgende Anforderungen an die Entwicklung des Vertriebs der Fahrausweise durch die Verkehrsunternehmen erfüllt werden:

- ◆ Senkung des Vertriebsanteils bei den Beschäftigten im Fahrdienst zur Verbesserung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit z.B. durch Förderung elektronischer / mobil nutzbarer Vertriebskanäle,

⁸² Vgl. MIL 2018.

- ◆ Vorhaltung eines flächendeckenden Vorverkaufsnetzes (mindestens zehn Vorverkaufsstellen); dabei, wenn möglich, Berücksichtigung etwaiger Synergien bei einer Reaktivierung/Wiederbelebung und Stärkung von Bahn-Empfangsgebäuden sowie
- ◆ Anbieten eines elektronischen / mobil nutzbaren Vertriebskanals (z.B. Handyticket über die VBB-App oder die App DB Navigator) für das Fahrausweissortiment.

Entsprechend den Maßnahmen des LNVP begrüßt und unterstützt der Landkreis Potsdam-Mittelmark insbesondere folgende Handlungsfelder im Bereich Weiterentwicklung des Vertriebs⁸³:

- ◆ Stärkung des einheitlichen Marktauftritts im VBB und den durchführenden Verkehrsunternehmen durch ein unternehmensübergreifendes, abgestimmtes System von kompatiblen Vertriebswegen.
- ◆ Verbesserung der Zugangsbedingungen über alle Vertriebskanäle und alle Kundengruppen.
- ◆ Erweiterung der VBB-fahrCard durch die optionale Integration zusätzlicher multimodaler Mobilitätsangebote.
- ◆ Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege (eTicket, Handyticket, Onlineticket).

Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege

Der Landkreis regt an, die durch das Land im LNVP vorgesehene Stärkung und Ausweitung digitaler Vertriebswege unter Berücksichtigung von Kombinationen aus Check in, Check out, Be in und Be out sowie von innovativen Entfernungs- und/oder Luftlinientarifen zur Vereinfachung der Tarifarchitektur, zur Attraktivitätssteigerung gegenüber den Kunden sowie zur Verbesserung von Abrechnungs- und Planungsgrundlagen (inkl. Einnahmenaufteilungsverfahren) konsequent und rasch voranzutreiben.

5.5.4 Marketing unter der Dachmarke des Landkreises Potsdam-Mittelmark / VBB

Die Marketingaktivitäten des Landkreises Potsdam-Mittelmark sind in das Kommunikationskonzept des VBB eingeordnet. Die Gestaltung der verwendeten Medien sollte einheitlich, verständlich und übersichtlich entsprechend den Vorgaben der „VBB-Richtlinien Fahrgastinformation“ erfolgen.⁸⁴

Die regionale Identität des ÖPNV-Systems im Landkreis soll gleichzeitig als Qualitätsmerkmal und Maßnahme zur Kundenbindung und -gewinnung gestärkt werden (Vermarktung von allgemeinen Nahverkehrsinformationen, Tarifen, Kombinationsangeboten sowie von Kooperationen mit Mobilitäts-, freizeitorientierten,

⁸³ Vgl. MIL 2018.

⁸⁴ Vgl. VBB 2018c.

touristischen oder sonstigen Partnern). Dazu soll ein einheitliches Erscheinungsbild bei den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV angewendet werden. Aus Sicht des Landkreises entspricht z.B. das durch das Verkehrsunternehmen regiobus PM umgesetzte Corporate Design diesem Ansatz.

Die hervorgehobene Vermarktung einzelner Produkte wie PlusBus, **powerbus** oder von touristisch bedeutsamen Linien wie der Burgenlinie soll fortgesetzt werden.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark plant, in Zusammenarbeit mit den Kommunen Infostelen mit Angaben zu touristischen Angeboten, wie Sehenswürdigkeiten und Veranstaltungen u.a. an Bahnhöfen im Landkreis zu installieren. Die Umsetzung soll als konkretes Projekt voraussichtlich in den Jahren 2020/2021 erfolgen.

Zur Intensivierung des Marketings gegenüber von Bestands- aber vor allem auch potenziellen ÖPNV-Nutzern (= bisherige Nicht- oder Gelegenheitsnutzer) regt der Landkreis die Umsetzung zusätzlicher Maßnahmenansätze durch alle Verkehrsunternehmen bzw. gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen an:

- ◆ Verteilung von Fahrplanflyer an Endkundenhaushalte,
- ◆ Vermarktung attraktiver Angebotsqualitäten wie PlusBus, neuer Wochenendangebote etc. z.B. über Werbeflächen an Haltestellen und im öffentlichen Raum,
- ◆ Verzicht auf Werbebeklebungen an den ÖPNV-Fahrzeugen zugunsten der Selbst-Vermarktung als modernes Mobilitätsangebot,
- ◆ Intensivierung gemeinsamer Online- und Offline- Marketingaktivitäten mit touristischen Leistungsanbietern, Handels- und Dienstleistungsunternehmen,
- ◆ Service-Informationen und Verkauf von VBB-Fahrausweisen in allen touristischen Informationsstellen sowie z.B. in den Rathäusern aller Kommunen des Landkreises,
- ◆ Verteilung von Fahrplanflyern etc. an typischen Stauschwerpunkten,
- ◆ Werbung auf Events, Volksfesten und bei kulturellen Veranstaltungen,
- ◆ Durchführung von Aktionen wie z.B. autofreie Wochenenden mit kostenfreier Nutzung des ÖPNV,
- ◆ Willkommensaktionen für Neubürger (Fahrplaninformationen und Schnupper-Freifahrten),
- ◆ Etc.

5.6 Qualität der Fahrgastinformation

5.6.1 Fahrplankommunikation

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 und seine Ausführungsbestimmungen sollen angewandt werden.⁸⁵

Zur Erstellung der zentralen Fahrplaninformation im Rahmen des VBB haben die Verkehrsunternehmen rechtzeitig und anforderungsgerecht die erforderlichen Daten bereitzustellen. Sie stellen dem VBB Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Darüber hinaus gewährleisten die Verkehrsunternehmen die Veröffentlichung der Fahrpläne auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen und das Vorhalten aktueller Fahrplanaushänge an allen Haltestellen. Die Internetseiten sollen zudem barrierefrei gestaltet werden.

Die Verkehrsunternehmen sollen somit einen Internetauftritt betreiben. Bei der Gestaltung des Internetauftrittes sind Fahrplan- und Tarifinformationen (ggf. über eine Verlinkung zum VBB) darzustellen.

Weiterhin sind telefonische Fahrplanauskünfte (entweder über eine eigene Servicetelefonnummer oder aber über Hinweis zum VBB-Infocenter) anzubieten.

5.6.2 Echtzeitinformationen

Die Verkehrsunternehmen sollen Echtzeitinformationen über rechnergestützte Betriebsleitsysteme (ITCS) entsprechend den Anforderungen des VBB für die VBB-Datendrehscheibe zur Verfügung stellen. Über diese erfolgt ebenfalls der Abruf von Echtzeitinformationen, z.B. zur Darstellung an den DFI-Anlagen.

Gleichzeitig sollten Echtzeitabfahrtszeiten, z.B. über eine durch den VBB zu entwickelnde App auch akustisch übermittelt werden können (z.B. für die Zielgruppe sehbehinderter Menschen). Der Landkreis Potsdam-Mittelmark begrüßt und unterstützt dementsprechende technische Entwicklungen.

5.6.3 Informationen in den Fahrzeugen

Visuelle Informationen in den Fahrzeugen sollen mindestens die Information zu den nächsten drei Haltestellen und zur Endhaltestelle beinhalten. Begründete Ausnahmen können bei Einsatz von kleinen Fahrzeugen durch den Landkreis genehmigt werden.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark sieht es als strategisches Ziel an, in den Fahrzeugen des kommunalen ÖPNV zukünftig auch Echtzeitdaten zur dynamischen Anzeige von Fahrplanabweichungen sowie von Anschlussinformationen nutzen zu können.

Weitere Anforderungen an die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen werden in den Kapiteln 5.7 und 5.8 definiert.

⁸⁵ Vgl. VBB 2018c.

5.6.4 Information an den Haltestellen

Die Informationen an den Haltestellen haben sich nach den Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunftssystemen und Informationssystemen (vgl. Tabelle 33 in Kapitel 5.7) sowie an den Mindestanforderungen für die Haltestellenausstattung entsprechend der jeweiligen Haltestellenkategorie (vgl. Kapitel 5.9) zu richten.

Zur Verbesserung der Informationsqualität soll ein weiterer Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen, v.a. der Kategorie C1 erfolgen. Nach Möglichkeit sollen dabei insbesondere auch Haltestellen im Bereich von SPNV-Zugangsstellen mit DFI-Anlagen ausgestattet werden. An den DFI sollen jeweils alle an der Haltestelle verkehrenden Linien mit Echtzeitinformationen angezeigt werden (vgl. Kapitel 5.6.2).

Geprüft werden u.a. zusätzliche Standorte in den amtsfreien Gemeinden Groß Kreutz (Havel), Schwielowsee, Wiesenburg/Mark etc.

5.6.5 Störungsinformationen

Über Störungen im Betriebsablauf (z.B. unfall-, streik-, witterungsbedingt, etc.), Umleitungen sowie Fahrtalternativen bei Störungen ist durch die Verkehrsunternehmen

- ◆ internetbasiert (z.B. www.vbb.de),
- ◆ über die derzeitigen vom VBB versorgten Apps (z.B. App VBB Bus & Bahn und BVG FahrInfo),
- ◆ über die DFI-Anlagen sowie
- ◆ in den Fahrzeugen

zu informieren.

Die Störungsinformation soll möglichst kurzfristig, spätestens jedoch 30 Minuten nach Beginn der Störung, erfolgen.

5.6.6 Mobilitätstrainings

Bestehende Formate von Mobilitätstrainings sollen weiter fortgesetzt bzw. durch alle Verkehrsunternehmen unterstützt werden. Dies umfasst:

- ◆ Jährliche Durchführung der Busschule für Schüler der Grundschulen zum Schuljahresbeginn sowie
- ◆ Regelmäßige Durchführung von Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste (Rollator- und Sicherheitstrainings).

5.7 Strategie zum Erreichen der Barrierefreiheit im ÖPNV

5.7.1 Rechtsgrundlagen

Nach § 8 Abs. 2 BGG sind „[...] öffentlich zugängliche Verkehrsanlagen und Beförderungsmittel im öffentlichen Personenverkehr [...] barrierefrei zu gestalten“.

Der NVP hat gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen⁸⁶, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022⁸⁷ eine vollständige Barrierefreiheit herzustellen. Dazu sind im NVP Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zu treffen.

Mit Verweis auf das Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014 und die Hinweise zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (BAG ÖPNV) wird darauf hingewiesen, dass es sich bei der „vollständigen Barrierefreiheit“ entsprechend dem Gesetzestext um einen unbestimmten Rechtsbegriff handelt.⁸⁸

Der Wortlaut des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG umschreibt das Verständnis des Gesetzgebers, dass mit dem Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ nicht von einer vollständigen Nachbesserung des bestehenden ÖPNV-Systems schon bis 2022 ausgegangen wird, sondern von einer schrittweisen Umsetzung im Rahmen anstehender Modernisierungs- und Investitionsmaßnahmen und -zyklen.

Im Brandenburgischen Behindertengleichstellungsgesetz (BbgBGG) wurde im Kontext der UN-Behindertenrechtskommission die Begriffsbestimmungen von Behinderung, Diskriminierung und Barrierefreiheit aufgeführt. Danach liegt entsprechend § 3 Abs. 3 BbgBGG Barrierefreiheit vor, „[...] wenn bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche für Menschen mit Behinderungen in der allgemein üblichen Weise **ohne besondere Erschwernis und**

⁸⁶ Weitere rechtliche Grundlagen für die Berücksichtigung der Belange von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Menschen werden unter anderem im SGB IX, im BGG, im BbgBGG, sowie im ÖPNVG BB festgeschrieben.

⁸⁷ Die Frist gilt nicht, sofern im NVP Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Soweit es nachweislich aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen unumgänglich ist, können gemäß § 62 Abs. 2 PBefG die Länder den in § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG genannten Zeitpunkt abweichend festlegen sowie Ausnahmetatbestände bestimmen, die eine Einschränkung der Barrierefreiheit rechtfertigen. Das Land Brandenburg hat diese Gestaltungsoption seit Inkrafttreten der Regelung am 01. Januar 2013 ebenso wie alle anderen Bundesländer bisher nicht wahrgenommen oder präzisiert.

⁸⁸ Vgl. Deutscher Landkreistag 2014 sowie BAG ÖPNV 2014.

grundsätzlich ohne fremde Hilfe zugänglich und nutzbar sind“. Der Begriff „Barrierefreiheit“ gemäß § 3 Abs. 3 BbgBGG bleibt von der „vollständigen Barrierefreiheit“ gemäß § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG unberührt.

Entsprechend § 7 Abs. 3 ÖPNVG BB müssen bei der Aufstellung des Landesnahverkehrsplans die Belange behinderter und anderer Menschen in Hinblick auf die Erreichung einer möglichst weitreichenden Barrierefreiheit bei der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs berücksichtigt werden. Des Weiteren müssen laut § 7 Abs. 5 ÖPNVG BB im Landesnahverkehrsplan Angaben zu Maßnahmen zur Herstellung von Barrierefreiheit gemacht werden. Diese Angaben sind im gültigen LNVP im Kapitel 5.3 zumindest teilweise enthalten.

Es wird u.a.

- ◆ auf die Investitionen des Landes zur Herstellung der Barrierefreiheit an Bahnstationen,
- ◆ auf die Berücksichtigungsvorgabe der TSI PRM⁸⁹ bei Ausschreibungen für SPNV-Verkehrsleistungen,
- ◆ auf die Vorgabe an die Ausrüstung von SPNV-Fahrzeugen mit Einstiegshilfen (bei SPNV-Leistungen, die keinen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig ermöglichen) sowie
- ◆ den Einsatz von Zugbegleitern als Servicepersonal für Hilfestellungen bei Mobilitätseingeschränkten Personen

hingewiesen.⁹⁰

5.7.2 Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit

Barrierefreiheit für Alle

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark bekennt sich zur Zielstellung einer vollständig barrierefreien Gestaltung des ÖPNV. Ein barrierefreier ÖPNV steigert insgesamt die Attraktivität des ÖPNV und zwar nicht nur für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen, sondern für alle ÖPNV-Nutzer.

Einschränkungen der Mobilität eines Menschen können dabei sowohl motorisch als auch sensorisch oder kognitiv ausgeprägt sein.

Ganzheitlicher Ansatz erforderlich, subjektive Sicherheit wird mitgedacht

Bei einer barrierefreien Gestaltung des ÖPNV dürfen nicht nur einzelne Komponenten des ÖPNV-Systems barrierefrei gestaltet sein, sondern es muss ein ganzheitliches System aus barrierefreien ÖPNV-Netzen, Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten vorhanden sein. Aspekte zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit sowie zum Service und Betrieb sind dabei zu

⁸⁹ Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) Zugänglichkeit für Menschen mit Behinderung und Menschen mit eingeschränkter Mobilität (PRM).

⁹⁰ Vgl. MIL 2018.

berücksichtigen und werden in die jeweiligen Gestaltungsanforderungen von Fahrzeugen, Haltestellen/Zugangsstellen und Informationsmöglichkeiten integriert. Zu ergänzen ist dieses System durch barrierefreie Zu- und Abgangswege zwischen Haustür und Haltestelle im Sinne einer barrierefreien Straßenraumgestaltung.

Daher werden folgende Empfehlungen für Mindestanforderungen an die barrierefreie ÖPNV-Gestaltung zur Anwendung durch die jeweiligen Verantwortlichen vorgeschlagen.

Tabelle 32: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Zugangsstellen zum ÖPNV (SPNV-Zugangsstellen und Haltestellen des kommunalen ÖPNV)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Zuwegung zu Zugangsstellen	<ul style="list-style-type: none"> a. Stufenlose bzw. abgesenkte Zuwegung (max. 3 cm) b. Einbau von Rampen oder Aufzügen bei größeren Höhenunterschieden c. Mindestbreite von Zuwegungen 1,20 m d. Mindestbreite von Rampen 2,00 m e. Zwischenpodeste von mind. 1,50 m x 1,50 m ab 6,00 m Rampenlänge f. Bewegungsflächen an Zu- und Abgängen von Rampen von mind. 1,50 m x 1,50 m g. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) h. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder) i. Anbringung geeigneter Wegweisungen für barrierefreie Zugänge zu Haltestellen/Bahnhöfen j. Lichte Durchgangsbreite im Haltestellenzugang oder bei Pollern von mind. 1,20 m (Ausnahmefälle mit 1,00 m)
2. Bodenindikatoren	<ul style="list-style-type: none"> a. Markierung der Wartefläche durch taktile Elemente / Bodenindikatoren: Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder sowie Auffindestreifen (Umsetzung entsprechend DIN 32984), Mindestabstand zu festen Hindernissen 0,60 m b. Markierung der Einstiegsstelle an der ersten Bustür durch taktile und visuelle Markierungen (z.B. taktiles Einstiegsfeld) c. Bodenindikatoren nicht zwingend erforderlich an Haltestellen, die nur zum Ausstieg vorhanden sind (z.B. Endhaltestellen)

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
3. Barrierefreie Überquerungsmöglichkeit von Straßen	<ul style="list-style-type: none"> a. Querungshilfen an Verknüpfungspunkten mit häufiger Fahrbahnüberquerung a. Ausführung von Bodenindikatoren (Leitstreifen, Aufmerksamkeitsfelder)
4. Barrierefreie Warteflächengestaltung sowie barrierefreier Ein- und Ausstieg	<ul style="list-style-type: none"> b. Oberflächenbeschaffenheit: befestigt, eben, rutschfest, erschütterungsarm befahrbar (keine verdichtete Sandoberfläche) c. Kontrastreiche Farbgebung der Oberflächen und bei Einsatz von Bodenindikatoren (guter Farb- und Leuchtdichtekontrast) d. Übersichtliche Ausführung des Haltestellenbereichs e. Blendfreie und ausreichende Beleuchtung (in der Nähe von Lichtquellen oder mit eigener Lichtquelle) f. Ausreichend Bewegungsraum (mind. 1,50 m x 1,50 m); auch vor und in den Fahrgastunterständen g. Bewegungsraum bei Einsatz von fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen mind. 2,50 m x 2,50 m im Haltebereich der entsprechend ausgerüsteten Fahrzeugtür h. Max. Längsneigungen (3%) und max. Querneigungen lotrecht zur Gehrichtung (2,5%) i. Sicherheitsbereich zu anderen Verkehrsflächen sowie Konfliktfreiheit einhalten j. Einsatz von Sonderborden (z.B. Dresdner oder Kasseler Sonderbord) um Spaltmaß zwischen Fahrzeug und Haltestelle zu reduzieren k. Zielgröße der Spaltenbreite zwischen Wartefläche und Fahrzeug beträgt 5 cm l. Minimierung der Einstiegshöhe, Zielwert für eine einheitliche Bordsteinhöhe = 18 cm (gradlinige Anfahrbarkeit und Konstruktion der konkret eingesetzten Fahrzeuge beachten). Erfüllung der Anforderungen an die Bordsteinhöhe mindestens im Bereich der ersten und zweiten Bustür, optimal des gesamten Haltestellenbereichs. m. Konfliktfreie Führung Radwege in Haltestellenbereichen/Warteflächenbereichen (entweder auf der Straße oder im Seitenraum z.B. hinter der Wartefläche und einem etwaigen Fahrgastunterstand)
5. Erreichbarkeit von Informations-einrichtungen	<ul style="list-style-type: none"> a. Fahrkartenautomaten sollen stufenlos erreichbar sein b. Abstand zu Bodenindikatoren mind. 0,60 m

Darstellung: IGES 2019.

Der barrierefrei zu gestaltende Haltestellenbereich im kommunalen ÖPNV sollte dabei zur Sicherstellung eines barrierefreien Ein- und Ausstiegs mindestens den Bereich zwischen der ersten und der zweiten Tür des Fahrzeugs, besser jedoch den gesamten Haltestellenbereich, umfassen.

Tabelle 33: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Auskunft- und Informationssystemen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Berücksichtigung des Zwei-Sinne-Prinzips	a. Für alle wesentlichen Informationen und Orientierungshilfen sollten mindestens zwei der drei Hauptsinne (Sehen, Hören, Tasten) angesprochen werden.
2. Barrierefreie Fahrgastinformation an Zugangsstellen	<p>a. Lesbare und blendfreie Darstellung der Fahrplaninformationen und sonstigen visuellen Informationen z.B. über DFI-Anlagen an Zugangsstellen in einer für Sehbehinderten geeigneten Schriftgröße unter Berücksichtigung einer geeigneten Farb-/Kontrastdarstellung sowie Beleuchtung</p> <p>b. Empfehlung der Verwendung von Piktogrammen</p> <p>c. Anbringung der Informationstafeln (auch Aushangfahrplan) in einer für Rollstuhlfahrern günstigen Höhe (mittlere Lesehöhe zwischen 1,30 und 1,40 m)</p> <p>d. Gewährleistung der Zugänglichkeit der Informationen in einem für Sehbehinderte nötigen Abstand</p> <p>e. Zugänglichkeit von Informationstafeln und Aushangfahrplänen darf nicht durch Hindernisse behindert werden (z.B. Abfallbehälter)</p>
3. Barrierefreie Fahrgastinformation in den Fahrzeugen	<p>a. Verfügbarkeit von visuellen und akustischen Informationen (z.B. Anzeige und Ansage der nächsten Haltestelle)</p> <p>b. Visuelle Informationen müssen ausreichend kontraststark und in geeigneter Schriftgröße vorhanden sein</p> <p>c. Für akustische Informationen müssen im gesamten Bereich des Fahrzeugs eine ausreichende Anzahl von Lautsprechern installiert sein.</p>
4. Informationen über barrierefreie ÖPNV-Angebote	<p>a. Es sollen barrierefreie Reiseketten über mehrere Verkehrsträger und entsprechende Fahrgastinformationen unterstützt werden.</p> <p>b. Angabe von Informationen zur barrierefreien Nutzbarkeit/Zugänglichkeit in Fahrplanmedien (gedruckt und elektronisch)</p> <p>c. In der elektronischen Fahrplanauskunft ist darauf hinzuweisen, wenn eine Reisekette nicht vollständig barrierefrei gegeben ist.</p>
5. Haltestellenmast	<p>a. Position Haltestellenmast darf Bewegungsflächen nicht einschränken</p> <p>b. Haltemast entweder auf Höhe der Fahrzeugfront der haltenden Fahrzeuge oder im mittleren Bereich der haltenden Fahrzeuge, um durch das mit dem Haltestellenzeichen verbundene Parkverbot von 15 m vor und nach der Haltestelle eine bessere parallele Anfahrbarkeit der Haltestelle zu gewährleisten</p>
6. Barrierefreier Zugang zur ÖPNV-Angeboten	<p>a. Persönliche und telefonische Beratung</p> <p>c. Gestaltung ÖPNV-Internetseiten nach Richtlinien der WAI (Web Accessibility Initiative)</p>

Darstellung: IGES 2019.

Tabelle 34: Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen

Bereich	Mindestanforderung an die Barrierefreiheit
1. Flächenbedarf und Sicherheitsanforderungen in den Fahrzeugen	<ul style="list-style-type: none"> a. Berücksichtigung von Stellflächen zur Aufnahme ausreichende Stellflächen von mindestens zwei Rollstühlen, Rollatoren und anderen orthopädischen Hilfsmitteln, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern b. Stufenloser Durchgang zur nächsten Fahrzeugtür mit einer Breite von mind. 850 mm c. Rückhaltesysteme für Rollstühle, E-Scooter, Haltestangen, Haltewunsch- und Nottasten in günstiger Lage für Rollstuhlfahrer d. Ebene und rutschfeste Bodenbeläge im Fahrzeug e. Lückenlose Ausstattung mit kontrastreichen Haltestangen und Halteforderungstasten im gesamten Fahrzeug f. Blendfreie Ausleuchtung des Fahrgastraums
2. Anforderungen an den Fahrzeugzugang	<ul style="list-style-type: none"> a. Gut auffindbarer und kontrastreicher Anforderungstaster b. Ausreichend breiter Einstieg für Rollstühle, Kinderwagen, Rollatoren, etc. c. Stufenloser Zugang in das Fahrzeug mindestens an der ersten und zweiten Tür (unterstützt durch Klapprampen und Kneelingfunktion)

Darstellung: IGES 2019.

Empfehlung der Anwendung einschlägiger planerischer Grundlagen

- ◆ Empfehlungen des deutschen Behindertenrates
- ◆ Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – H BVA 2011
- ◆ Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV – EAÖ 2013
- ◆ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen - RAST, 2006
- ◆ DIN 18040-1: Öffentlich zugängliche Gebäude
- ◆ DIN 18040-3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- ◆ DIN 32975: Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum zur barrierefreien Nutzung
- ◆ DIN 32984: Bodenindikatoren im öffentlichen Raum
- ◆ VDV-Mitteilungen Kundenorientierter und behindertenfreundlicher ÖPNV, Teil 1 (Betrieb nach BOKraft)

5.7.3 Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständigen Barrierefreiheit

Betriebliche oder wirtschaftliche Gründe können Ausnahmen vom Ziel der Erreichung einer vollständig barrierefreien Gestaltung erforderlich machen. Konkret können in Anlehnung an die Empfehlungen der BAG ÖPNV Ausnahmen anhand folgenden Kriterien festgelegt werden⁹¹:

- ◆ Haltestellen in Bereichen mit schwierigen räumlichen Verhältnissen (z.B. enge Straßenquerschnitte, unbefestigte Seitenstreifen, nicht ausreichenden

⁹¹ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

Gehwegbreiten, die z.B. wegen erforderlichem Grunderwerb nicht erweitert werden können),

- ◆ Haltestellen mit einer geringen täglichen Nutzungsintensität,
- ◆ Haltestellen, in deren Umfeld auf absehbare Zeit keine Barrierefreiheit hergestellt werden kann (z.B. weil aufgrund fehlender Verbindung zum Fußwegenetz eine „barrierefreie Insel“ geschaffen würde),
- ◆ Haltestellen deren Bestand nicht langfristig gesichert ist,
- ◆ Temporäre Haltestellen wie etwa bei Schienenersatzverkehren, Umbauarbeiten oder Umleitungen sowie
- ◆ Haltestellen oder sogenannte virtuelle Haltestellen, die ausschließlich durch flexible Bedienformen im On-Demand- bzw. Flächenbetrieb bedient werden.

5.7.4 Status der Barrierefreiheit der Haltestellen auf Basis des Haltestellenkatasters (Auswahl)

Auf Grundlage der Ergebnisse des im Auftrag des Landkreises in 2019 erstellten Haltestellenkatasters⁹² wurden zunächst die vorhandenen Handlungsbedarfe zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit in den Haltestellenkategorien A (Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen) und B (Umstiegshaltestelle mit regionaler Bedeutung) eingeschätzt.

Darauf aufbauend werden dann im nachfolgenden Kapitel 5.7.5 erforderliche Maßnahmenbereiche aus Sicht des Landkreises als Maßnahmenplan formuliert.

Status der Barrierefreiheit Haltestellenkategorie A: Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen

Bei den neun Haltestellen der Haltestellenkategorie A besteht deutlicher Handlungsbedarf hinsichtlich des Umsetzungsstandes der Barrierefreiheit:

Hoher Handlungsbedarf:

- ◆ Nur bei zwei Haltestellen ist ein taktiles Leitsystem vorhanden.
- ◆ Nur bei fünf der neun Haltestellen liegt die Bordsteinhöhe im geforderten Bereich zwischen 18 cm.
- ◆ An sieben Haltestellen wird die Bewegung im Wartebereich durch den Haltestellenmast eingeschränkt.

Geringer Handlungsbedarf:

- ◆ Fehlende Beleuchtung sowie Sitzgelegenheiten wurden nur bei je einer Haltestelle bemängelt.
- ◆ Sieben Haltestellen sind mit DFI ausgerüstet.
- ◆ Alle Haltestellen sind barrierefrei mit dem öffentlichen Wegenetz verbunden.

⁹² Vgl. Haltestellenkataster Landkreis Potsdam-Mittelmark 2019.

Status der Barrierefreiheit Haltestellenkategorie B: Umstiegshaltestelle mit regionaler Bedeutung

Hoher Handlungsbedarf:

- ◆ Nur bei sechs der zehn Haltestellen ist ein taktiles Leitsystem vorhanden.
- ◆ Nur eine Haltestelle ist mit DFI ausgerüstet.
- ◆ Nur bei sechs der zehn Haltestellen liegt die Bordsteinhöhe im geforderten Bereich zwischen 18 cm.
- ◆ Nur an drei Haltestellen wird das Anfahren durch einen Sonderbord unterstützt.

Besonderer Handlungsbedarf besteht an der Haltestelle „Saarmund, Abzweig zum Bahnhof“, da die überwiegende Zahl der Mindestanforderungen an die Barrierefreiheit nicht erfüllt wird.

Geringer Handlungsbedarf:

- ◆ Neun der zehn Haltestellen verfügen über eine befestigte, erschütterungsarme sowie rutschfeste Wartefläche.
- ◆ Nur bei zwei Haltestellen fehlen Sitzmöglichkeiten.

5.7.5 Maßnahmenplan mit Prioritätensetzung zum Erreichen der Barrierefreiheit erforderlich

Prioritätensetzung

Bei der Zielsetzung eines vollständig barrierefreien ÖPNV ist der erhebliche resultierende Investitionsaufwand z.B. bei Fahrzeugen und insbesondere auch bei Haltestelleninfrastrukturen zu berücksichtigen, so dass eine Prioritätensetzung erforderlich ist.

Damit wird der im § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG formulierten Verpflichtung entsprochen, das Ziel zu verfolgen, bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Dies beinhaltet jedoch **keine Verpflichtung** der Aufgabenträger, bestehende Barrieren bis 2022 bereits vollständig ausgeräumt zu haben.⁹³

Die Prioritätensetzung bestimmt sich nach den Anforderungen und Bedürfnissen der ÖPNV-Nutzenden und nachfolgend unter Berücksichtigung der verkehrstechnisch-betrieblichen sowie wirtschaftlichen Möglichkeiten der jeweiligen Verantwortlichen im Umfeld des ÖPNV.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark **unterstützt ausdrücklich** eine **enge Abstimmung** der Integrations- bzw. Behindertenbeauftragten und weiteren Interessensvertretern der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste mit den jeweiligen Baulastträgern und Verkehrsunternehmen.

⁹³ Vgl. BAG ÖPNV 2014.

Mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit wird der in Abbildung 29 dargestellte, zeitlich differenzierte Maßnahmenplan vorgeschlagen.

Abbildung 29: Maßnahmenplan zur Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit

Kurzfristig realisierbar (bis 2022)

- Erstellung einer einheitlichen Planungshilfe für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur
- Durchführung Beschaffung barrierefreier Fahrzeuge bei Neu- und Ersatzinvestitionen
- Ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auf den Linien der Netzebenen Hauptnetz I und II sowie Stadt- und Stadt-Umland-Verkehre
- Barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen der Haltestellenkategorie A und B sowie von Zugangsstellen der Haltestellenkategorie C1

Mittel- bis langfristige Umsetzung (nach 2022)

- Ausschließlicher Einsatz von barrierefreien Fahrzeugen auch auf Linien der Netzebene Ergänzungsnetz
- Fortsetzung und Ausweitung barrierefreie Gestaltung der Zugangsstellen der Haltestellenkategorie A, B und C1
- Barrierefreie Gestaltung von Zugangsstellen der Haltestellenkategorie C2 und C3

Darstellung: IGES 2019.

Für die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus werden folgende Kriterien definiert:

- ◆ Anzahl Ein-, Aus- und Umsteiger
- ◆ Verknüpfungsfunktion im ÖPNV-Netz
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu wichtigen Einrichtungen für mobilitätseingeschränkte Menschen (z.B. Alten-/Pflegeheime, Krankenhäuser, Behindertenwerkstätten, etc.)
- ◆ Räumliche Nähe der Haltestelle zu weiteren Einrichtungen mit hoher Nutzerfrequenz (z.B. Schulen/Hochschulen, Einkaufs- und Dienstleistungseinrichtungen, Verwaltungsstandorte, Arbeitsplatzschwerpunkte etc.)
- ◆ Bedeutung der Haltestelle in der Netzhierarchie (absteigende Priorität: 1. Hauptnetz I und Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr, 2. Hauptnetz II, 3. Ergänzungsnetz)
- ◆ Dringlichkeit des Haltestellenausbaus (unsichere Querungsstellen, fehlende Befestigung von Aufstellflächen, fehlende Beleuchtung etc.).⁹⁴

⁹⁴ Vgl. auch BAG ÖPNV 2014.

Finanzierung von Maßnahmen zum barrierefreien Aus- und Umbau von Haltestellen

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark bietet mit der Richtlinie zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeugen des ÖPNV sowie Nachrüstungen von Fahrzeugtechnik im Landkreis Potsdam-Mittelmark Förderzuwendungen zum barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur bis zu 75 %.

Voraussetzung ist, dass die Vorhaben die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach § 2 (11) ÖPNV-Gesetz und § 8 (3) PBefG berücksichtigen.⁹⁵

Erstellung einheitliche Planungshilfe für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur

Die Erstellung einer einheitlichen Planungshilfe soll in enger Abstimmung zwischen den Interessensvertretern von mobilitätseingeschränkten Menschen und Menschen mit Behinderung, den Ämtern und amtsfreien Städten und Gemeinden, dem VBB, dem Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV, den Verkehrsunternehmen, etc. erarbeitet werden. Dies kann auch mit Verweis auf bestehende Planungshilfen aus anderen Regionen Deutschlands erfolgen.

Busbegleitservice zur Unterstützung von Fahrgästen mit Mobilitätseinschränkungen

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark prüft Möglichkeiten der Finanzierung und Erweiterung des VBB-Busbegleitservice auf den Bereich des Landkreises.

Vorrangig soll das Angebot damit auf Fahrgäste, die einen Rollstuhl, Rollator oder eine Gehhilfe nutzen, seheingeschränkte oder blinde Menschen, gehörlose, aber auch stark verunsicherte Menschen ausgerichtet sein.

Der Busbegleitservice soll die Sicherheit der Nutzer bei der Nutzung der Angebote des kommunalen ÖPNV erhöhen und kann sowohl als Einzelfahrtbegleitung einzelner Fahrgäste aber auch als Busbegleitung ausgewiesener Fahrten angelegt sein. Gute Erfahrungen mit vergleichbaren Ansätzen wurden im VBB im Berliner Stadtgebiet gesammelt.

⁹⁵ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2015.

5.8 Fahrzeugqualität

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wirkt auf den **Einsatz moderner Fahrzeuge** im kommunalen ÖPNV hin. Die Fahrzeuge müssen einen zeitgemäßen Technik- und Ausstattungsstand aufweisen. Die nachfolgenden Anforderungen werden ergänzt durch die in den Kapiteln 5.7 und 5.10 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit sowie des Klima- und Umweltschutzes.

Es werden nachfolgende **Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz**⁹⁶ gestellt:

Technische Merkmale

- ◆ Die eingesetzten Fahrzeuge müssen in technisch einwandfreiem Zustand sein.

Zugang zum Fahrzeug

- ◆ Es ist ein barrierefreier Zugang zu ermöglichen.
- ◆ Es sind daher generell Niederflurfahrzeuge bzw. Low-Entry-Fahrzeuge einzusetzen. Ausnahmen sind in begründeten Fällen möglich, wenn die Befahrbarkeit wegen mangelnder Qualität der Straßeninfrastruktur nicht möglich ist.
- ◆ Ein barrierefreier Einstieg ist mindestens für Tür 1 und Tür 2 sicherzustellen.
- ◆ Einstiegshöhe für Tür 1 und 2 ab Fahrbahnoberkante: Maximal 320 mm.
- ◆ Fahrzeuge mit mehr als 8 m Länge sind mit mindestens einer doppelbreiten Tür auszustatten.
- ◆ Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, ist ebenfalls ein barrierefreier Zugang sicherzustellen. Ausnahmen sind lediglich beim Einsatz von Pkw in begründeten Fällen möglich (z.B. als Ersatzbeförderung bei Fahrzeugausfällen etc.).

Ausstattung

- ◆ Die Bestuhlung soll linienbusgerecht sein.
- ◆ Es sind kontrastreiche Haltestangen sowie gut auffindbare und kontrastreiche Halтанforderungstasten in ausreichender Zahl im gesamten Fahrzeug vorzuhalten.
- ◆ Der Fahrgastraum ist blendfrei auszuleuchten.
- ◆ Der Innenraum muss über ausreichende Stellflächen zur Aufnahme von Rollstühlen oder von Rollatoren, Kinderwagen, schwerem Gepäck und ÖPNV-zugelassenen E-Scootern (entsprechend Beförderungsbedingungen) verfügen.
- ◆ Die Anordnung und Dimensionierung von Mehrzweckbereichen soll so erfolgen, dass Konflikte auch bei gleichzeitiger Beförderung von Rollstühlen und Kinderwagen, soweit möglich, minimiert werden.
- ◆ Die Bodenbeschaffenheit muss rutschhemmend ausgeführt werden.

⁹⁶ Nachfolgende Anforderungen beziehen sich auf alle ab dem Zeitpunkt der geplanten Erteilung der Liniengenehmigungen neu in den Einsatz als Kraftfahrzeug im Linienverkehr zu bringenden Fahrzeuge, unabhängig ob es sich um Gebrauch- oder Neufahrzeuge handelt.

- ◆ Die Fahrzeuge sind mit für die Betriebsabwicklung und Datenübermittlung an das ITCS-System notwendigen Einrichtungen auszustatten. Dies beinhaltet Bordrechner/ITCS, Fahrausweisverkaufstechnik, ggf. Leseeinrichtungen für elektronische Tickets, Fahrausweisentwerter, Ansteuerung der Innenmonitore, Kommunikationseinrichtungen (inkl. automatische Haltestellenansage) sowie ggf. Einrichtungen zur LSA-Beeinflussung entsprechend der im Landkreis Potsdam-Mittelmark sowie in den angrenzenden kreisfreien Städten und im Land Berlin eingesetzten Technik, etc.
 - ◆ Beim Einsatz von Kleinbussen, einschließlich Taxen von Nachunternehmern, sind die Fahrzeuge mit entsprechenden mobilen Terminals für den Fahrausweisverkauf auszustatten.
 - ◆ Im Fahrzeug ist eine automatische visuelle und akustische Fahrgastinformation vorzusehen. Die Anzahl und Anordnung der visuellen Fahrgastinformation soll so erfolgen, dass eine gute Sichtbarkeit gewährleistet ist und wenn möglich auch für rückwärts angeordnete Sitzplätze Blickkontakt zur visuellen Fahrgastinformation gewährleistet ist.
 - ◆ Die Fahrzeuge sind mit gut lesbarer Zielmatrix (ausreichend groß und kontrastreich) auszustatten:
 - Linienbezeichnung vorn, rechts, hinten
 - Fahrtziel vorn, rechts
 - ◆ Es ist mindestens eine Klimatisierung der Fahrerarbeitsplätze vorzusehen.
 - ◆ Zur Verbesserung der Aufenthalts- und Servicequalität sollen alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge mit Anschlussmöglichkeiten zum Aufladen von mobilen Endgeräten wie Smartphones ausgestattet sein (z.B. USB-Steckdosen) sowie die WLAN-Verfügbarkeit in den Fahrzeugen ermöglichen.
 - ◆ Neufahrzeuge sollen mit einem automatischen Fahrgastzählssystem (AFZS) ausgestattet werden.
-

Klimafreundliche Fahrzeugflotte und Fahrzeualter

Tabelle 35: Anforderungen an das Fahrzeualter

Szenario	Fahrzeuanforderungen
Basisszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf zehn Jahre nicht überschreiten. ◆ Die Fahrzeuge dürfen nicht älter als 15 Jahre sein. ◆ Ab 2021 darf der Anteil der Fahrzeuge entsprechend Abgasnorm Euro 5 maximal 25 % betragen; Fahrzeuge, die diese Norm unterschreiten, sollen nicht mehr eingesetzt werden. ◆ Kein Fahrzeug darf ab Ende 2024 die Abgasnorm Euro 5 unterschreiten. ◆ Es müssen die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle neuen Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt werden.
Mittleres Entwicklungsszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf acht Jahre nicht überschreiten. ◆ Die Fahrzeuge dürfen nicht älter als 12 Jahre sein. ◆ 100 % CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotten im kommunalen ÖPNV bis spätestens Ende 2024 (auch bilanzielle CO₂-Neutralität möglich) ◆ Technologieoffener Ansatz für klimafreundliche Antriebsformen (gemeint sind „Saubere Fahrzeuge“ entsprechend der sogenannten Clean Vehicle Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161) unter Berücksichtigung vorgesehene Machbarkeitsstudie Power-to-Gas
Starkes Entwicklungsszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Das Durchschnittsalter der eingesetzten Fahrzeuge darf sechs Jahre nicht überschreiten. ◆ Die Fahrzeuge dürfen nicht älter als zehn Jahre sein. ◆ 50 % „Saubere Fahrzeuge“ (entsprechend der sogenannten Clean Vehicle Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161) im kommunalen ÖPNV bis spätestens 2030.

Abweichend gilt für „Saubere Fahrzeuge“ (entsprechend der sogenannten Clean Vehicle Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161)⁹⁷: Da bei diesen Fahrzeugen noch nicht bekannte längere technische Lebenszyklen zu erwarten sind, werden keine Vorgaben zum Durchschnittsalter und maximalen Alter definiert.

⁹⁷ „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Art. 2 Nr. 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüchtig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

Kraftstoffe und Energieproduktion

- ◆ Es sollen ausschließlich schadstoffarme Verbrennungskraftstoffe genutzt werden.
- ◆ Bei Einsatz klimafreundlich angetriebener Fahrzeuge soll weitgehend ökologisch hergestellte Energie aus regionalen regenerativen Energiequellen eingesetzt werden.

Reinigung

Die Verkehrsunternehmen tragen dafür Sorge, dass die Fahrzeuge sich außen und innen in einem ansprechenden Zustand befinden. Vandalismusschäden, Verschmutzungen und Funktionsstörungen werden schnellstmöglich beseitigt. Die Verkehrsunternehmen sind für die Durchführung sämtlicher Reinigungsarbeiten in und an den Fahrzeugen verantwortlich. Dies beinhaltet u.a. die

- ◆ Tägliche Reinigung innen (fegen),
- ◆ Werk tägliche Reinigung außen je nach Verschmutzungsgrad,
- ◆ 1x halbjährlich eine Grundreinigung sowie
- ◆ die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung.

Bei Frost erfolgt die werktägliche Außenreinigung nur soweit möglich.

Fahrzeugkapazität

- ◆ Die Fahrzeuggrößen sind so zu planen, dass die regelmäßig auftretenden Fahrgastzahlen mit Sitzplätzen befördert werden können. Ausnahmen sind zulässig a) im Stadtverkehr für Strecken bis max. 20 Minuten, b) im Schülerverkehr für Strecken bis max. 20 Minuten, von den zugelassenen Stehplätzen werden für die planmäßig auftretende Nachfrage nur max. 2/3, aber mindestens 20 (Standardlinienbus) in Anspruch genommen.

Sicherheit

- ◆ Die Fahrzeuge sollen zur Erhöhung der subjektiven Sicherheit und zur Möglichkeit der Fahrausweiskontrolle so ausgestattet sein, dass eine Beschränkung auf den Einstieg an der Vordertür erfolgen kann.

Werbeflächen

- ◆ Die Fenster im Fahrgastbereich dürfen generell nicht ganzflächig beklebt werden.
 - ◆ Der Sichtbereich des Fahrers muss generell gewährleistet bleiben.
-

5.9 Infrastrukturqualität Haltestellen

Mindestanforderungen an die bauliche Umsetzung und an die Ausstattung von Verknüpfungspunkten und Haltestellen

Die Ausstattung und bauliche Gestaltung der Verknüpfungspunkte und der übrigen Haltestellen ist für die Sicherheit und Attraktivität des ÖPNV von großer Bedeutung. Entsprechend ihrer Funktion erfolgt die Festlegung von Richtwerten für differenzierte Mindestausstattungsmerkmale von Verknüpfungspunkten zwischen Bahn und Bus bzw. innerhalb des Busliniennetzes sowie von sonstigen Haltestellen.

Die Haltestellen des kommunalen ÖPNV werden nach ihrer Verkehrsaufgabe (Funktion der Haltestelle im Netzzusammenhang) und ihrem Fahrgastaufkommen klassifiziert (vgl. Tabelle 36).

Tabelle 36: Haltestellenkategorien nach Ein- und Aussteigerzahlen

Haltestellenkategorie		Zuordnungswert nach Ein- und Aussteigern
Verknüpfungspunkte mit hohem Fahrgastaufkommen	A	<ul style="list-style-type: none"> ◆ SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag ◆ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
Verknüpfungspunkte mit regionaler Bedeutung	B	<ul style="list-style-type: none"> ◆ SPNV-Zugangsstelle zwischen 250 und 1.000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag ◆ Zugangsstelle zum kommunalen ÖPNV (z.B. ZOB etc.) mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag
Standardhaltestelle mit lokaler Umstiegsfunktion oder besonderer Angebotsqualität	C1	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Haltestelle des Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehrs mit mind. 1-h-Taktintervall und mind. 50 Ein- und Aussteigern pro Tag ◆ Nach Fahrplan definierte Umstiegshaltestellen zwischen Linien des kommunalen ÖPNV
Standardhaltestelle mit mäßiger Nachfrage ohne Verknüpfungsfunktion	C2	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Aufkommen mehr als 15 Ein- und Aussteiger pro Tag
Aufkommensschwache Standardhaltestelle ohne Verknüpfungsfunktion	C3	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Aufkommen bis zu 15 Ein- und Aussteiger pro Tag

Quelle: In Anlehnung an VBB 2015.

Für die differenzierte Ausstattung der Haltestellen gelten nachfolgende Ausstattungsstandards als Mindestanforderungen (vgl. Tabelle 37).

Die Mindestanforderungen erfassen sowohl Ausstattungselemente in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen (vor allem Kennzeichnungs- und Informationspflicht), als auch Empfehlungen für die bauliche Ausstattung (Aufenthaltskomfort),

die in der Verantwortung der kreisangehörigen Kommunen liegen. Die Mindestanforderungen sollen sich auch an den im Kapitel 5.6 beschriebenen Mindestanforderungen aus Sicht der Barrierefreiheit orientieren.

Der Landkreis wird bei der Förderung von Investitionen in die ÖPNV-Infrastruktur in Abstimmung mit den kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen auf die Realisierung dieser Mindestanforderungen hinwirken.

Tabelle 37: Mindestausstattungsmerkmale je Haltestellenkategorie

Ausstattung	A	B	C1	C2	C3
Grundausrüstung					
Haltestellenmast bzw. Befestigungseinrichtung für das Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenschild	X	X	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X	X	X
Verkehrshinweise (z.B. Baumaßnahmen)	X	X	X	X	X
VBB-Logo	X	X	X	X	X
Fahrgastinformation					
Liniennummern und Fahrtziele sowie ggf. Produktsignet	X	X	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeiten, Gültigkeitshinweis	X	X	X	X	X
Tarifinformationen (Tarifbereich bzw. Tarifwabe)	X	X	X	X	(X)
Liniennetzplan	X	X	(X)	-	-
Dynamische Fahrgastinformation (visuell)	X	X	(X)	-	-
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)	-	-
Hinweis auf Rufnummer Info-Telefon, allg. Auskunft bei Störungen/ Internet; Hinweise auf VBB-Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen, Servicehinweise	X	X	X	X	X
Vertriebseinrichtungen					
Personalbediente Vertriebsstelle	(X)	(X)	(X)	-	-
Stationärer Fahrausweisautomat/ Entwerter	X	(X)	(X)	-	-
Kundencenter	(X)	(X)	-	-	-
Aufenthaltskomfort					

Ausstattung	A	B	C1	C2	C3
Befestigte Wartefläche	X	X	X	X	X
Beleuchtung (auch durch ausreichende Straßenbeleuchtung)	X	X	X	X	X
Wetterschutzeinrichtung (Fahrgastunterstand oder andere Überdachung)	X	X	(X)	(X)	-
Sitzgelegenheit	X	X	(X)	(X)	-
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X	-	-
Abfallbehälter	X	X	X	(X)	(X)
Info- und Notrufsäule	X	-	-	-	-
Uhr	X	(X)	-	-	-
Öffentliches / barrierefrei zugängliches WC	X	(X)	-	-	-

Quelle: in Anlehnung an VBB 2015. Modifikationen durch IGES.

Anmerkung: (X) = anzustreben.

Haltestellenkataster

Der Zustand der Haltestelleninfrastruktur soll regelmäßig erfasst und kontrolliert werden. Dies soll im Zusammenwirken zwischen den kreisangehörigen Kommunen, den Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Potsdam-Mittelmark auf Basis des in 2019 im Auftrag des Landkreises erstellten Haltestellenkatasters mindestens alle zwei Jahre (z.B. durch direktes Einpflegen der Aktualisierung in ein Haltestellenkataster-Tool) erfolgen.

Wartung und Instandhaltung

Die Städte und Gemeinden sind für die Wartung und Instandhaltung der Haltestellenanlagen mit Ausnahme der Grundausrüstung und Fahrgastinformation entsprechend Tabelle 37 verantwortlich.

Die Verkehrsunternehmen sind für die Wartung und Instandhaltung sowie die Aktualisierung der Grundausrüstung und Fahrgastinformation entsprechend Tabelle 37 zuständig.

Wartung und Instandhaltung beinhaltet u.a.

- ♦ die Durchführung von Kleinstreparaturen,
- ♦ den Austausch von Tarifinformationen, Fahr- und Liniennetzplänen mit dem Ziel, dass diese jeweils in der aktuellen Fassung vorhanden sind sowie
- ♦ die Überprüfung der Durchführung und Qualitätssicherung durch entsprechende Außendiensttätigkeiten.

Zuständigkeiten bei Bedienung einer Haltestelle durch mehrere Verkehrsunternehmen

Wird eine Haltestelle von mehreren Verkehrsunternehmen bedient und eines dieser Unternehmen ist regiobus PM, so ist regiobus PM für die Sicherstellung der

Grundausrüstung und Fahrgastinformation entsprechend Tabelle 37 verantwortlich. Haltestellenmast inkl. Haltestellenschild sind in diesem Fall im Corporate Design von regiobus PM zu gestalten. Es sind dabei die Namen aller die Haltestelle bedienenden Verkehrsunternehmen anzugeben.

Wird eine Haltestelle von mehreren Verkehrsunternehmen bedient, ohne das regiobus PM beteiligt ist, so liegt die Verantwortlichkeit für die Sicherstellung der Grundausrüstung und Fahrgastinformation entsprechend Tabelle 37 bei demjenigen Verkehrsunternehmen mit der höchsten Anzahl an Abfahrten an der jeweiligen Haltestellenposition.

Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte

Für Reinigung und Beseitigung von Schnee und Glätte sind im Landkreis Potsdam-Mittelmark die Städte und Gemeinden zuständig. Diese sollen daher die ordnungsgemäße und regelmäßige Reinigung der Haltestellenanlagen sowie die Beseitigung von Schnee, Glätte und Eis sicherstellen.

5.10 Nachhaltigkeits- und Umweltstandards

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verfolgt das Ziel einer Reduktion der jährlichen CO₂-Emissionen um ca. 62%. Ausgehend von 11,6 t CO₂ p.a. im Jahr 2015, sollen die CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2050 auf 4,4 t CO₂ p.a. gesenkt werden (vgl. auch Kapitel 1.3.4).⁹⁸

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verpflichtet sich daher zu einer umwelt- und Klimaschutzfördernden ÖPNV-Gestaltung.

Für die Fahrzeuge des kommunalen ÖPNV werden je nach zu erreichendem Entwicklungsszenario (vgl. Kapitel 3.1) die in Tabelle 38 definierten Anforderungen an die Umweltstandards der Fahrzeuge umgesetzt.

Darüber hinaus sollen unabhängig davon durch die Verkehrsunternehmen folgende Maßnahmen zur **Senkung des Kraftstoffverbrauchs** ergriffen werden:

- ◆ Einsatz von Rekuperationstechnologien und Hybridtechnologien,
- ◆ Verringerung des Fahrzeuggewichts, z.B. durch den Einsatz von Leichtmetallfelgen,
- ◆ Sicherstellung einer lärmarmen sowie klima- und umweltgerechten Fahrweise durch die Beschäftigten im Fahrdienst sowie
- ◆ Regelmäßige Schulung der Beschäftigten im Fahrdienst zu energiesparender Fahrweise.

Weiterhin soll zur Reduzierung von Lärmemissionen der Einsatz geräuscharmer Fahrzeuge erfolgen. Diese müssen mindestens die Geräuschgrenzwerte für Busse entsprechend EU-Richtlinie EG 92/97/EWG in der jeweils geltenden Fassung erfüllen.

⁹⁸ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark (Hrsg.) 2018a.

Tabelle 38: Umweltstandards für Fahrzeuge im kommunalen ÖPNV des Landkreises Potsdam-Mittelmark

Szenario	
Basisszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ Ab 2021 darf der Anteil der Fahrzeuge entsprechend Abgasnorm Euro 5 maximal 25 % betragen; Fahrzeuge, die diese Norm unterschreiten, sollen nicht mehr eingesetzt werden ◆ Kein Fahrzeug darf ab Ende 2024 die Abgasnorm Euro 5 unterschreiten ◆ Es müssen die im Beschaffungsjahr geltenden aktuellsten Euro-Abgas-Normen und Lärmvorgaben für alle neuen Neu- und Gebrauchtfahrzeuge erfüllt werden
Mittleres Entwicklungsszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 100 % CO₂-Neutralität der Fahrzeugflotten im kommunalen ÖPNV bis spätestens Ende 2024 (auch bilanzielle CO₂-Neutralität möglich) ◆ Technologieoffener Ansatz für klimafreundliche Antriebsformen (gemeint sind „Saubere Fahrzeuge“⁹⁹ entsprechend der sogenannten Clean Vehicle Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161) unter Berücksichtigung vorgesehene Machbarkeitsstudie Power-to-Gas¹
Starkes Entwicklungsszenario	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 50 % „Saubere Fahrzeuge“ (entsprechend der sogenannten Clean Vehicle Directive = Richtlinie (EU) 2019/1161) im kommunalen ÖPNV bis spätestens 2030

Anmerkung: ¹ Ermittlung geeignete alternative Antriebstechnologien im Modellprojekt Power-to-Gas unter Berücksichtigung elektrischer sowie brennstoffzellenbasierter Technologien (vgl. Kapitel 1.3.4).

Neben den fahrzeugbezogenen Maßnahmen **entwickelt** der Landkreis das **Verkehrsangebot im kommunalen ÖPNV verstärkt angebotsorientiert** weiter, um die **Verlagerung von Wegen im MIV auf den ÖPNV** zu unterstützen (vgl. Verlagerungsziele in den Entwicklungsszenarien in Kapitel 3.1).

Um die Verlagerungsziele zu unterstützen und die Attraktivität des ÖPNV im Wettbewerb mit dem MIV zu erhöhen, unterstützt der Landkreis ausdrücklich folgende Maßnahmen und Strategien aktiv:

- ◆ Einführung eines **kommunalen Mobilitätsmanagements** durch den Landkreis,
- ◆ Unterstützung des **betrieblichen Mobilitätsmanagements** bei Arbeitsgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises,
- ◆ Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu **Mobilitätsstationen** sowie

⁹⁹ „Saubere Fahrzeuge“ sind Fahrzeuge, die mit „Alternativen Kraftstoffen“ oder als „Elektrofahrzeug“ im Sinne von Art. 2 Nr. 1 und 2 der Richtlinie 2014/94/EU betrieben werden. „Alternative Kraftstoffe“ sind Kraftstoffe oder Energiequellen, die zumindest teilweise als Ersatz für Erdöl als Energieträger für den Verkehrssektor dienen und die zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beitragen und die Umweltverträglichkeit des Verkehrssektors erhöhen können. Hierzu zählen unter anderem: Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe gemäß der Definition in Artikel 2 Buchstabe i der Richtlinie 2009/28/EG, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas, einschließlich Biomethan, gasförmig (komprimiertes Erdgas (CNG)) und flüssig (Flüssigerdgas (LNG)), und — Flüssiggas (LPG).

- ◆ Stärkung der **ÖPNV-Bevorrechtigung** bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur, um eine **Beschleunigung** der Verkehre im kommunalen ÖPNV zu erreichen.
-

6. Zielkonzept zur Angebotsentwicklung

Der Landkreis wird das derzeitige Angebot aufbauend auf die in den Kapiteln 4 und 5 festgelegten Mindestbedien- und Qualitätsanforderungen nach Maßgabe der verkehrspolitischen sowie umwelt- und Klimaschutzpolitischen Ziele des Landkreises, des Fahrgastaufkommens und der Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln.

Dabei sollen nachfolgende Handlungsfelder aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark innerhalb der Laufzeit des NVP bearbeitet und ggf. während der Laufzeit des NVP um weitere sinnvolle Maßnahmen ergänzt werden.

6.1 Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit

Soweit nicht bereits erfüllt sind die Angebotshäufigkeiten des kommunalen ÖPNV innerhalb des Geltungszeitraums des NVP im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises so weiterzuentwickeln, dass mindestens die in Kapitel 4.3.6 genannten Mindestbedienhäufigkeiten für die Netzebenen Hauptnetz I, II, Ergänzungsnetz, Stadt- und Stadt-Umland-Verkehre erreicht werden. Maßgeblich sind dabei die in der vorliegenden Fortschreibung definierten Verbindungsrelationen der Netzhierarchie (vgl. Kapitel 4.3.2 bis 4.3.5).

Eine schrittweise Umsetzung ist möglich.

Der Landkreis wird die entsprechend den neuen Mindestbedienhäufigkeiten entwickelten Verkehrsleistungen regelmäßig evaluieren. Dabei soll u.a. erfasst werden, ob und in welchem Umfang das Angebot durch die Nutzer angenommen wird. Geeignete Kennzahlen dazu sind u.a. die Fahrgastzahlen, ggf. in Verbindung mit Erhebung der Entwicklungen der Fahrgelderlöse. Sofern erforderlich, wird der Landkreis Anpassungsbedarfe im Bereich der Zuordnung einzelner Verbindungsrelationen zu den Netzebenen oder der Mindestbedienvorgaben definieren.

6.2 Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs

Wille der Landesregierung des Landes Brandenburg ist entsprechend § 2 und § 3 ÖPNVG BB und dem LNVP eine koordinierte Zusammenarbeit der Aufgabenträger als zentrales Element zur Verbesserung des Gesamtsystems ÖPNV.

Der Landkreis formuliert daher (auch wenn er nicht Aufgabenträger für den Schienenverkehr bzw. SPNV ist) nachfolgend die aus seiner Sicht erforderlichen Maßnahmen zur Verbesserung des Schienenverkehrssystems und zur Verknüpfung des Schienenverkehrs mit dem kommunalen ÖPNV.

Der Landkreis geht von der zeitnahen Umsetzung der im LNVP¹⁰⁰ des Landes Brandenburg und der gemeinsam mit dem Land Berlin erarbeiteten Maßnahmen aus dem Projekt i2030. Aufbauend auf diese Grundlagen konkretisiert der Landkreis

¹⁰⁰ Vgl. MIV 2018.

zunächst folgende Anforderungen für eine weiterentwickelte SPNV-Erschließung, die in den folgenden Kapiteln weiter untersetzt werden:

RE1

- ◆ Erweiterung des Fahrtenangebotes Frankfurt (Oder) – Brandenburg an der Havel auf drei stündliche Züge in der HVZ mit einheitlichem Taktraster in den jeweiligen Verkehrszeiten (30-Minuten-Takt bei zwei Zügen je Stunde und 20-Minuten-Takt bei drei Zügen je Stunde)

RE7

- ◆ Erhöhung der Platzkapazitäten je Zug und Erweiterung des Fahrtenangebotes zwischen Bad Belzig – Berlin-Wannsee auf einen 30-Minuten-Takt (Mo – Fr, ganztägig)

RB33/RB37

- ◆ Wiedererrichtung der Eisenbahnüberführung der Strecke Beelitz Stadt – Ferch-Lienewitz über die Wetzlarer Bahn zur Durchbindung der Linie RB33 Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz nach Potsdam Hbf.
- ◆ Veränderung der Linienführung der Linie RB33 von Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz – Berlin-Wannsee auf Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz – Potsdam Hbf. und Erweiterung des Fahrtenangebotes der Linie RB33 zwischen Beelitz und Berlin-Wannsee bzw. Potsdam Hbf.
- ◆ Einführung der neuen Linie RB37 Beelitz Stadt – Potsdam-Rehbrücke – Berlin-Wannsee und perspektivische Weiterführung nach Berlin-Steglitz als Ersatz für die Verlegung der Linienführung der RB33 von Berlin-Wannsee nach Potsdam Hbf. (der Landkreis fordert eine vorzeitige Realisierung der perspektivischen Weiterführung nach Berlin-Steglitz)

Umsetzung Teilprojekt Südwest aus i2030

- ◆ Verlängerung der S-Bahn-Strecke von Teltow Stadt bis Stahnsdorf, Sputendorfer Straße inkl. Einrichtung P+R und B+R
- ◆ Reaktivierung der Potsdamer Stammbahn im Abschnitt Berlin-Hauptbahnhof – Berlin-Zehlendorf – Kleinmachnow – Potsdam

Über die genannten Maßnahmen hinaus sieht der Landkreis folgende Handlungsbedarfe.

6.2.1 Schaffung SPNV-Anbindung zu den Terminals des Flughafens BER

Zur Realisierung einer guten Erreichbarkeit des Flughafenstandortes SXF/BER mit attraktiven Fahrtzeiten fordert der Landkreis daher die Sicherstellung einer direkten SPNV-Anbindung des Landkreises über den heutigen Anschluss von der Zugangsstelle Saarmund hinaus.

In diesem Zusammenhang wird eine adäquate Lösung für die geplante veränderte Linienführung des RE7 ab Eröffnung des Flughafens BER gefordert, da die ab 2022

geplante Linienführung keine direkte Anbindung mehr an den Flughafen ermöglicht. Neben der verlängerten Fahrtzeit über den Bahnhof Berlin-Ostkreuz müssen Fahrgäste aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark nunmehr umsteigen, was zu einer weiteren Fahrtzeitverlängerung führt.

Seit Veränderung der Linienführung der RB22 besteht zudem keine umsteigefreie Anbindung des Bereichs Michendorf, Seddin, Ferch-Lienewitz, Caputh-Schwielowsee und Caputh-Geltow an den Flughafenstandort SXF/BER.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark sieht das ab 2022 geplante Angebot als nicht zufriedenstellend an und fordert das Land Brandenburg daher dazu auf, gemeinsam Möglichkeiten zu erarbeiten.

Es sollen dabei alle Terminalstandorte erreicht werden können, also sowohl der derzeitige Flughafen Schönefeld SXF als auch der neue Terminalbereich BER. Auch nach Eröffnung des Flughafens BER wird von einer weiteren Nutzung des heutigen Flughafens SXF als Terminal des BER ausgegangen, so dass die SPNV-Anbindung der Zugangsstelle Berlin-Schönefeld weiterhin erforderlich sein wird.

6.2.2 Angebotsverbesserung RE1

Erhöhung der Bedienfrequenz an SPNV-Zugangsstellen Götz und Groß Kreutz (Havel)

Zur Attraktivitätssteigerung der SPNV-Nutzung setzt sich der Landkreis Potsdam-Mittelmark dafür ein, die Bedienfrequenz an den SPNV-Zugangsstellen Götz und Groß Kreutz (Havel) mindestens in der HVZ auf einen 30-Minuten-Takt bzw. auf zwei Fahrten je Stunde zu erhöhen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat zur Verbesserung integrierter Bus-Bahn-Verkehre seinerseits bereits erste Maßnahmen umgesetzt (Einführung der Plus-Bus-Linie 554), so dass der Bahnhof Götz bereits optimal an das Netz des kommunalen ÖPNV angebunden ist.

Die entsprechend LNVP vorgesehene Verdichtung des RE1 von zwei auf drei Fahrten die Stunde zwischen Frankfurt (Oder) und Brandenburg an der Havel Hauptbahnhof in der HVZ sieht nur den Halt eines Zuges an allen SPNV-Zugangsstellen zwischen Potsdam und Brandenburg an der Havel vor, während die anderen beiden Züge nur in Werder (Havel) halten sollen. Aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark besteht hier Anpassungsbedarf um den Nutzen der vorgesehenen Verdichtung zu erhöhen. Eine mögliche Lösung wäre, einen der Züge stündlich nur mit Halt in Werder (Havel), einen Zug mit Halt in Götz, Groß Kreutz (Havel) und Werder (Havel) ohne Halt in Potsdam Park Sanssouci und Charlottenhof und einen Zug mit allen Unterwegshalten anzubieten.

Um Probleme auf der Trasse der Berliner Stadtbahn zu vermeiden, wäre eine frühere Abfahrt um zwei bis drei Minuten in Brandenburg an der Havel ausreichend, um die Unterwegshalte zu bedienen und zeitliche Verschiebungen auf dem stark ausgelasteten Streckenabschnitt der Stadtbahn zu vermeiden. Ebenso wäre

in der Gegenrichtung eine um zwei bis drei Minuten spätere Ankunft in Brandenburg an der Havel möglich und auch für Fahrgäste mit dem Ziel Brandenburg an der Havel zumutbar. Die weiterreisenden Fahrgäste aus Magdeburg nach Frankfurt (Oder) könnten weiterhin ohne Unterwegshalte (Götz, Groß Kreuz (Havel), Potsdam Park Sanssouci und Charlottenhof) mit dem stündlich verkehrenden Regional-express schnell durchfahren.

Das Projekt i2030 des LNVP sieht Bahnsteigverlängerungen entlang der Strecke des RE1 vor, um mittelfristig längere Züge auf der Strecke einzusetzen. Dahingegen sind für die vom Landkreis Potsdam-Mittelmark vorgeschlagenen Maßnahmen keine Infrastrukturmaßnahmen nötig, da sich die Pendler deutlich besser auf die Züge verteilen würden.

Zurzeit nutzen viele Pendler Werder (Havel) mit dem angebotenen 30-Minuten-Takt als Verknüpfungspunkt zum RE1. Ein zusätzlicher Halt des RE1 an den SPNV-Zugangsstellen Götz und Groß Kreuz (Havel) würde neben der Attraktivitätssteigerung der SPNV-Nutzung auch zur Entlastung der Verknüpfungsstelle in Werder (Havel) sowie zur Senkung von Emissionen durch den MIV im Raum Werder (Havel) und Potsdam beitragen.

6.2.3 Angebotsverbesserung RE7

Weiterführung Verstärkerzüge über Beelitz – Berlin-Wannsee hinaus (RE7)

Es ist vorgesehen, ab 2022 den RE7 im Abschnitt Bad Belzig – Berlin-Wannsee in der HVZ auf einen Halbstundentakt zu verdichten, wobei bei den Verstärkerzügen in Berlin-Wannsee auf die S-Bahn umgestiegen werden soll. Für Pendler bedeutet dies bei den Verstärkerzügen ein Fahrzeitverlust von bis zu 12 Minuten gegenüber der durchgehenden Fahrt.

Ein Lösungsvorschlag des Landkreises Potsdam-Mittelmark hierfür ist, die zusätzlichen Verstärkerzüge zwischen Bad Belzig und Berlin-Wannsee über Berlin-Charlottenburg nach Cottbus durchzubinden¹⁰¹. Somit wären beide Verbindungen gleichwertig attraktiv, so dass sich die Nachfrage gleichmäßig auf beide Züge je Stunde verteilen wird.

Ein weiterer Vorteil liegt in der Herstellung einer umsteigefreien Verbindung der Verstärkerzüge für alle SPNV-Zugangsstellen entlang des RE7.

Erhöhung der Bedienfrequenz an SPNV-Zugangsstelle Medewitz (RE7)

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark fordert eine stündliche Bedienung der SPNV-Zugangsstelle Medewitz. Die derzeitige und auch ab 2022 weiter vorgesehene zweistündliche Bedienung der Zugangsstelle schwächt die Attraktivität der SPNV-Nutzung erheblich. Eine stündliche Bedienung würde daher nicht nur Fahrgastpotenziale erschließen, sondern auch betrieblich leicht integrierbar sein, da ein

¹⁰¹ Die vorgeschlagene Durchbindung ist im Nahverkehrsplan des Landes Berlin 2019 – 2023 nicht vorgesehen.

stündlicher Halt an der SPNV-Zugangsstelle Medewitz die Anschlussicherung in Dessau nicht beeinträchtigt.

6.2.4 Angebotsverbesserung SPNV-Zugangsstelle Teltow

Erhöhung der Bedienfrequenz an SPNV-Zugangsstelle Teltow (derzeit RE3, RE4)

Um die Nutzung des SPNV zu stärken, setzt sich der Landkreis Potsdam-Mittelmark für eine Erhöhung der Bedienfrequenz an der SPNV-Zugangsstelle Teltow ein. Den Fahrgästen würde durch zusätzliche Halte des RE3, des RE4 sowie aller anderen dort verkehrenden SPNV-Angebote (inklusive zukünftiger Flughafenexpress bis zur Fertigstellung der Dresdner Bahn) ein erheblich attraktiveres SPNV-Angebot zur Verfügung stehen.

6.2.5 Angebotsverbesserung RB23/RB33/RB37

Angebotssicherung und Weiterentwicklung im Bereich Potsdam – Caputh – Michendorf

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark fordert vom Land Brandenburg die Angebotssicherung und Weiterentwicklung im Bereich Potsdam – Caputh – Michendorf, um den wachsenden Fahrgastzahlen gerecht zu werden.

Wiedererrichtung SPNV-Zugangsstelle in Frohnsdorf (RB33)

Um die Attraktivität des SPNV insbesondere auch im Weiteren Metropolraum zu stärken, hält es der Landkreis für erforderlich, die SPNV-Zugangsstelle der Linie RB33 im Ortsteil Frohnsdorf der Stadt Treuenbrietzen wiederzuerrichten. Der Landkreis unterstützt damit die Bemühungen der Stadt Treuenbrietzen.

Eine Genehmigungsplanung hierfür liegt nach Angabe der Stadt Treuenbrietzen seit 2004 vor.

Verbesserung Bedienung und Kapazitätserweiterung (RB33)

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt ebenfalls das Ziel, die Bedienung auf der Linie RB33 Jüterbog – Treuenbrietzen – Berlin-Wannsee zu verbessern. Hierzu wird mindestens die Ausweitung des Stundentaktes der RB33 bis mindestens 00:00 Uhr vorgeschlagen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark begrüßt die im LNVP vorgesehene Erweiterung des Fahrtenangebotes zwischen Beelitz – Potsdam Hauptbahnhof auf einen Stundentakt an Samstagen sowie Sonn- und Feiertagen. Diese Erweiterung sollte aus Sicht des Landkreises jedoch mindestens bis Treuenbrietzen fortgesetzt werden.

Darüber hinaus sollten zur Beseitigung von Kapazitätsengpässen die eingesetzten Fahrzeugkapazitäten der RB33 erweitert werden.

6.2.6 Barrierefreier SPNV

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark fordert die Festlegung und Einhaltung eines Umsetzungshorizonts für den noch ausstehenden barrierefreien Ausbau von SPNV-Zugangsstellen im Landkreis.

Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen

Die Angaben des LNVP zur Umsetzung eines verbesserten Bauzustandes lassen keine zeitlichen Festlegungen erkennen, so dass diesbezüglich Handlungsbedarf zur Konkretisierung des Zeithorizonts für den barrierefreien Ausbau gesehen wird.

Der barrierefreie Ausbau soll darüber hinaus dazu beitragen, die Aufenthaltsqualität an den SPNV-Zugangsstellen zu erhöhen.

Beispielhaft seien hier die fehlende Barrierefreiheit der Zugangsstelle Seddin¹⁰² sowie derzeit **unzureichende Aufenthaltsqualität an der SPNV-Zugangsstelle Caputh-Geltow** genannt, welche im Zuge des barrierefreien Haltestellenausbaus verbessert werden sollte. Die Erneuerung und barrierefreie Gestaltung der Zugangsstelle Caputh-Geltow ist in der mit dem zuständigen Betreiber DB Station&Service AG abgeschlossenen Rahmenvereinbarung enthalten und somit bereits vorgesehen.

Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen

Dabei sollen aus Sicht des Landkreises zur Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung des SPNV entsprechend den im LNVP selbst definierten Vorgaben grundsätzlich auch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (z.B. Klapprampen, Hublift, etc.) berücksichtigt werden, um auf unterschiedliche Bahnsteighöhen oder baulich bedingte Lücken zwischen Fahrzeug und Bahnsteig reagieren zu können¹⁰³.

6.2.7 Fernverkehrsanbindung der SPNV-Zugangsstelle Michendorf

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark setzt sich für die Prüfung der Möglichkeit einer Fernverkehrsanbindung im Landkreis ein. Konkret soll geprüft werden, ob die SPNV-Zugangsstelle Michendorf zukünftig durch einen IC-Halt bedient werden kann. Dies würde für den Landkreis Potsdam-Mittelmark eine deutliche Verbesserung hinsichtlich der Erreichbarkeit mit dem Fernverkehr bedeuten.

¹⁰² Barrierefreie Gestaltung ist Bestandteil des bundesfinanzierten „Zukunftsinvestitionsprogramm - Planungsvorrat“. Es existiert eine Vorentwurfsplanung, jedoch aktuell noch keine Aussagen zum geplanten Realisierungszeitraum.

¹⁰³ SPNV-Fahrzeuge sind mit Einstiegshilfen auszustatten, sofern es sich um SPNV-Leistungen handelt, die keinen stufenlosen Übergang zwischen Schienenfahrzeug und Bahnsteig ermöglichen.

6.3 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV im Berliner Umland

6.3.1 Sicherung umsteigefreier Verbindungen über die Kreisgrenze hinweg (u.a. nach Potsdam Hauptbahnhof)

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark setzt sich für die Einrichtung bzw. Beibehaltung durchgängiger Fahrten im ein- und ausbrechenden Verkehr aus dem Landkreis Potsdam-Mittelmark zu den in Tabelle 31 genannten Verknüpfungspunkten außerhalb des Gebietes des Landkreises ein.

Überlegungen zur Verkürzung von Verkehrsangeboten aus dem Bereich Werder (Havel) in Potsdam, Platz der Einheit anstelle einer Durchbindung nach Potsdam Hauptbahnhof lehnt der Landkreis hingegen ausdrücklich ab. Der Landkreis regt an, im Bereich Potsdam Lange Brücke die Weiterentwicklung der ÖPNV-Trasse etwa durch Öffnung für die hier bisher nicht verkehrenden Linien des kommunalen ÖPNV oder andere geeignete Maßnahmen die für den kommunalen ÖPNV erforderlichen Kapazitäten zu sichern.

Die Schaffung von Barrieren in Form zusätzlicher Umsteigenotwendigkeiten für Fahrgäste ist jedoch zu vermeiden. Dies betrifft in besonderem Maße den Verknüpfungspunkt Potsdam Hauptbahnhof, da umsteigefreie Verbindungen aus/in Richtung Michendorf, Nuthetal, Schwielowsee, TKS sowie Werder (Havel) von herausragender Bedeutung für die Attraktivität des ÖPNV als Gesamtsystem sind.

6.3.2 Sicherstellung ÖPNV-Anbindung an den Flughafen BER

Der Landkreis zielt mit der anstehenden Eröffnung des Flughafens BER auf die Sicherstellung einer adäquaten ÖPNV-Anbindung (vgl. auch Forderungen SPNV-Anbindung entsprechend Kapitel 6.2.1).

Untersuchung durch Landkreis Potsdam-Mittelmark und Landeshauptstadt Potsdam 2017

Im Jahr 2017 erfolgte dazu eine Untersuchung¹⁰⁴ aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark und der Landeshauptstadt Potsdam. Es wurden aufbauend auf die bestehenden Verkehrsangebote sechs Varianten für kurz- und mittelfristig realisierbare Maßnahmen ohne größeren erforderlichen Infrastrukturausbau vorgeschlagen:

- ◆ Variante 1: Weiterentwicklung eines Busangebotes „SXF2“ als umsteigefreie Direktverbindung ab Potsdam mit 1-h-Takt, außerhalb des Tarifes des Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB),
- ◆ Variante 2: Expressbus „SXF3“ auf der Relation Beelitz – Michendorf – BER über die BAB 10 mit 1-h-Takt bzw. 2-h-Takt in Schwachverkehrszeiten, ggf. Integration in Linie 643 im Abschnitt Beelitz – Michendorf,

¹⁰⁴ Vgl. ETC Transport Consultants GmbH 2017.

- ♦ Variante 3: Entwicklung eines Verknüpfungspunktes in Saarmund mit Bedienung durch mehrere Buslinien, z.B. Verschwenkung Linie 611 mit Bedienung der Haltestelle Saarmund,
- ♦ Variante 4: Reaktivierung der Bahnsteige Pirschheide (Potsdam) für die Linie RB22 zur schnelleren Anbindung von Werder (Havel), Beelitz, Treuenbrietzen, südwestliche Stadtteile Potsdam, Anbindung der Linien 580 und 631 an den Bahnhof Pirschheide,
- ♦ Variante 5: Verstärkte Nutzung des Verknüpfungspunktes Ludwigsfelde, Struveshof mittels Entwicklung von drei Zubringerlinien zur Linie RB22 sowie einer neuen Linie 643B Struveshof – Michendorf – Beelitz, des Weiteren Aufwertung der Linien 618 und 621 sowie
- ♦ Variante 6: Neue Regionalbahnlinie RB23 auf der Relation Berlin Wannsee – Michendorf – Saarmund – BER.

Untersuchung durch Landkreis Teltow-Fläming, Gemeinde Großbeeren und VBB 2019

Zusätzlich liegen mittlerweile erste Ergebnisse einer weiteren Untersuchung¹⁰⁵ vor, die durch den VBB in Zusammenarbeit mit dem Landkreis Teltow-Fläming und der Gemeinde Großbeeren beauftragt wurde. Ziel ist u.a. die Prüfung von Möglichkeiten einer durchgehenden tangentialen Verbindungsrelation Flughafen BER – Mahlow – Blankenfelde – Großbeeren – TKS – Potsdam mit Option eines neuen Verknüpfungspunktes in Großbeeren, Am Wall. Die Untersuchung beinhaltet Überlegungen zur Weiterentwicklung der Linie 600 als Flughafenanbindung. Einzelne Optionen greifen dabei die Verlängerung der Linien 601 und X1 zum neu geplanten Verknüpfungspunkt Großbeeren, Am Wall auf (Umstieg dort auf Linie 600 in Richtung S Waßmannsdorf oder Flughafen).

Das Konzept lässt eine starke lokale Ausrichtung auf den Verkehrsraum Großbeeren erkennen. Eine Berücksichtigung der verkehrlichen Bedürfnisse des Bereiches Potsdam, TKS und von Nutzeransprüchen aus diesem Bereich wie kurze Fahrzeiten und Umsteigefreiheit aus Potsdam und TKS ist nicht Untersuchungsgegenstand.

Grundprämissen des Landkreises zur Absicherung des BER-Anschlusses¹⁰⁶

Aufbauend auf die o.g. gutachterlichen Überlegungen¹⁰⁷ werden für eine Anbindung durch den kommunalen ÖPNV folgende Verbindungsrelationen weiterverfolgt bzw. geprüft:

- ♦ Potsdam – TKS – Flughafen BER und
- ♦ Busanschluss an den SPNV zum Flughafen BER aus Richtung Beelitz – Michendorf in Saarmund

¹⁰⁵ Vgl. Büro Autobus, Spreepfan, VBB 2019.

¹⁰⁶ Gemeint sind hiermit geeignete Verbindungen zu den zukünftigen Terminalbereichen am neuen BER-Standort und dem derzeitigen Flughafen SXF.

¹⁰⁷ Vgl. ETC Transport Consultants GmbH 2017.

Diese Verbindungsrelationen sollen durch die geforderten SPNV-Anbindungen ergänzt werden.

Für die Konkretisierung des Leistungsangebotes legt der Landkreis folgende Prämissen fest:

- ◆ Schaffung von Direktverbindungen möglichst ohne Umstieg,
- ◆ Kurze Fahrzeiten (Vermeidung von Umwegen oder Bedienung von zu vielen Unterwegshalten),
- ◆ Vermeidung von Parallelbedienungen zu bestehenden Angeboten des kommunalen ÖPNV in den durchfahrenen Gebietskörperschaften (z.B. durch Schnellbuscharakter ohne Halt an allen Unterwegshaltestellen),
- ◆ Mindestfahrthäufigkeit im 1-h-Takt (mit Weiterentwicklungsoption der Fahrtenhäufigkeit),
- ◆ Berücksichtigung einer Rahmenbedienzeit, die eine An- und Abreise von Fluggästen und/oder Beschäftigten am Flughafen und im Umfeld des Flughafens berücksichtigt (ggf. inklusive Nachtfahrten),
- ◆ Potsdam – TKS – Flughafen BER: Weiterentwicklung des bestehenden Angebots SXF2 entsprechend Variante 1, wobei mögliche Leistungsausweitungen und Modifikationen von Haltestellen und Fahrtwegen im Einvernehmen mit dem Inhaber der Liniengenehmigung (Günter Anger GmbH & Co. KG) konzipiert werden sollen,
- ◆ Busanschluss an den SPNV zum Flughafen BER aus Richtung Beelitz – Michendorf in Saarmund: Prüfung der Anbindung zwischen Beelitz – Michendorf und Saarmund zum Eröffnungszeitpunkt über Anpassungen bestehender Linien oder Konzeption neuer Angebote.

6.3.3 Entwicklung kommunaler ÖPNV in den amtsfreien Gemeinden Groß Kreutz (Havel), Schwielowsee und in der Stadt Werder (Havel)

Die Anbindung der amtsfreien Gemeinden Groß Kreutz (Havel), Schwielowsee und der Stadt Werder hat sich durch folgende Maßnahmen deutlich positiv entwickelt:

- ◆ Umsetzung der PlusBus-Systeme Beelitz-Zauche (Beelitz – Fichtenwalde – Glindow – Werder (Havel)), Emsterland (Lehnin – Götz – Brandenburg an der Havel) und Hoher Fläming (Potsdam – Werder (Havel) – Lehnin – Bad Belzig) sowie
- ◆ Umsetzung des Konzeptes **powerbus** mit deutlichen Angebotsausweitungen in den meisten Orts- und Gemeindeteilen der Stadt Werder (Havel) und im Bereich Groß Kreutz (Havel), Deetz, Schmergow der amtsfreien Gemeinde Groß Kreutz (Havel).

Daraus resultieren folgende positive Auswirkungen auf die Anbindungshäufigkeit der Orts- und Gemeindeteile:

- ◆ Amtsfreie Gemeinde Groß Kreutz (Havel): Deetz, Götz, Groß Kreutz, Jeserig, Krielow, Schenkenberg sowie Schmergow,
 - ◆ Amtsfreie Gemeinde Schwielowsee: Geltow,
-

- ◆ Stadt Werder (Havel): Bliesendorf, Derwitz, Glindow, Kemnitz, Phöben, Plötzin, Töplitz sowie Werder (Havel).

Planerische Untersuchung zur Verbesserung der Verbindungsrelation Potsdam – Schwielowsee – Werder (Havel)

Der Landkreis prüft Möglichkeiten zur Verbesserung der Angebotsqualität auf der Verbindungsrelation Potsdam – Schwielowsee – Werder (Havel). Die Prüfung soll folgende Randbedingungen berücksichtigen:

- ◆ Planungskorridor: Potsdam – Caputh – Ferch als Bestandteil der Netzebene Hauptnetz I, Ferch – Werder (Havel) als Netzebene Hauptnetz II,
- ◆ Prüfung ausgeweitete Durchbindung der Linie 607 über die Schüler- und Wochenendbedienung hinaus zwischen Ferch und Werder (Havel) (Mo – Fr mindestens im 2-Stunden-Takt),
- ◆ Prüfung Zusatzfahrten Potsdam – Ferch Sa/So im Frühverkehr zur Anbindung für Beschäftigte z.B. im Bereich Seniorenresidenz und REWE-Markt; Ergänzung durch Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 6.6.1),
- ◆ Prüfung einer dauerhaften Erschließung des Bahnhofes Caputh-Geltow z.B. durch Linie 631 sowie
- ◆ Prüfung verbesserte Anschlüsse in Werder (Havel) an PlusBus Beelitz-Zauche nach Beelitz oder in Caputh-Schwielowsee an RB23 in Richtung Seddin – Michendorf bzw. Prüfung von Möglichkeiten der verbesserten direkten Anbindung zwischen Schwielowsee und Beelitz sowie zwischen dem Ortsteil Ferch und den SPNV-Zugangsstellen Ferch-Lienewitz und Seddin.

Aufbauend auf die Ergebnisse der planerischen Konzeption kann dann aus Sicht des Landkreises eine gemeinsame Umsetzungs- und Finanzierungsplanung zwischen Landkreis, den beteiligten kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Ausweitung Mobilitätsangebot durch Weiterentwicklung Gästekartenansatz

Der Landkreis empfiehlt den Kommunen, weitere Angebotsausweitungen z.B. über eine Ausweitung der kostenlosen Beförderung für Gäste über das derzeitige Maß hinaus zu prüfen (z.B. Ausweitung des Gültigkeitsbereiches bei gleichzeitiger Anpassung der Gästebeiträge für den ÖPNV) und in diesem Zusammenhang auch die touristische Vermarktung der Verkehrsangebote zu intensivieren (vgl. Kapitel 7.4.5).

Weiterentwicklung des powerbus-Konzepts

Zur Weiterentwicklung des powerbus-Konzepts sind nach den Angebotsanpassungen im April 2019 zunächst folgende Maßnahmen geplant:

- ◆ Verbesserung der Erschließung des Wohngebiet Havelauen sowie
 - ◆ Zusätzliche Erschließung Werderpark durch geplante Haltestelle „An der Chaussee/B1“.
-

Weitere Anpassungen erfordern eine vorherige Evaluation der Nachfrageentwicklung und ggf. Befragungen zur Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Konzept bei Nutzern und Nichtnutzern. Aufbauend darauf können Anpassungen des Verkehrsangebots abgeleitet und zur Klärung der Finanzierbarkeit konkretisiert werden.

Anbindung vorgesehener Schulcampus Glindow

Durch die Hoffbauer-Stiftung ist in Zusammenarbeit mit der Stadt Werder (Havel) der Neubau eines Schulcampus mit Grundschul- und weiterführendem Schulteil vorgesehen. Der Landkreis wird im Rahmen seiner Zuständigkeiten für die Schülerbeförderung (vgl. Kapitel 4.4) möglichst gute An- und Abreisemöglichkeiten für die Schülerinnen und Schüler sicherstellen. Die bereits etablierten Angebote powerbus-Linie 633 und PlusBus Beelitz-Zauche Linie 641 bieten dazu aktuell bereits eine Anbindung ca. im 30-Minuten-Takt.

Die für die Anbindung erforderlichen Haltestellen sollen eine verkehrssichere und barrierefreie Nutzung ermöglichen. Es können dafür Standorte z.B. in den neu geschaffenen Straßen hin zum Schulcampus in Abstimmung mit den Verkehrsbetrieben Möglichkeiten für eine optimale Anbindung geprüft werden. Es ist dazu eine begleitende Abstimmung der Haltestellenplanungen der Stadt Werder (Havel) mit dem Landkreis erforderlich.

Planerische Untersuchung zur Verbesserung der Erschließung der Gemeinde Groß Kreutz (Havel)

Der Landkreis prüft Möglichkeiten zur Anbindung der Ortsteile Deetz und Schmergow an Samstagen und Sonntagen. Hierbei werden insbesondere auch flexible Angebotsformen berücksichtigt.

Aufbauend auf die Ergebnisse der planerischen Konzeption kann dann aus Sicht des Landkreises eine gemeinsame Umsetzungs- und Finanzierungsplanung abgestimmt werden.

6.3.4 Entwicklung kommunaler ÖPNV in den amtsfreien Gemeinden Michendorf, Nuthetal und Seddiner See

Die Anbindung der amtsfreien Gemeinden Michendorf, Nuthetal und Seddiner See konnte durch folgende Maßnahmen positiv entwickelt werden:

- ◆ Umsetzung der PlusBus-Systeme Beelitz-Zauche (Potsdam – Neuseddin – Beelitz) und Teltow-Fläming (Potsdam – Nudow – Ludwigsfelde) sowie
- ◆ Einführung des Schnellbusses Potsdam – Beelitz (derzeit Linie X43),

Daraus resultieren folgende positive Auswirkungen auf die Anbindungshäufigkeit der Orts- und Gemeindeteile:

- ◆ Amtsfreie Gemeinde Michendorf: Michendorf sowie Wilhelmshorst,
 - ◆ Amtsfreie Gemeinde Nuthetal: Nudow,
 - ◆ Amtsfreie Gemeinde Seddiner See: Neuseddin sowie Seddin.
-

Weiterhin bestehen auf den Verbindungsrelationen der Netzebene Hauptnetz I (Potsdam Hbf – Wilhelmshorst – Michendorf, Michendorf – Wildenbruch – Stücken sowie Potsdam Rehbrücke – Bergholz-Rehbrücke – Saarmund) sowie der Netzebene Hauptnetz II (Saarmund – Tremsdorf sowie Saarmund – Nudow – Schenkenhorst) bereits ausgebaute und vertaktete Angebote.

Prüfung von Weiterentwicklungen und Optimierungen (Nuthetal und Seddiner See)

Innerhalb der Laufzeit der vorliegenden Fortschreibung des NVP ist vorgesehen, die bestehenden Verkehrsangebote im **Bereich der amtsfreien Gemeinde Nuthetal** zu überplanen.

Ziel ist die Weiterentwicklung der bestehenden Verkehre, wobei u.a. eine Anpassung der Fahrtenhäufigkeiten an die neu als Hauptnetz definierten Verbindungsrelationen erforderlich wird. In diesem Zusammenhang sollen aus Sicht des Landkreises u.a. auch die Angebote zwischen Nuthetal und Michendorf sowie die derzeit stark im Rufbetrieb angebotenen Ortsteile Nudow und Philippsthal berücksichtigt werden.

Es soll weiterhin geprüft werden, ob eine Verbesserung der Anbindung des Ortsteils Kähnsdorf der **amtsfreien Gemeinde Seddiner See** in den Vormittagsstunden verkehrlich sowie ob ein Ausbau des Spät- und Nachtverkehrs auf der Verbindungsrelation Potsdam – Neuseddin und ggf. weiter in Richtung Beelitz machbar ist.

Aufbauend auf die Ergebnisse der planerischen Konzeption kann dann aus Sicht des Landkreises eine gemeinsame Umsetzungs- und Finanzierungsplanung zwischen Landkreis, den beteiligten kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

6.3.5 Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Teltow und den amtsfreien Gemeinden Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS)

Die derzeitige verkehrliche Erschließung im Bediengebiet TKS geht auf das im Jahr 2010 umgesetzte integrierte Buslinienkonzept Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf (TKS) zurück. Dies beinhaltet eine deutliche Leistungsausweitung und stärkere Vertaktung der innerörtlichen Verkehre und eine Verbesserung der Verkehre aus und nach Berlin und Potsdam.

Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im Bediengebiet TKS

Die Bedienung innerhalb TKS soll innerhalb der Laufzeit der vorliegenden Fortschreibung des NVP mit folgenden Prämissen weiterentwickelt werden. Dabei wird **in Abhängigkeit von den Entwicklungsszenarien für die Angebotshäufigkeit bewusst auch das Qualitätsniveau eines 10-Minuten-Taktes (in der HVZ) berücksichtigt:**

- ♦ (Regelmäßige) Evaluation der Entwicklung des Verkehrsangebots (Nachfrageentwicklung, ggf. Kunden- und Nichtkundenbefragungen) als Grundlage der Weiterentwicklung,

- ◆ Orientierung an den Vorgaben für die Mindestbedienung in den Netzebenen (Achtung: Angebotsqualität abhängig von zu beschließenden Entwicklungsszenario, vgl. Tabelle 28) sowie die Zuordnung der Verbindungsrelationen zu den Netzebenen (vgl. Tabelle 25),
- ◆ Vorgaben zur Mindestbedienung können durch Linienüberlagerungen erfüllt werden,
- ◆ Berücksichtigung verbesserter Anschlüsse, z.B. an S-Bahn (S Teltow, Stadt) oder der Linien 184 und X1 nach Zehlendorf,
- ◆ Berücksichtigung der Wohnungsbauerweiterungen im Bereich Teltow, Ruhlsdorfer Str. sowie in Ruhlsdorf,
- ◆ Verbesserung der Erschließung im Bereich Teltow, Lichterfelder Allee inkl. verbesserte Anbindung an die S-Bahnhöfe Lichterfelde Süd bzw. Ost (derzeit Linie 184)
- ◆ Berücksichtigung einer verbesserten Anbindung von Arbeitsplatz- und Gewerbeschwerpunkten wie z.B. Green Park Stahnsdorf, Stahnsdorf Technopark etc.,
- ◆ Berücksichtigung von Verbesserungsmöglichkeiten an Wochenenden und Feiertagen sowie von Einrichtungen zur Naherholung / Freizeiteinrichtungen,
- ◆ Verbesserung der Möglichkeiten zur Fahrradabstellung an Haltestellen im Bereich TKS (z.B. im Bereich Teltow, Lichterfelder Allee),
- ◆ Verbesserung der Verbindungen in den Korridoren TKS – Großbeeren – Blankenfelde-Mahlow bzw. TKS – Ludwigsfelde inkl. Prüfung der Verlängerung der Verbindungsrelation Stahnsdorf – Sputendorf nach Großbeeren (unter dem Vorbehalt einer einvernehmlichen Abstimmung mit dem Landkreis Teltow-Fläming),
- ◆ Prüfung einer Ortsbuslinie zur verbesserten umsteigefreien innerörtlichen Erschließung im Bereich der Gemeinde Stahnsdorf,
- ◆ Verlängerung der als Hauptnetz I klassifizierten Verbindungsrelation Stahnsdorf – Güterfelde – Sputendorf nach Großbeeren (Landkreis Teltow-Fläming) (vgl. auch Kapitel 4.3.2) sowie
- ◆ Berücksichtigung von perspektivischen Angeboten des SPNV außerhalb der Laufzeit der vorliegenden Fortschreibung des NVP, z.B. Verlängerung S-Bahn (vgl. Kapitel 6.2).

Ortsbuslinie Stahnsdorf

Im Rahmen der Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes soll u.a. die Einrichtung einer verbesserten umsteigefreien innerörtlichen Erschließung im Bereich der Gemeinde Stahnsdorf in Form einer Ortsbuslinie geprüft werden.

Die Überlegungen der Gemeinde Stahnsdorf schlagen folgende mögliche Linienführung vor: Waldschänke - Alte Potsdamer Landstraße - Anni-Krauss-Straße - Potsdamer Allee westwärts - Bahnhofstraße bis Friedhof und zurück bis Potsdamer Allee – Durchquerung Kienwerder - Am Kienwerder entlang über Heideplatz - durch das Vogelviertel Falkenstraße Richtung Bergstraße - Umsteigepunkt in Güter-

felde (Umsteigepunkt Schenkenhorst I Sputendorf) bis zur Buswendeschleife - zurück bis zur Hildegardstraße - Richtung Elisabethstraße - Güterfelder Damm - Annastraße Richtung Sputendorfer Straße - Sputendorfer Straße Richtung Lindenstraße - Stahnsdorfer Hof - Waldschänke.

Diese Idee der Linienführung soll im Zusammenwirken zwischen Verkehrsunternehmen und der Gemeinde Stahnsdorf berücksichtigt werden. Dabei sind jedoch in Abhängigkeit der sonstigen Planungsideen aus der Weiterentwicklung des Verkehrsangebotes in TKS ggf. Modifikationen erforderlich.

Prüfung BRT-Vorlaufbetrieb für die Verlängerung der S-Bahn-Linien S25/S26

Die entsprechend LNVP im Ausblick auf 2030 genannte Verlängerung der S-Bahn über den S-Bahnhof Teltow hinaus nach Stahnsdorf, Sputendorfer Str. soll aus Sicht des Landkreises genutzt werden, um bereits vorab einen modernen Busvorlaufbetrieb zu etablieren.

Hierzu soll geprüft werden, wie die Bedienung dabei anhand der Prinzipien sogenannter Bus-Rapid-Transit-Systeme (BRT) gestaltet werden kann. Diese kennzeichnen sich durch eine dichte Fahrzeugfolge und durch zumindest teilweise vom übrigen Straßenverkehr getrennte Fahrwege.

Der Busvorlaufbetrieb sollte möglichst innovativ, d.h. unter Einsatz alternativer Antriebe und/oder unter Anwendung (teil-)autonomer Betriebsformen, konzipiert werden (vgl. Kapitel 6.6.4).

Vorbereitung auf Reaktivierung Stammbahn und Flächensicherung für eine Reaktivierung der Friedhofsbahn mit Anschluss an die zu verlängernden S-Bahn-Linien S25/S26

Der Landkreis weist darauf hin, dass analog zu den vorbereitenden Maßnahmenansätzen im Verlängerungskorridor der S-Bahn-Linien S25/S26 ausreichende Flächen für Verknüpfungsmöglichkeiten zum kommunalen ÖPNV aber auch für Mobilitätsstationen, Radverkehrsanlagen etc. durch die Kommunen sichergestellt werden sollten.

Ein- und ausbrechende Verkehre mit dem Land Berlin

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist im Bereich TKS stark mit dem Land Berlin und hier insbesondere Berlin-Zehlendorf verflochten. Die bestehenden Verbindungen sollen durch die vorgenannte Weiterentwicklung des Verkehrsangebots weiter gestärkt und gefördert werden.

Im **NVP Berlin 2019 - 2023**¹⁰⁸ wird unter anderem eine Ausweitung des 10-Minuten-Taktes der Linie X10 an Samstagen vorgeschlagen.

Weiterhin wird im NVP Berlin empfohlen, in Abstimmung und gemeinsamer Finanzierung mit dem Landkreis Potsdam-Mittelmark den 10-Minuten-Takt im kommunalen ÖPNV (Busverkehr) auszuweiten (Linien 620, 622, 623) sowie zusätzliche

¹⁰⁸ Vgl. Land Berlin 2019.

Schnellbusse einzuführen. Dabei sollen insbesondere die zu den Berliner Stadtteilzentren und Schnellbahnhöfen führenden Achsen im Fokus liegen. Die Angebotsstruktur soll daher entsprechend der vorhandenen Nachfragepotenziale angepasst werden, um eine Reduzierung des MIV zu erreichen.

Insbesondere die empfohlene Einführung des 10-Minuten-Taktes wird durch die in Kapitel 4.3.6 aufgezeigten Mindestbedienstandards für die Stadt- und Stadt-Umland-Verkehre im Bereich TKS in den Szenarien „mittleres“ und „starkes“ Entwicklungsszenario berücksichtigt.

Grundsätzlich sind die übergreifenden Bedienungen von und nach Berlin weiter zwischen Landkreis und Land Berlin abzustimmen.

Sofern das Land Berlin Anpassungen von durch die BVG betriebenen Linien wünscht, sind auch Aspekte wie Betriebs- und Wendeflächen an ggf. zu modifizierenden Endhaltestellen zu berücksichtigen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark begrüßt grundsätzlich die Bestrebungen des Landes Berlin zu den geplanten ÖPNV-Verbesserungen, weist jedoch auch darauf hin, dass eine einvernehmliche Klärung der Finanzierung von Ausweitung der Verkehrsangebote als Voraussetzung gesehen wird.

Machbarkeitsprüfung Straßenbahn Potsdam – Stahnsdorf – Teltow

Der NVP der Landeshauptstadt **Potsdam**¹⁰⁹ befindet sich derzeit in der Fortschreibung. Im zurzeit noch geltenden NVP für den Geltungszeitraum 2012 - 2018 wird auf eine mögliche Streckenverlängerung der Straßenbahn von Potsdam über Stahnsdorf nach Teltow zur besseren Vernetzung des Oberzentrums Potsdam mit seinem Umland hingewiesen.

Sofern die Untersuchung einer solchen Maßnahme auch in der Fortschreibung des NVP der Landeshauptstadt Potsdam vorgesehen ist, befürwortet der Landkreis Potsdam-Mittelmark entsprechende Machbarkeitsprüfungen.

6.4 Maßnahmen zur Weiterentwicklung des kommunalen ÖPNV im Weiteren Metropolraum¹¹⁰

6.4.1 Anpassungen in der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der durch den Landkreis beauftragten Überplanung der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar,

¹⁰⁹ Vgl. Landeshauptstadt Potsdam 2013.

¹¹⁰ Entspricht den überwiegend ländlich strukturierten Bereichen des Landkreises.

Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz¹¹¹ sollen u.a. folgende Weiterentwicklungen im Verkehrsangebot umgesetzt werden:

- ◆ **Aufwertung** der Verbindungsrelationen **Golzow – Brück** (Mo-Fr) durch Ausweitung des Fahrtenangebots der derzeitigen Linien 541 und 542,
- ◆ Einführung einer **Wochenendanbindung** auf der Verbindungsrelation **Golzow** (Anschluss am PlusBus von/nach Brandenburg an der Havel) – **Brück – Borkheide** (Anschluss RE7) – **Klaistow (Spargelhof)** mit ca. vier Fahrtenpaaren
- ◆ **Aufwertung** der Verbindungsrelation **Brück – Linthe – Nichel – Treuenbrietzen** (Mo-Fr) durch Ausweitung des Fahrtenangebots der derzeitigen Linie 543,
- ◆ Einführung einer **Wochenendanbindung** auf der Verbindungsrelation **Brück** (Anschluss RE7) – **Gömnigk – Linthe – Nichel – Treuenbrietzen** (teilweise Anschluss an RB33) mit ca. vier Fahrtenpaaren
- ◆ **Punktuelle Aufwertung** der Verbindungsrelation **Borkheide – Schlachach – Treuenbrietzen** (Mo-Fr) durch Ausweitung des Fahrtenangebots der derzeitigen Linie 545 sowie Schaffung von Anschlussverbindungen aus/nach Beelitz,
- ◆ Verbesserung der **Anbindung des Gewerbegebietes Borkheide** durch Einrichtung eines Haltestellenpaars z.B. im Einmündungsbereich Borkheide, Steinstraße/Friedrich-Engels-Straße (ebenfalls Begleitung durch weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 6.2)),
- ◆ **Aufwertung** der Verbindungsrelation **Grünigen – Ziesar** (Mo-Fr) mit Anschluss von Brandenburg an der Havel durch Ausweitung des Fahrtenangebots am Nachmittag um eine Fahrt,
- ◆ **Aufwertung** der Verbindungsrelation **Bad Belzig – Görzke** (Mo-Fr) durch Ausweitung des Fahrtenangebots um eine Fahrt entsprechend der derzeitigen Linie 593 am Abend sowie durch Verlängerung von Einzelfahrten zur Anschlusssicherung an RE7 in Bad Belzig sowie
- ◆ **Einführung von Fahrtmöglichkeiten** zwischen **Groß Briesen und Ragösen** (Mo-Fr) mit Anschluss an PlusBus-Linie 580 von bzw. nach Kloster Lehnin und Bad Belzig (Linie 596) mit ca. vier Fahrtenpaaren.

Die vorgesehenen Maßnahmen zielen auf eine Verbesserung der Erreichbarkeit sowie der Angebotsqualität ab und sollen insbesondere einen Beitrag zur besseren Erschließung des ländlichen Raumes und der Aufwertung bestehender Verbindungen leisten.

Weiterhin sollen im Zuge der Umsetzung Optimierungen einzelner Fahrtenlagen oder aber die Neuordnung von einzelnen Teilstrecken zu jeweiligen Buslinien erfolgen. Damit sollen Umsteigezeiten verringert werden oder ein optimierter Fahrzeugeinsatz ermöglicht werden. Im Zuge der Planungen können einzelne sehr schwach nachgefragte Verbindungen entfallen.

¹¹¹ Vgl. PTV 2019.

6.4.2 Aufwertung Burgenlinie

Aus Sicht des Landkreises soll das Angebot Burgenlinie auf der Verbindungsrelation Bad Belzig – Raben – Wiesenburg/Mark – Bad Belzig (derzeit Linie 572) mit Anschluss an den RE7 in Bad Belzig von und nach Berlin ausgebaut und verstetigt werden.

Es wird daher eine Erweiterung des Fahrplanangebots zur Erreichung der Mindestbedienvorgaben entsprechend Netzebene Hauptnetz II geprüft, damit aufbauend auf das bereits gute Angebotsniveau ein durchgehender 2-h-Takt entsteht. Das Angebot Burgenlinie soll dabei als ganzjährige Verbindung verkehren, da neben den Funktionen im touristischen und Naherholungsverkehr auch eine wesentliche Erschließung im Jedermannverkehr sichergestellt wird.

Die Maßnahme soll voraussichtlich im Jahr 2021 oder 2022 umgesetzt werden.

6.4.3 Einführung PlusBus-Verbindung Bad Belzig – Lutherstadt Wittenberg

Die Verbindungsrelation Bad Belzig – Niemeck – Lutherstadt Wittenberg soll aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark zu einer PlusBus-Verbindung entwickelt werden.

Damit kann eine bisher im kommunalen ÖPNV vorhandene Lücke geschlossen werden, womit zum einen die Pendlerrelationen¹¹² zwischen dem südlichen Teil des Landkreises und den Arbeitsplatzschwerpunkten im Bereich Lutherstadt Wittenberg erschlossen und zum anderen eine direkte Verbindung zum Fernverkehrshalteteppunkt Lutherstadt Wittenberg (ICE-Verbindungen nach Berlin, Leipzig, Erfurt, Frankfurt am Main, Halle/Saale, Hamburg, München, etc.) hergestellt wird.

Die konkrete Linienführung der vorgesehene PlusBus-Linie soll noch geprüft werden. Möglichkeiten sind z.B. entweder eine Führung über Marzahna oder aber über Groß Marzehns und Klein Marzehns.

Bei einer Führung über Marzahna erfordert die vorgesehene PlusBus-Linie Anpassungen der derzeitigen Linie 585 Treuenbrietzen – Marzahna, damit auch geeignete Abschlüsse von und nach Treuenbrietzen entstehen.

Der Landkreis wird im ersten Schritt eine grundsätzliche Abstimmung mit dem Landkreis Wittenberg durchführen, um über die gewünschte Verbindung zu informieren und möglichst ein Einvernehmen über die Realisierbarkeit und Finanzierbarkeit der Maßnahme herzustellen. Danach sollen im Zusammenwirken mit regiobus PM die erforderlichen Prüfschritte initiiert sowie erforderliche Abstimmungen mit den im Landkreis Wittenberg betroffenen Verkehrsunternehmen durchgeführt werden.

Die Maßnahme soll voraussichtlich im Jahr 2021 oder 2022 umgesetzt werden.

¹¹² Derzeit ca. 400 Ein- und Auspendler zwischen Bad Belzig, Niemeck, Treuenbrietzen und Lutherstadt Wittenberg.

6.4.4 Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Beelitz

Die Anbindung der Stadt Beelitz hat durch

- ♦ die erfolgreiche Umsetzung des PlusBus-Systems Beelitz-Zauche (Beelitz – Fichtenwalde – Glindow - Werder (Havel), Potsdam – Neuseddin – Beelitz, Beelitz – Fichtenwalde – Lehnin),
- ♦ die Einführung des Schnellbusses Potsdam – Beelitz (derzeit Linie X43),
- ♦ die Einführung einer Erschließungslinie für die südlichen Ortsteile mit vier (Schultage) bzw. fünf (Ferientage) Fahrten im Ringverkehr (Beelitz – Wittbrietzen – Birkhorst – Schäpe – Beelitz, derzeit Linie 640) sowie
- ♦ die bereits bestehende und in Teilen als 2-h-Takt und mit Wochenendangebot ausgestattete Verbindungsrelation Beelitz – Zauchwitz – Rieben (derzeit Linie 644)

bereits ein sehr hochwertiges Niveau erreicht.

Daraus resultieren positive Auswirkungen auf die Anbindungshäufigkeit der Kernstadt Beelitz sowie der Orts- und Gemeindeteile Beelitz-Heilstätten, Birkhorst, Busendorf, Elsholz, Fichtenwalde, Kanin, Klaistow, Reesdorf, Rieben, Salzbrunn, Schäpe, Wittbrietzen sowie Zauchwitz.

Das beschriebene Angebotsniveau soll aus Sicht des Landkreises gesichert und bei Bedarf punktuell weiterentwickelt werden.

Anbindung des vorgesehenen Neubaustandortes der Kreisverwaltung in Beelitz-Heilstätten

Der Landkreis beabsichtigt, einen Verwaltungsstandort im Gemeindeteil Beelitz-Heilstätten zu errichten. In Abhängigkeit der erwarteten Anzahl an Beschäftigten und Besuchern ist die Anbindung des Standortes durch den ÖPNV sicherzustellen. Prämisse des Landkreises ist dabei, dass mindestens 80 % der Bevölkerung des Landkreises den neuen Verwaltungsstandort innerhalb einer Stunde erreichen können, sofern dies fahrzeittechnisch möglich ist.

Der Landkreis wird daher im Zusammenwirken mit der Stadt Beelitz und den Verkehrsunternehmen planerische Möglichkeiten zur Anpassung der dann erforderlichen Erschließung erarbeiten.

Neben der Anbindung mit dem kommunalen ÖPNV werden ergänzend weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 6.2) geprüft.

Prüfung durchgehender Verbindung im ÖPNV auf dem Verbindungskorridor zwischen Beelitz und Luckenwalde (bzw. Trebbin)

Aufbauend auf die bestehenden vergleichsweise ausgeprägten Pendlerverflechtungen auf der Verbindungsrelation Beelitz – Gemeinde Nuthe-Urstromtal – Luckenwalde und die bisher nicht bestehenden bzw. nur im geringen Maße ausgebauten ÖPNV-Verbindungen im Bereich Dobbrikow – Luckenwalde bzw. Körzin – Blankenhagen – Blankensee bzw. Trebbin soll aus Sicht des Landkreises Potsdam-

Mittelmark eine konzeptionelle Prüfung einer verbesserten ÖPNV-Erschließung erfolgen.

Dabei sind als Prämissen die Verknüpfungen im Berufsverkehr sowie auch die Verbindung touristisch relevanter Bereiche (hier im Bereich des Naturparks Nuthe-Nieplitz inkl. Naturparkverwaltung und Besucherzentrum des Naturparks bzw. Landschaftsfördervereins im Glauer Tal) zu berücksichtigen.

Die konzeptionelle Prüfung erfordert eine enge Abstimmung und sollte idealer Weise in Form einer gemeinsamen Erarbeitung mit dem Landkreis Teltow-Fläming erfolgen.

Aufbauend auf die Ergebnisse der konzeptionellen Prüfung kann dann aus Sicht des Landkreises eine gemeinsame Umsetzungs- und Finanzierungsplanung zwischen dem Landkreis Potsdam-Mittelmark, dem Landkreis Teltow-Fläming, den beteiligten kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Prüfung einer etwaigen Durchbindung der Schnellbuslinie X43 ab Beelitz nach Bad Belzig bzw. Treuenbrietzen (– Lutherstadt Wittenberg)

Es wird auf die in Kapitel 6.4.5 „Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Bad Belzig“ dargestellten Ausführungen verwiesen.

6.4.5 Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Bad Belzig

Die Anbindung der Kernstadt wurde durch die Weiterentwicklung des Stadtverkehrs bereits maßgeblich und erfolgreich verbessert.

Ebenso konnte die regionale Anbindung der Stadt Bad Belzig durch die erfolgreiche Umsetzung des PlusBus-Systems Hoher Fläming (Bad Belzig – Golzow – Potsdam, Bad Belzig – Golzow – Brandenburg an der Havel, Bad Belzig – Niemegk – Treuenbrietzen) deutlich weiterentwickelt werden. Dies hatte positive Auswirkungen auf die Anbindungshäufigkeit der Orts- und Gemeindeteile Dippmannsdorf, Lütte, Preußnitz, Ragösen sowie Schwanebeck.

Durch die im Rahmen der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Maßnahmen und Prüfaufträge resultieren weitere Angebotsverbesserungen für die Orts- bzw. Gemeindeteile Borne, Groß Briesen, Klein Briesen, Klein Glien, Lübnitz, Preußnitz sowie Werbig.

Es wird dazu auf

- ◆ die geplante Aufwertung der Burgenlinie (vgl. Kapitel 6.4.2),
 - ◆ die geplante Einführung einer PlusBus-Verbindung Bad Belzig – Niemegk – Lutherstadt Wittenberg (vgl. Kapitel 6.4.3)
 - ◆ die Verbesserung der Bedienung auf den Verbindungsrelation Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Reppinichen – Görzke – Ziesar sowie Bad Belzig – Lübnitz – Werbig – Görzke durch Aufwertung als Netzebene Hauptnetz II (vgl. Kapitel 6.4.11) sowie
 - ◆ nachfolgende Maßnahmen
-

verwiesen.

Einführung von Fahrtmöglichkeiten zwischen Groß Briesen, Klein Briesen und Ragösen

Aus den Ergebnissen der durch den Landkreis beauftragten Überplanung der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz¹¹³ (vgl. Kapitel 6.4.1) resultiert die vorgesehene Einführung von Fahrtmöglichkeiten zwischen Groß Briesen und Ragösen mit Anschluss an PlusBus-Linie 580 von bzw. nach Kloster Lehnin und Bad Belzig (Linie 596) mit ca. vier Fahrtenpaaren.

Optional ist eine Weiterführung von Fahrten zur Anbindung der Grundschule Dippmannsdorf möglich und wird im Rahmen der Umsetzungsvorbereitungen entschieden.

Verbesserung der Bedienung auf der Verbindungsrelation Bad Belzig – Lübnitz – Werbig – Görzke

Durch die Zuordnung der Verbindungsrelation Bad Belzig – Lübnitz – Werbig – Görzke – Ziesar (derzeit Linie 593) zur Netzebene Hauptnetz II erhöhen sich die Vorgaben zur Mindestbedienung, so dass Mo-Fr mindestens ein 2-h-Takt sowie erstmals auch eine Wochenendanbindung auf dieser Verbindungsrelation für eine Umsetzung in der Laufzeit des NVP resultiert.

Konzepterstellung für eine neue Verbindungsrelation Schwanebeck – Fredersdorf – Baitz – Bad Belzig (– Niemeck)

Für die perspektivische Weiterentwicklung des Angebotes des kommunalen ÖPNV sollten aus Sicht des Landkreises Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung der Orts- bzw. Gemeindeteile der Stadt Bad Belzig planerisch ermittelt werden. Die Untersuchung sollte folgenden Prämissen folgen:

- ◆ Planungskorridor: Schwanebeck (Anschluss PlusBus Hoher Fläming) – Fredersdorf – Baitz – Neschholz – Lüsse – Kuhlowitz – Preußnitz – Bad Belzig als Bestandteil der Netzebene Ergänzungsnetz,
- ◆ Berücksichtigung etwaiger erforderlicher Durchbindungen zwischen Fredersdorf und Schulstandorten in Dippmannsdorf bzw. Bad Belzig,
- ◆ Berücksichtigung von Auswirkungen bzw. Einbeziehung der Leistungen auf den derzeitigen Linien 542 und 586 (insbesondere auch auf den Abschnitt Preußnitz – Kranepuhl – Niemeck) sowie
- ◆ Prüfung einer Fahrtwegbegradigung des PlusBus-Angebots durch Wegfall der Fahrt nach Fredersdorf (ggf. Errichtung neue Haltestellenanlage an B 102) und dafür Ersatz durch das neu zu planende Erschließungsangebot.

¹¹³ Vgl. PTV 2019.

Aufbauend auf die Ergebnisse der planerischen Konzeption kann dann aus Sicht des Landkreises eine gemeinsame Umsetzungs- und Finanzierungsplanung zwischen Landkreis, den beteiligten kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Der Landkreis empfiehlt, bei der Konzeption auch die Idee der **Einführung einer kostenlosen Beförderung für Gäste (Gästekarte) im Gebiet der Stadt Bad Belzig oder darüber hinaus** zu prüfen und in diesem Zusammenhang auch die touristische Vermarktung der Verkehrsangebote weiter zu intensivieren (vgl. Kapitel 7.4.5).

Umsteigeverbindungen im Stadtverkehr nach Einführung Angebotsverbesserung RE7

Nach Einführung der Angebotsverbesserungen auf der Linie RE7 (30-Minuten-Takt Bad Belzig – Berlin-Wannsee) sollen die Abfahrtszeiten der Stadtlinie 590 so angepasst werden, dass auch zukünftig ein reibungsloser Umstieg möglich ist.

Prüfung einer etwaigen Durchbindung der Schnellbuslinie X43 ab Beelitz nach Bad Belzig bzw. Treuenbrietzen (– Lutherstadt Wittenberg)

Der Landkreis prüft, ob eine (abwechselnde) Durchbindung der Schnellbuslinie X43 ab Beelitz über Brück nach Bad Belzig bzw. ab Beelitz über Niebel nach Treuenbrietzen möglich ist.

Sofern eine Führung der PlusBus-Verbindung Bad Belzig – Lutherstadt Wittenberg (vgl. Kapitel 6.4.3) nicht wie nach derzeitigem Stand präferiert über Marzahna erfolgt, wäre auch eine optionale Führung über Groß Marzehns – Straach denkbar, die dann eine Weiterführung des Streckenastes nach Treuenbrietzen bis nach Lutherstadt Wittenberg ermöglichen könnte.

Da zunächst die Gestaltung der vorgesehenen Einführung einer PlusBus-Verbindung Bad Belzig – Lutherstadt Wittenberg abgewartet werden muss, **ist derzeit noch offen, inwieweit dieser Wunsch umgesetzt werden kann.**

Aufbauend auf die Ergebnisse der Prüfung kann dann aus Sicht des Landkreises eine gemeinsame Umsetzungs- und Finanzierungsplanung zwischen dem Landkreis Potsdam-Mittelmark, dem Landkreis Wittenberg und den beteiligten kreisangehörigen Kommunen sowie mit den Verkehrsunternehmen erfolgen.

6.4.6 Entwicklung kommunaler ÖPNV im Amt Beetzsee

Durch die im Rahmen der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Maßnahmen und Prüfaufträge resultieren Angebotsverbesserungen für die Orts- bzw. Gemeindeteile Bagow, Brielow, Bollmannsruh, Butzow, Gortz, Ketzür, Päwesin, Radewege, Radewege Siedlung, Roskow sowie Weseram.

Verbesserung der Bedienung auf den Verbindungsrelationen Brandenburg an der Havel – Beetzseeheide – Päwesin bzw. Brandenburg an der Havel – Weseram – Päwesin

Die erhöhten Anforderungen an die Anzahl der Mindestbedienung in der Netzebene Hauptnetz II wirken sich auf die Verbindungsrelationen Brandenburg an der Havel – Beetzseeheide – Päwesin sowie Brandenburg an der Havel – Weseram – Päwesin aus. Es sollen in der Laufzeit des NVP die erforderlichen Taktverdichtungen erfolgen, die z.B. Mo-Fr am Vormittag zu zusätzlichen Fahrmöglichkeiten führen.

Anpassung der Fahrwege im Bereich der Gemeinde Beetzsee (Ortsteile Radewege bzw. Brielow)

Mit dem Ziel einer wohnortnäheren Anbindung des Ortsteils Brielow soll geprüft werden, ob die Verbindungsrelationen Brandenburg an der Havel – Beetzseeheide – Päwesin (derzeit Linie 569) von Päwesin kommend über Radewege Ziegelei – Abzw. Seestr. – Abzw. Pflaumenweg über Brielow Spartenweg – Brielow Hauptstr. und dann zurück auf die Ursprungslinie geführt werden kann.

Verbesserte Verknüpfung SPNV-kommunaler ÖPNV im Bereich der Stadt Havelsee

Es sollen Möglichkeiten zur verbesserten Verknüpfung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV im Bereich der SPNV-Zugangsstellen Fohrde und Pritzerbe überprüft werden: Koordinierung der Fahrpläne untereinander, ggf. Einrichtung einer Haltestelle des kommunalen ÖPNV im Bereich der SPNV-Zugangsstelle Fohrde etc.

Perspektivische Prüfung einer umsteigefreien Verbindungsrelation Nauen – Brandenburg an der Havel

Auf der Verbindungsrelation Brandenburg an der Havel – Päwesin – Nauen existiert derzeit kein durchgehendes Fahrtenangebot. Aufgrund der heute bereits ausgeprägten Pendlerverbindungen (ca. 200 Pendler aus Nauen nach Brandenburg an der Havel, ca. 115 Pendler aus Brandenburg an der Havel nach Nauen) sind Potenziale für direkte Verkehrsverbindungen im kommunalen ÖPNV erkennbar.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wird daher im Zusammenwirken mit dem Landkreis Havelland Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Verbindungsrelation Brandenburg an der Havel – Päwesin – Nauen prüfen.

Bisher nur für den Schulverkehr gesicherte Anschlussbeziehung sollen dabei auch auf die übrigen Fahrten ausgedehnt werden. Gleichzeitig sind bei der Weiterentwicklung der Verbindungsrelation Anschlüssen an den SPNV in Brandenburg an der Havel und Nauen zu berücksichtigen.

6.4.7 Entwicklung kommunaler ÖPNV im Amt Brück

Die regionale Anbindung des nördlichen Amtsbereichs wurde durch die erfolgreiche Umsetzung des PlusBus-Systems Hoher Fläming bereits deutlich verbessert.

Dies hatte besonders positive Auswirkungen auf die Anbindungshäufigkeit der Orts- bzw. Gemeindeteile Golzow, Müggenburg und Oberjünne.

Durch die im Rahmen der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Maßnahmen und Prüfaufträge resultieren weitere Angebotsverbesserungen für die Stadt Brück und die verbleibenden amtsangehörigen Gemeinden.

Konkret wird dadurch eine verbesserte Anbindung der Orts- bzw. Gemeindeteile Alt Bork, Borkheide, Borkwalde, Brück, Brück-Ausbau, Cammer, Damelang, Deutsch Bork, Freienthal, Gömnigk, Linthe, Neuendorf sowie Trebitz möglich.

Weitreichende Überplanung des kommunalen ÖPNV im Amtsbereich Brück

Die Mehrzahl der geplanten Angebotsverbesserungen resultiert aus den Ergebnissen der durch den Landkreis beauftragten Überplanung der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz¹¹⁴ (vgl. Kapitel 6.4.1):

- ◆ **Aufwertung** der Verbindungsrelationen **Golzow – Brück** (Mo-Fr) sowie Einführung einer **Wochenendanbindung** auf der Verbindungsrelation **Golzow** (Anschluss am PlusBus von/nach Brandenburg an der Havel) – **Brück – Borkheide** (Anschluss RE7) – **Klaistow (Spargelhof)** mit ca. vier Fahrtenpaaren,
- ◆ **Aufwertung** der Verbindungsrelation **Brück – Linthe – Nichel – Treuenbrietzen** (Mo-Fr) sowie Einführung einer **Wochenendanbindung** auf der Verbindungsrelation **Brück** (Anschluss RE7) – **Gömnigk – Linthe – Nichel – Treuenbrietzen** (teilweise Anschluss an RB33) mit ca. vier Fahrtenpaaren,
- ◆ **Punktuelle Aufwertung** der Verbindungsrelation **Borkheide – Schlalach – Treuenbrietzen** (Mo-Fr) sowie
- ◆ Verbesserung der **Anbindung des Gewerbegebietes Borkheide** durch Einrichtung eines Haltestellenpaars z.B. im Einmündungsbereich Borkheide, Steinstraße/Friedrich-Engels-Straße.

Die genannten Maßnahmen greifen u.a. einzelne Aspekte auf, die auch im Verkehrskonzept Brück – Niemegk – Treuenbrietzen „Landstädtedreieck“ vorgeschlagen wurden¹¹⁵.

Aufwertung der Verbindungsrelationen Golzow – Brück sowie Brück – Linthe – Nichel – Treuenbrietzen zur Netzebene Hauptnetz II

Die Verbindungsrelationen Golzow – Brück sowie Brück – Linthe – Nichel – Treuenbrietzen werden nunmehr der Netzebene Hauptnetz II zugeordnet, so dass das Fahrtenangebot in der Laufzeit der Fortschreibung des NVP entsprechend den Mindestbedienvorgaben in Kapitel 4.3.6 weiterentwickelt werden soll.

¹¹⁴ Vgl. PTV 2019.

¹¹⁵ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark 2012.

Prüfung einer etwaigen Durchbindung der Schnellbuslinie X43 ab Beelitz nach Bad Belzig bzw. Treuenbrietzen (– Lutherstadt Wittenberg)

Es wird auf die in Kapitel 6.4.5 „Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Bad Belzig“ dargestellten Ausführungen verwiesen.

Verbesserung der Erschließung durch Haltestellen

Die räumliche Erschließung durch Haltestellen weicht derzeit vor allem in den Gemeinden Borkheide und Borkwalde von den Zielwerten für die Haltestelleneinzugsbereiche ab. Im Zusammenwirken mit den jeweiligen Gemeinden und den Verkehrsunternehmen sollen daher geeignete zusätzliche Haltestellen identifiziert und deren Einbindung in die derzeitigen Verkehrsangebote planerisch vorbereitet werden.

6.4.8 Entwicklung kommunaler ÖPNV in der amtsfreien Gemeinde Kloster Lehnin

Die regionale Anbindung der amtsfreien Gemeinde Kloster Lehnin konnte durch erfolgreiche Umsetzung der PlusBus-Systeme Hoher Fläming (Bad Belzig – Lehnin – Werder (Havel) – Potsdam, Brandenburg an der Havel – Netzen – Lehnin) sowie Emsterland (Lehnin – Götz – Brandenburg an der Havel) deutlich weiterentwickelt werden.

Dies hatte positive Auswirkungen auf die Anbindungshäufigkeit der Ortsteile Damsdorf, Emstal, Göhlsdorf, Grebs, Lehnin, Michelsdorf, Nahmitz, Netzen, Prützke, Rietz sowie Trechwitz.

Der überwiegende Teil des Gemeindegebietes ist somit durch eine hochwertige PlusBus-Qualität erschlossen.

Planerische Untersuchung zur verbesserten Anbindung der Ortsteile und Schulstandorte

Es soll im Rahmen der Laufzeit der Fortschreibung des NVP zunächst geprüft werden, ob und welche Anpassungen in der Netzebenen Erschließungsnetz erforderlich sind. Die Prüfung sollte u.a. folgenden Prämissen folgen:

- ◆ Anpassung von Fahrtmöglichkeiten an Veränderungen in den Quelle-Ziel-Beziehungen von Schülerinnen und Schülern unter Berücksichtigung der Grundsätze der Schülerbeförderung (vgl. Kapitel 4.4),
 - ◆ Prüfung ergänzender Fahrtmöglichkeiten zur Sicherstellung der Versorgung (z.B. Lehnin Beelitzer Str. / Waldsiedlung: ganztägiger Anschluss inkl. Angebot an Ferientagen),
 - ◆ Prüfung einer verbesserten Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Damsdorf,
 - ◆ Prüfung einer Verknüpfung der Linien 641 und 645 in Klaistow zur Schaffung einer Verbindung zum Bahnhof Werder (Havel) aus Lehnin und Emstal,
 - ◆ Prüfung zu Möglichkeiten einer ergänzenden Anbindung der Ortsteile z.B. an Samstagen und Sonntagen durch On-Demand-Services sowie
-

- ♦ Prüfung ergänzender Haltestellenstandorte zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung neuer Wohngebiete sowie der Ortsteile.

Aufbauend auf die Ergebnisse der Prüfung kann dann aus Sicht des Landkreises eine gemeinsame Umsetzungs- und Finanzierungsplanung zwischen Landkreis und amtsfreien Gemeinde Kloster Lehnin abgestimmt werden.

6.4.9 Entwicklung kommunaler ÖPNV im Amt Niemegk

Die regionale Anbindung des Amtes Niemegk wurde durch die Einführung des Plus-Bus-Standards auf der Verbindungsrelation Bad Belzig – Niemegk – Treuenbrietzen bereits deutlich weiterentwickelt. Dies hatte auch positive Auswirkungen auf die Anbindungshäufigkeit der Stadt Niemegk sowie der Orts- bzw. Gemeindeteile Dahnsdorf und Haseloff.

Durch die im Rahmen der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Maßnahmen und Prüfaufträge resultieren weitere Angebotsverbesserungen für die Stadt Niemegk sowie für die Orts- bzw. Gemeindeteile Hohenwerbig, Jeserig, Kranepuhl, Lühnsdorf, Nichel, Raben, Rädigke sowie Schlalach.

Es wird dazu auf die geplante Aufwertung der Burgenlinie (vgl. Kapitel 6.4.2), die geplante Einführung einer PlusBus-Verbindung Bad Belzig – Niemegk – Lutherstadt Wittenberg (vgl. Kapitel 6.4.3) und nachfolgende Maßnahmen verwiesen.

Aufwertung der Verbindungsrelationen Brück – Linthe – Nichel – Treuenbrietzen sowie Borkheide – Schlalach – Treuenbrietzen

Im Ergebnis der durch den Landkreis beauftragten Überplanung der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz¹¹⁶ (vgl. Kapitel 6.4.1) werden die Verbindungsrelation Brück – Linthe – Nichel Treuenbrietzen (täglich) sowie Borkheide – Schlalach – Treuenbrietzen (Mo-Fr) aufgewertet. Es entsteht dadurch erstmals ein Wochenendangebot auf der Verbindungsrelation Brück – Linthe – Nichel Treuenbrietzen.

Prüfung von Möglichkeiten zur Anbindung des Gewerbegebietes Niemegk

Es soll geprüft werden, wie das Gewerbegebiet Niemegk besser an den kommunalen ÖPNV angebunden werden kann. Aus Sicht des Landkreises sind dazu folgende Prämissen zu beachten:

- ♦ Potenzialermittlung durch Abstimmung mit den Arbeitszeiten und Wohnorten der Beschäftigten im Zusammenwirken zwischen Stadt Niemegk und den vorhandenen Unternehmen
- ♦ Ableitung erforderlicher Anpassungen im Netz des kommunalen ÖPNV (z.B. im Zusammenhang mit der vorgesehenen Überplanung der Verbindungsrelation Schwanebeck – Fredersdorf – Baitz – Bad Belzig – Niemegk)

¹¹⁶ Vgl. PTV 2019.

- ◆ Ggf. Einrichtung von zusätzlich erforderlichen Haltestellen durch die Stadt Niemegek sowie
- ◆ Begleitung durch weitere Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (vgl. Kapitel 6.2).

Konzepterstellung für eine neue Verbindungsrelation Schwanebeck – Fredersdorf – Baitz – Bad Belzig (– Niemegek)

Es wird auf die für den Bereich der Stadt Bad Belzig in Kapitel 6.4.5 vorgesehene planerische Prüfung verwiesen, die ggf. Auswirkungen auf die Relation Kranepuhl – Niemegek hat.

6.4.10 Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Treuenbrietzen

Die regionale Anbindung von Treuenbrietzen wurde durch die Einführung des Plus-Bus-Standards auf der Verbindungsrelation Treuenbrietzen – Niemegek – Bad Belzig bereits deutlich weiterentwickelt. Dies hatte auch positive Auswirkungen auf die Anbindungshäufigkeit der Kernstadt Treuenbrietzen sowie der Orts- bzw. Gemeindeteile Rietz und Rietz-Bucht.

Durch die im Rahmen der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Maßnahmen und Prüfaufträge resultieren weitere Angebotsverbesserungen für die Kernstadt Treuenbrietzen sowie für die Orts- bzw. Gemeindeteile Brachwitz, Marzahna und Zeuden.

Es wird dazu auf die geplante PlusBus-Verbindung Bad Belzig – Niemegek – Marzahna – Lutherstadt Wittenberg (vgl. Kapitel 6.4.3), die Aufwertung der Verbindungsrelationen Brück – Linthe – Nichel – Treuenbrietzen sowie Borkheide – Schlalach – Treuenbrietzen (vgl. Kapitel 6.4.1) und nachfolgende Maßnahmen verwiesen.

Verbesserung der Ortsteilerschließung

Die Anbindung der Ortsteile der Stadt Treuenbrietzen soll in Verbindung mit den weiterentwickelten Mindestbedienvorgaben (vgl. Kapitel) 4.3 durch den ÖPNV verbessert werden. Angebote im Hauptnetz I und II sind dabei verbessert mit dem Ergänzungsnetz zu verknüpfen. Dabei soll auch die verbesserte Mindestvorgabe für die Bedienung im Ergänzungsnetz (z.B. Gültigkeit nun auch für alle Ferientage) berücksichtigt werden.

Bei der Umsetzung einer verbesserten Ortsteilerschließung sollen folgende Prämissen berücksichtigt werden:

- ◆ Sicherstellung der Anbindung zwischen Ortsteil Brachwitz und Kernstadt Treuenbrietzen (auch Mo-Fr in den Schulferien), dabei mindesten einmal wöchentlich eine Rückfahrt zur Mittagszeit
- ◆ Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich B2 / Einmündung zur Verbindungsstraße Brachwitz – B2 (auch im Zusammenhang einer möglichen Verlängerung der Schnellbusverbindung X43 vgl. Kapitel 6.4.3)

- ♦ Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle im Ortsteil Feldheim: „Schwabeck-Gasthof“ zur besseren Anbindung des Neue Energien Forum Feldheim (NEFF) sowie Prüfung zusätzlicher Anbindungen (ggf. über die Mindestbedienvorgaben hinaus, dabei Berücksichtigung der Finanzierungsgrundsätze entsprechend Kapitel 7.6.2) sowie
- ♦ Herstellung einer Busanbindung in den Gemeindeteil Neu-Rietz.

Bürgergetragene Mobilitätsergänzung zur Verbesserung der Erschließung der Orts- bzw. Gemeindeteile (Bürgerrufbus)

Die Stadt Treuenbrietzen regt an, zusätzliche Mobilitätsmöglichkeiten für die Orts- und Gemeindeteile durch flexible Fahrten z.B. in Form eines Bügerrufbusses zu schaffen. Der Landkreis unterstützt diese Idee grundsätzlich, bittet jedoch um Beachtung der Grundsätze entsprechend Kapitel 4.5.5.

Der Landkreis zielt unabhängig von der Laufzeit der vorliegenden Fortschreibung des NVP auf eine mittel- bis langfristige Weiterentwicklung der Gesamtmobilität im Landkreis Potsdam-Mittelmark auch mit innovativen Mobilitätsformen an (vgl. Kapitel 6.6.2). Ansätze wie flexible flächenhafte On-Demand-Systeme könnten mit der Idee eines Bügerrufbusses zusammengebracht werden. Eine Umsetzung z.B. auf Grundlage eines geförderten Forschungs- und Entwicklungsvorhaben erscheint hier als geeigneter Ansatz.

Prüfung einer etwaigen Durchbindung der Schnellbuslinie X43 ab Beelitz nach Bad Belzig bzw. Treuenbrietzen (– Lutherstadt Wittenberg)

Es wird auf die in Kapitel 6.4.5 „Entwicklung kommunaler ÖPNV in der Stadt Bad Belzig“ dargestellten Ausführungen verwiesen.

6.4.11 Entwicklung kommunaler ÖPNV in der amtsfreien Gemeinde Wiesenburg/Mark

Durch die im Rahmen der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Maßnahmen und Prüfaufträge resultieren Angebotsverbesserungen für den Kernort Wiesenburg/Mark sowie für die Orts- bzw. Gemeindeteile Bahnhof, Benken, Grubo, Jeserig/Fläming, Jeserigerhütten, Klepzig, Lehnsdorf, Mützdorf, Reetz, Reetzerhütten und Reppinichen.

Es wird dazu neben den nachfolgenden Maßnahmen auch auf die geplante Aufwertung der Burgenlinie verwiesen (vgl. Kapitel 6.4.2).

Verbesserung der Bedienung auf der Verbindungsrelation Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Reppinichen – Görzke – Ziesar

Durch die Zuordnung der Verbindungsrelation Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Reppinichen – Görzke – Ziesar (derzeit Linie 588) zur Netzebene Hauptnetz II erhöhen sich die Vorgaben zur Mindestbedienung, so dass Mo-Fr mindestens ein 2-h-Takt und erstmals auch eine Wochenendanbindung auf dieser Verbindungsrelation für eine Umsetzung in der Laufzeit des NVP resultiert.

Verbesserung der Bedienung auf der Verbindungsrelation Bad Belzig – Lübnitz – Werbig – Görzke

Durch die Zuordnung der Verbindungsrelation Bad Belzig – Lübnitz – Werbig – Görzke – Ziesar (derzeit Linie 593) zur Netzebene Hauptnetz II erhöhen sich die Vorgaben zur Mindestbedienung, so dass Mo-Fr mindestens ein 2-h-Takt sowie erstmals auch eine Wochenendanbindung auf dieser Verbindungsrelation für eine Umsetzung in der Laufzeit des NVP resultiert.

Prüfung optimierter Fahrtenlagen zwischen Wiesenburg/Mark und Bad Belzig mit Anschluss an RE7

Im Zusammenhang mit der Aufwertung der Burgenlinie auf der Verbindungsrelation Bad Belzig – Raben – Wiesenburg/Mark – Bad Belzig (derzeit Linie 572) soll geprüft werden, ob die Fahrtenlagen auf dem Abschnitt Wiesenburg/Mark – Bad Belzig Mo-Fr in einem ungefähren 1-h-Takt mit Anschluss an den RE7 von und nach Berlin angeboten werden können. Dazu ist die aufzuwertende Verbindungsrelation Ziesar – Görzke – Wiesenburg/Mark – Bad Belzig (derzeit Linie 588) einzubeziehen.

Untersuchung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung auf der Verbindungsrelation Wiesenburg/Mark - Wiesenburg/Mark, Bahnhof - Klepzig

Für die perspektivische Weiterentwicklung des Angebotes des kommunalen ÖPNV sollen Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung auf der Verbindungsrelation Wiesenburg/Mark – Jeserig/Flämig – Jeserigerhütten – Mützdorf – Lehnsdorf – Klepzig planerisch ermittelt werden. Die Untersuchung soll insbesondere auch Ferienzeiten und die Bedienung an Wochenenden berücksichtigen.

Weiterhin sollen in diesem Zusammenhang Optionen zur Verbesserung der Anbindung der SPNV-Zugangsstelle aus dem Bereich des Kernortes Wiesenburg/Mark geprüft werden, da insbesondere eine bessere Frühanbindung zum RE7 derzeit fehlt.

Haltestellenverlegung Wiesenburg/Mark, Bahnhof

Die derzeitige Lage der Haltestelle des kommunalen ÖPNV ist zu weit von der SPNV-Zugangsstelle entfernt. Die Haltestelle soll zur Schaffung umsteigefreundlicher Verbindungen möglichst nah an den Bahnhof Wiesenburg/Mark verschoben werden.

Die amtsfreie Gemeinde Wiesenburg/Mark wird diese Maßnahme in Abstimmung mit dem Baulastträger und den Verkehrsunternehmen initiieren und koordinieren.

6.4.12 Entwicklung kommunaler ÖPNV in den Ämtern Wusterwitz und Ziesar

Durch die im Rahmen der Fortschreibung des NVP vorgesehenen Maßnahmen und Prüfaufträge resultieren Angebotsverbesserungen für folgende Orts- bzw. Gemeindeteile:

- ◆ Amt Wusterwitz: Rogäsen, Woltersdorf, Wusterwitz sowie Zitz.

- ♦ Amt Ziesar: Buckau, Bücknitz, Glienecke, Görzke, Gräben, Grüningen (Wenzlow), Köpernitz, Rottstock, Wollin sowie Ziesar.

Angebotsverbesserungen durch Überplanung Bedienegebiet

Erste Angebotsverbesserungen resultieren aus den Ergebnissen der durch den Landkreis beauftragten Überplanung der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz¹¹⁷ (vgl. Kapitel 6.4.1):

- ♦ **Aufwertung** der Verbindungsrelation **Grüningen – Ziesar** (Mo-Fr) mit Anschluss von Brandenburg an der Havel durch Ausweitung des Fahrtenangebots am Nachmittag um eine Fahrt sowie
- ♦ **Ausbau von Fahrmöglichkeiten** zwischen **Grüningen und Groß Briesen weiter nach Ragösen** (Mo-Fr) mit Anschluss an PlusBus-Linie 580 von bzw. nach Lehnin und Bad Belzig (Linie 596) mit ca. vier Fahrtenpaaren

Verbesserung der Bedienung auf den Verbindungsrelationen Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Görzke – Ziesar, Ziesar – Wusterwitz – Brandenburg an der Havel sowie Görzke – Grüningen zur Netzebene Hauptnetz II

Durch die Zuordnung der Verbindungsrelation Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Reppinichen – Görzke – Ziesar (derzeit Linie 588), Ziesar – Wusterwitz – Brandenburg an der Havel (derzeit Linie 560) sowie Görzke – Grüningen zur Netzebene Hauptnetz II erhöhen sich hier die Vorgaben zur Mindestbedienung.

Die erhöhten Anforderungen an die Anzahl der Mindestbedienung wirkt sich auch positiv auf die Verbindungsrelation Ziesar – Grüningen – Brandenburg an der Havel aus, die bereits dem Hauptnetz zugeordnet war, so dass Mo-Fr mindestens ein 2-h-Takt und auf allen Relationen auch eine Wochenendanbindung für eine Umsetzung in der Laufzeit des NVP resultiert (sofern heute noch nicht vorhanden).

Erarbeitung von Möglichkeiten zur verbesserten Ortsteilanbindung der Gemeinden Bensdorf und Rosenau

Für die perspektivische Weiterentwicklung des Angebotes des kommunalen ÖPNV sollten aus Sicht des Landkreises Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung der Orts- bzw. Gemeindeteile der Gemeinde Bensdorf (Ortsteile Neubensdorf, Altbensdorf, Vehlen und Herrenhölzer) sowie der Orts- bzw. Gemeindeteile der Gemeinde Rosenau (insbesondere Gollwitz, Viesen und Warchau) planerisch ermittelt werden.

Die Anbindung soll mindestens auf den Fahrplan der Verbindungsrelation Ziesar – Wusterwitz – Brandenburg an der Havel bzw. auf die SPNV-Zugangsstelle Wusterwitz ausgerichtet sein bzw. an diese anschließen. Die Umsetzung kann sowohl konventionell als Linienverkehr, als flexible Betriebsform oder in Form eines innovativen On-Demand Angebots ausgeführt werden.

¹¹⁷ Vgl. PTV 2019.

Gleichzeitig soll eine optimierte Verbindung in den Zeiten der Schülerbeförderung zu den jeweiligen Schulstandorten erreicht werden, die möglichst umsteigefreie Fahrten beinhaltet. Dabei sollen in Zusammenarbeit mit der Stadt Brandenburg an der Havel auch weiterführende Schulstandorte in Brandenburg an der Havel berücksichtigt werden.

Aufbauend auf die Ergebnisse der planerischen Konzeption kann dann aus Sicht des Landkreises eine gemeinsame Umsetzungs- und Finanzierungsplanung zwischen Landkreis, den beteiligten kreisangehörigen Kommunen und den Verkehrsunternehmen erfolgen.

Für einen mittel- bis langfristigen Umsetzungshorizont soll auch der Einsatz autonomer Angebotsformen geprüft werden.

6.5 Maßnahmen zur Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur des kommunalen ÖPNV

6.5.1 ÖPNV-Beschleunigung

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt die Zielstellung, den kommunalen ÖPNV durch konsequente Beschleunigung zu verbessern.

Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV

Die Anordnung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen soll entsprechend der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zwar in der Regel nur dann erfolgen, wenn mindestens 20 Fahrzeuge des Linienverkehrs pro Stunde der stärksten Verkehrsbelastung verkehren, jedoch bekennt sich Landkreis zu einer deutlich verbesserten ÖPNV-Beschleunigung.

Daher ist aus Sicht des Landkreises im Einklang mit der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) auf Streckenabschnitten mit mehr als zwölf Fahrzeugen des Linienverkehrs in der Spitzenstunde eine Einrichtung von ÖPNV-Sonderfahrstreifen verkehrlich sinnvoll. Bei stark staubelasteten Straßenabschnitten, im Rückstaubereich vor Kreuzungen, Einmündungen und Kreisverkehren gilt dies auch bei weniger als zwölf Fahrzeugen.

Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Folgende Maßnahmen sollen aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark zur Umsetzung der Beschleunigung konkret weiterverfolgt bzw. umgesetzt werden:

- ◆ **Erhalt aller** derzeit im Bestand befindlichen **ÖPNV-Sonderfahrstreifen ohne Einschränkungen** (auch bei Unterschreiten des Orientierungswerts von zwölf Fahrzeugen je Spitzenstunde im Einzelfall),
- ◆ Beschleunigung durch Umsetzung eines **ÖPNV-Sonderfahrstreifens zwischen Geltow und Potsdam** in Fahrtrichtung Potsdam,

- ♦ **ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten** z.B. durch Ansteuerung von Lichtsignalanlagen oder Pflörtner-Lichtsignalanlagen an allen LSA-Knoten **an Verbindungsrelationen im Hauptnetz I, im Stadt-Umland-Verkehr TKS und Werder (Havel)** sowie an sonstigen LSA-Knoten mit vielen Fahrgastfahrten (ab 6 Fahrten je Spitzenstunde) sowie
- ♦ Umgestaltung der Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen.

Maßnahmen zur konsequenten Beschleunigung des kommunalen ÖPNV in den angrenzenden Oberzentren

Durch die starken verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem Landkreis und den angrenzenden Oberzentren Berlin, Brandenburg an der Havel sowie Potsdam wird der Landkreis im Benehmen mit den benachbarten Gebietskörperschaften folgende Ziele auch über das Kreisgebiet hinaus unterstützen:

- ♦ Freigabe der ÖPNV-Trasse im Bereich Potsdam, Zeppelinstraße, Charlottenstraße, Friedrich-Ebert-Str., Lange Brücke für die Linie 580 zur Vermeidung häufiger staubedingter Verspätungen,
- ♦ Erhalt und Ausbau aller ÖPNV-Sonderfahrstreifen sowie
- ♦ ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten.

6.5.2 Flächenvorhaltung bei Änderungen der Straßeninfrastruktur sowie bei Wohn- und Gewerbeflächenentwicklungen

Bei der Neuanlage oder Veränderung von Straßeninfrastrukturen sowie bei der zukünftigen Wohn- und Gewerbeflächenentwicklung sind ausreichende Querschnitte für die Begegnungsfälle Bus/Bus, für Haltestellen sowie für Wendemöglichkeiten vorzusehen.

Hierbei sind Schleppkurven von etwaigen Fahrzeuggrößen von Gelenkbussen (Gesamtlänge derzeit maximal ca. 21 m), Solobussen (Gesamtlänge ca. zwischen 11 und 15 m) und Kleinbussen zu berücksichtigen.

6.6 Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung

Die mittel- bis langfristige Weiterentwicklung der Mobilität im Landkreis Potsdam-Mittelmark erfordert über die grundlegenden Anforderungen an einen NVP hinaus eine breitere Handlungsperspektive. Daher werden nachfolgend aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark wesentliche Handlungsfelder für eine zukunftsorientierte Mobilitäts- und damit auch ÖPNV-Entwicklung definiert.

Abbildung 30: Übersicht Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung



Abbildung: IGES 2019.

Das Zukunftskonzept für eine innovative Mobilitätsentwicklung unterscheidet die zu verstetigenden Maßnahmenfelder des kommunalen und des betrieblichen Mobilitätsmanagements, die Förderung von Sharing-Konzepten und der Verkehrsträgerverknüpfung sowie die Unterstützung von digital vernetzten On-Demand- und autonomen Verkehren.

6.6.1 Kommunales und betriebliches Mobilitätsmanagement

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark verfolgt das Ziel der Umsetzung von Maßnahmen des kommunalen und betrieblichen Mobilitätsmanagements, um umwelt- und Klimaschutzpolitische Vorgaben zu unterstützen und die Nutzerzahlen von Angeboten des ÖPNV und von alternativen Mobilitätsangeboten deutlich zu erhöhen.

Dazu hat der Landkreis Potsdam-Mittelmark in Zusammenarbeit mit der Landeshauptstadt Potsdam eine Potenzialanalyse betriebliches Mobilitätsmanagement erstellen lassen. Das Ziel der Untersuchung war es, die bestehenden Potenziale zur Einführung und Unterstützung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements übergreifend für die Stadt Potsdam und den Landkreis Potsdam-Mittelmark aufzuzeigen. Die wesentlichen Empfehlungen sollen nunmehr durch den Landkreis initiiert bzw. umgesetzt werden.

Aufbau kommunales Mobilitätsmanagement

Kommunales Mobilitätsmanagement hat zum Ziel, die Mobilitätssituation im Landkreis Potsdam-Mittelmark nachhaltig zu verbessern und weiterzuentwickeln,

neue Nutzer für den Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV) sowie für alternative Mobilitätsangebote zu gewinnen und bestehende Nutzer zu binden.

Als Adressaten für ein zielgruppenspezifisches Mobilitätsmanagement kommen z.B. Betriebe, Schulen, Verbände, Interessensgemeinschaften und Netzwerke in Frage. Innerhalb der Kommunen sind die Fachabteilungen für die Organisation des Informations- und Erfahrungsaustauschs, die Beratung, Qualifizierung und Gewährleistung von Kooperationen zuständig.

Das kommunale Mobilitätsmanagement unterstützt im Wesentlichen die Unternehmen bei der Durchführung des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Hierbei agiert der Landkreis Potsdam-Mittelmark als Netzwerkmanager und Mobilitätskümmerer. Es wird eine operative Unterstützung durch die Verkehrsunternehmen erwartet.

Unterstützung betriebliches Mobilitätsmanagement

Zentrale Ziele des betrieblichen Mobilitätsmanagements beinhalten überwiegend folgende Elemente:

- ◆ Verbesserung/Erleichterung der Mitarbeitermobilität entsprechend der Bedürfnisse der Beschäftigten,
- ◆ Ökonomische und ökologische Optimierung der betrieblichen Mobilität (Dienstfahrten, Dienstreisen, Verkehre in Betriebsstandorten) sowie
- ◆ Effizienzsteigerung für betriebliche Fahrzeugflotten.

Unter dem Begriff „betriebliches Mobilitätsmanagement“ werden unterschiedlichste Maßnahmen verstanden, die jedoch immer anhand des konkreten Unternehmens und der spezifischen Situation auszuwählen und anzuwenden sind. Mögliche Beispielbereiche beinhalten:

- ◆ Fuhrparkmanagement,
- ◆ Dienstreisemanagement,
- ◆ ÖPNV-Anbindung und Angebot von Firmentickets,
- ◆ Verkehrsführung und Parkraummanagement für Pkw,
- ◆ Förderung des Radverkehrs und von Pedelecs,
- ◆ Förderung von Fahrgemeinschaften,
- ◆ Etc.

Es sollen u.a. folgende Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements geprüft und gezielt weiterentwickelt werden:

- ◆ VBB-Firmentickets,
 - ◆ Bereitstellen von Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
 - ◆ Einsatz von radbezogenen Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements (Firmenfahräder, Firmen-E-Fahräder),
 - ◆ Kooperation mit Sharing-Anbietern für Car- und Bikesharing,
 - ◆ Öffnung von kommunalen oder Firmenflotten für Sharing-Ansätze,
 - ◆ Unterstützung zur Einrichtung von Duschgelegenheiten und Schließfächern am Arbeitsplatz,
-

- ◆ Ausweisung von Parkflächen für Mitfahrgelegenheiten und E-Pkw,
- ◆ Mobilitätsgarantie, insbesondere bei Schichtarbeiten,
- ◆ Anbieten verschiedener Arbeitszeitmodelle, wie z.B. Home-Office,
- ◆ Abstimmung der Arbeitszeiten mit dem ÖPNV, insbesondere bei Ausbildungsbetrieben,
- ◆ Aktive Unterstützung zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie
- ◆ Mobilitätsberatung und Standortanalyse einzelner Unternehmen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark soll die Anbindung von Arbeitsplatzschwerpunkten bzw. Gewerbegebieten an den ÖPNV durch eine zeitnahe strategische Planung bzw. ein Monitoring im Zusammenhang mit der Gewerbeflächenentwicklung unterstützt werden.

Der Landkreis wirbt im Rahmen des kommunalen Mobilitätsmanagements aktiv bei den Unternehmen und Arbeitgebern, damit Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements verstärkt umgesetzt werden. Es sollen zur Maßnahmenumsetzung Unternehmen oder öffentliche Institutionen als Vorreiter gewonnen werden, die eine entsprechende regionale Vorbildfunktion wahrnehmen, indem sie Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements umsetzen und ihre positiven Erfahrungen mit interessierten Unternehmen teilen und über die Vorteile der Maßnahmenumsetzung regional berichten.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark unterstützt die Unternehmen und Arbeitgeber dabei soweit möglich.

6.6.2 Sharing-Konzepte

Der Landkreis unterstützt die Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten in den Bereichen **Car- und Bikesharing** ausdrücklich, da hierdurch positive Effekte für Verlagerungen vom MIV auf öffentliche oder gemeinschaftliche Mobilitätsformen erwartet werden.

Das Modellprojekt „Aufbau einer Mobilitätsmanagementzentrale“ des Integrierten Klimaschutzkonzeptes des Landkreises¹¹⁸ sieht eine weitere Förderung, u.a. von Carsharing, zur Reduzierung des MIV und Stärkung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor.

Die Weiterentwicklung der Standorte der Fahrradverleihstationen des Anbieters nextbike im Bereich Werder (Havel) („PotsdamRad“) wird durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark ebenfalls ausdrücklich begrüßt. Für die Region TKS ist es im Sicht des Landkreises bei einer möglichen Ausweitung die Kompatibilität mit dem Leihradsystem „Nextbike Berlin“ sehr wichtig.

¹¹⁸ Vgl. Landkreis Potsdam-Mittelmark (Hrsg.) 2018a.

6.6.3 Weiterentwicklung von Verknüpfungspunkten zu Mobilitätsstationen

Zur Verbesserung der intermodalen Mobilität unterstützt der Landkreis Potsdam-Mittelmark die Umsetzung von Mobilitätsstationen. Diese sollen den Zugang zu verschiedenen Verkehrsmitteln und Mobilitätsdienstleistungen gebündelt an einem Ort fördern.

Abbildung 31: Wesentliche Ziele von Mobilitätsstationen



Abbildung: IGES 2019.

Mobilitätsstationen werden grundlegend so konzipiert, dass sie auf die lokalen und sich ggf. weiterentwickelnden Bedürfnisse an den Standorten angepasst werden können. Sie dienen u.a. der Stärkung und Förderung der Nahmobilität. In Abbildung 31 sind die wesentlichen Ziele von Mobilitätsstationen zusammengefasst dargestellt.

An einer Mobilitätsstation werden verschiedene Verkehrsmodi (z.B. Bus, Pkw Fahrrad, Taxi, etc.) räumlich zentral und unter Berücksichtigung einer hohen Aufenthalts- und Vernetzungsqualität miteinander verknüpft. Zentrale Komponenten sind dabei

- ◆ Bedarfsgerechter Angebotsumfang unterschiedlicher Verkehrsmodi,
- ◆ Kurze, fußläufige und barrierefreie Wege zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Umfassendes Informationsangebot an den Mobilitätsstationen sowie vorab über entsprechende Informationsmedien (z.B. Internet),
- ◆ Verkehrsmittelübergreifende einheitliche Vermarktung sowie ggf.
- ◆ Gemeinsame Zugangsmedien und Abrechnungsmöglichkeiten (Mobilitätskarte).

Mobilitätsstationen sollten in Abhängigkeit der zu verknüpfenden Verkehrsmodi über folgende Ausstattungsmerkmale verfügen:

- ◆ Hochwertige Haltestellenausstattung,
- ◆ Barrierefreie Zuwegung sowie Übergang zwischen den Verkehrsmodi,
- ◆ Grundangebot an verkehrsmittelübergreifenden und barrierefreien Informationen inklusive DFI für den ÖPNV,
- ◆ Wiedererkennbarkeit als ÖPNV-Zugangsstelle und Mobilitätsstationen durch flächendeckende Verwendung von identitätsstiftenden Elementen,
- ◆ Überdachte und gut einsehbare Fahrradabstellanlagen,
- ◆ Kurzzeitparkplätze ohne Behinderung des Busverkehrs sowie
- ◆ Stellflächen für Carsharing-Fahrzeuge sowie Bikesharing-Angebote.

Darüber hinaus werden folgende zusätzliche Ausstattungsmerkmale empfohlen:

- ◆ Sichere Fahrradabstellanlagen z.B. Fahrradboxen,
- ◆ Ladeinfrastruktur für Pedelec,
- ◆ Toiletten (barrierefrei zugänglich) mit Wickelmöglichkeiten,
- ◆ Stellplätze mit Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge,
- ◆ Ausweisung von Park+Ride-Stellplätzen,
- ◆ Taxi-Stellplätze,
- ◆ Kostenfreier Internetzugang über WLAN-Hotspots,
- ◆ weiterführende Informationsangebote ggf. als mobile Applikation sowie Info-Rufnummer.

Im Kreisgebiet sollte die Weiterentwicklung der in Tabelle 31 genannten Hauptverknüpfungspunkte zu Mobilitätsstationen - aber auch von einzelnen weiteren Zugangsstellen (Bushaltestellen) - insbesondere im Zusammenhang mit der verbesserten Verknüpfung zum Fahrrad geprüft werden.

Die Stationen sind je nach Bedarf und Flächenverfügbarkeit vor Ort modular und skalierbar zusammengesetzt, um eine flexible, kostengünstige und auf die Nachfrage angepasste Ausstattung zu ermöglichen. Dabei sollte je Bestandteil ein Grundmodul als „kleinste und erweiterbare Einheit“ entwickelt werden. Dies betrifft insbesondere die Thematik der Radabstellanlagen.

Es wird daher angestrebt, die Verknüpfung von (sicherer) Fahrradabstellanlage und Zugangsstelle des ÖPNV als kleinste Einheit einer Mobilitätsstation zu entwickeln. Für die Gestaltung der Mobilitätsstationen ist ein einheitliches Corporate Design mit Wiedererkennungswert zu entwickeln, dass die regionale Identität des Landkreises repräsentiert.

Eine weitergehende Prüfung der konkreten Umsetzungsmöglichkeiten wird unter Einbindung relevanter Akteure (z.B. betroffene Bevölkerung, Stadt bzw. Gemeinde, Verkehrsunternehmen und Sharinganbieter, Aufgabenträger ÖPNV, Integrations- bzw. Behindertenbeauftragte und weitere Interessenvertreter etc.) empfohlen. Die in Kapitel 7.4 genannten Fördermöglichkeiten sollten ausgeschöpft werden.

6.6.4 On-Demand- und autonome Verkehre

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat das Interesse, zukunftsweisende Technologien im Verkehrsbereich zu fördern und zu unterstützen. Er definiert daher nachfolgende Maßnahmen, die in engem Zusammenwirken zwischen Landkreis, Verkehrsunternehmen und den jeweils weiteren betroffenen Akteuren hinsichtlich möglicher Chancen und Risiken geprüft und ggf. in Richtung der Umsetzung konkretisiert werden sollen.

Digital vernetzte On-Demand-Lösungen

Der Landkreis unterstützt folgende Strategien:

- ◆ Prüfung von Geschäftsmodellen der On-Demand-Mobilität im Hinblick auf Kompatibilität zum kommunalen ÖPNV. Prämisse ist dabei, dass On-Demand-Lösungen als integrierter Bestandteil des kommunalen ÖPNV konzipiert werden. Eine Kannibalisierung des ÖPNV durch nicht integrierte Lösungen wird ausdrücklich abgelehnt.
- ◆ Prüfung der Substituierbarkeit von schwach nachgefragten ÖPNV-Angeboten durch innovative On-Demand-Mobilität bei gleichzeitiger Steigerung der Beförderungsqualität (Tür-zu-Tür statt Haltestelle-zu-Haltestelle)

Schaffung von Voraussetzungen für den Einsatz autonomer Lösungen im ÖPNV

Die Weiterentwicklung der Mobilfunknetze (5G) oder intelligenter Straßeninfrastrukturen dürfen aus Sicht des Landkreises nicht nur auf zentrale Bereiche in Metropolen beschränkt bleiben, sondern müssen flächig überall verfügbar sein.

Experimentierfeld elektrisches und/oder autonomes Fahren

Der Landkreis unterstützt die Prüfung von Einsatzszenarien und Möglichkeiten für autonome ÖPNV-Angebote (z.B. als Shuttle im Stadt- bzw. Stadt-Umland-Verkehr, zur Abbildung von schwach nachgefragten Relationen, zur Erschließung von Verknüpfung („letzte Meile“) oder zur verbesserten Anbindung von Schwerpunktzielen wie Arbeitsplatzschwerpunkten etc.). Mögliche Testfelder sollen gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen entwickelt werden.

Ideen für Testfelder könnten z.B.

- ◆ ein BRT-Vorlaufbetrieb für die S-Bahn-Verlängerung von S-Bahnhof Teltow nach Stahnsdorf, Sputendorfer Str. (ggf. teilautomatisch oder teilautonom),
- ◆ Green Park Stahnsdorf,
- ◆ Altstadtinsel Werder (Havel) oder
- ◆ ländliche Räume des Landkreises, z.B. Zubringer zu PlusBus-Angeboten, Bereich Wiesenburg/Mark bzw. Bad Belzig, Bereich Gemeinde Bensdorf mit ihren Ortsteilen oder Bereiche Gemeinde Rosenau, etc.

sein.

7. ÖPNV-Management: Organisation, Steuerung, Investition und Finanzierung

7.1 ÖPNV-Management

7.1.1 Aufgabenträgerorganisation und Koordination

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist Aufgabenträger für den kommunalen ÖPNV, Träger der Schülerbeförderung im Landkreis und zuständige örtliche Behörde i. S. v. Art. 2 Buchstabe c der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007. Institutionell werden die entsprechenden Aufgaben durch den Fachbereich Sicherheit, Ordnung und Verkehr, Fachdienst Verkehrsmanagement der Kreisverwaltung wahrgenommen. Das operative ÖPNV-Management führen die betriebsführenden Verkehrsunternehmen durch.

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 verkehrsträger- übergreifenden Tarif- und Verkehrsgemeinschaft im Rahmen des VBB. Mitglieder der Tarif- und Verkehrsgemeinschaft sind die Verkehrsunternehmen, die Inhaber der Liniengenehmigungen nach den §§ 42 und 43 PBefG sind. Die Zusammenarbeit erfolgt auf der Grundlage von Kooperationsverträgen.

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 Tarifantragsrecht bei den Genehmigungsbehörden der Länder Berlin und Brandenburg wahr.

Zusätzlich zu den Aufgaben der Organisation und Förderung des kommunalen ÖPNV hat der Landkreis nach § 10 ÖPNVG und der dazu erlassenen ÖPNVfV die Ausgabenverantwortung für die zweckgebundene Zuweisung des Landes. Diese schließt Mittel nach §§ 5 und 8 des RegG, nach §§ 3 und 4 des EntflechtG, zweckgebunden für die Investitionsförderung sowie Haushaltsmittel des Landes ein. Seit dem Jahr 2008 werden auch die Ausgleichsmittel für die Schülerbeförderung bis zu diesem Zeitpunkt gemäß § 45a PBefG bzw. nach der Personenbeförderungsausgleichsverordnung (PBefAusglV) über die Aufgabenträger geleitet, so dass insgesamt ein erheblich größeres Finanzvolumen durch die Aufgabenträger zu verwalten sowie effizient entsprechend der Ziele der ÖPNV-Förderung des Landkreises

einzusetzen sind. Dabei müssen auch wichtige Aufgaben einer „regionalen Genehmigungsbehörde für die Investitionsförderung“ übernommen werden, da sich das Land mit seiner Genehmigungsbehörde nach § 10 Absatz 5 ÖPNVG auf die investive Förderung ausgewählter Großvorhaben sowie Vorhaben mit besonderer Landesbedeutung beschränkt.

Bei den Aufgaben des Aufgabenträgers handelt es sich insbesondere um:

1. Die Veröffentlichung der Vorinformation über eine beabsichtigte Vergabe im Supplement des Amtsblattes der Europäischen Gemeinschaften gemäß Transparenzvorschriften des Art. 7 Abs. 2 der VO 1370/2007 und die Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde über die Einholung eigenwirtschaftlicher Anträge.
2. Die Vergabe von Leistungen und die Ausgleichsfinanzierung für die auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nach den primärrechtlich geltenden Bestimmungen der EU-Verordnung 1370/2007 in schwieriger Abstimmung mit damit noch nicht übereinstimmenden nationalen Vergabevorschriften.
3. Der jährliche Nachweis gemäß Art. 6 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007 und des zugehörigen Anhangs über den Nettoeffekt der vergebenen Leistungen und den Ausschluss nicht beihilferechtskonformer Überkompensationen.
4. Die Zuarbeit zur jährlichen Erstellung und Veröffentlichung eines ÖPNV-Jahresberichts gemäß Art. 7 Absatz 1 der VO (EG) 1370/2007, der alle gemeinwirtschaftlichen Leistungen umfasst (gemeinsam für alle Aufgabenträger durch den VBB).
5. Die Vergabe von Leistungen unter notwendiger Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde zur Überwindung der Differenzen zwischen europäischem und nationalem Vergaberecht auf der einen Seite und der Erteilung von Liniengenehmigungen auf der anderen Seite, d. h. im Widerspruch zwischen Vergaberecht und Verwaltungsrecht.
6. Zusätzliche Beantragung, Vereinnahmung, Verteilung und Abrechnung der zweckgebundenen Mittel für Ausgleichszahlungen auf Zeitfahrausweise des Ausbildungsverkehrs nach § 1 Absatz 3 ÖPNVFV BB (ehemals nach § 45a PBefG).
7. Der Nachweis des investiven Verwendungsanteils an den Landesmitteln nach § 1a ÖPNVFV BB.
8. Die rechtliche Absicherung aller Organisationsprozesse, insbesondere in den vorstehenden Punkten 1 - 6.

Gemäß § 5 Abs. 1 ÖPNVG BB sollen die (benachbarten) Aufgabenträger bei der Organisation und Gestaltung der ÖPNV-Angebote zusammenarbeiten und ihre Verkehrsunternehmen ebenfalls zur entsprechenden Kooperation veranlassen und sie dabei unterstützen. Diese Kooperation ist mit Bezug auf § 3 ÖPNVFV BB auch relevant für den Anspruch auf Landeszuwendungen für die Realisierung verkehrlicher Verflechtungen i. S. v. § 5 ÖPNVG BB.

Im Rahmen der PBefG-Novelle zum 1. Januar 2013 wurden die Aufgabenträger gegenüber den Genehmigungsbehörden gestärkt. Es kam in diesem Rahmen zu einer Kompetenzabgrenzung zwischen den Genehmigungsbehörden und den für die Auftragserteilung zuständigen Aufgabenträgern, so dass der Landkreis Potsdam-Mittelmark Anforderungen an das Verkehrsangebot gegenüber den Genehmigungsbehörden selbst definieren kann.

7.1.2 Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation

Nachfolgend werden die Funktions- und Aufgabenbereiche der ÖPNV-Organisation als Aufgabenzuordnung zwischen dem Landkreis Potsdam-Mittelmark als Aufgabenträger und den Verkehrsunternehmen als Verkehrsleistungserbringer dargestellt. Darüber hinaus liegen einige Aufgaben im Verantwortungsbereich der Städte und Gemeinden.

Aufgabenträger (Landkreis Potsdam-Mittelmark)

- ◆ Wahrnehmung hoheitlicher Rechte, Planungs- und Finanzierungshoheit
- ◆ Gesellschafterfunktionen im VBB
- ◆ Gesellschafterfunktionen bei der regiobus Potsdam Mittelmark GmbH
- ◆ Abschluss Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, vertragliche Regelung der Vergabe und Finanzierung
- ◆ Erstellung und Beschlussfassung NVP, einschl. Linienbündelung und Richtlinie zur Investitionsförderung

Aufgabenträgermanagement (Landkreis Potsdam-Mittelmark)

- ◆ Strategische Planung des ÖPNV-Angebotes, Erarbeitung von Richtlinien für die Weiterentwicklung des ÖPNV-Systems aus der Sicht des Aufgabenträgers
 - ◆ Vorbereitung des Nahverkehrsplanes und Durchführungskontrolle
 - ◆ Wahrnehmung der zunehmenden Aufgaben des Aufgabenträgers im Rahmen der Liniengenehmigungsverfahren, einschl. Linienbündelung
 - ◆ Angebotsabstimmung auf der Aufgabenträgerebene bei grenzüberschreitenden Verkehren
 - ◆ Beantragung, Vereinnahmung und Ausgabe der Landesmittelzuführungen zur Förderung des kommunalen ÖPNV im Landkreis
 - ◆ Vorbereitung und Durchführung der Leistungsvergaben
 - ◆ Vorbereitung Leistungsvereinbarung mit den Inhabern der Liniengenehmigungen, Vorbereitung vertraglicher Anpassungen (Bestellerfunktion)
 - ◆ Kontrolle und Abrechnung der vereinbarungsgerechten Leistungsdurchführung
 - ◆ Vorbereitung der Genehmigung und Durchführungskontrolle für Investitionsförderung Infrastruktur
 - ◆ Mobilitätsmanagementzentrale/Mobilitätsagentur
-

Aufgaben Verkehrsunternehmen (Betreiber)

- ◆ Erstellung der konzessionierten und bestellten ÖPNV-Leistungen
- ◆ Operatives ÖPNV-Management, Betriebslenkung, Verkehrsleitstelle
- ◆ betriebliche Planung und Erstellung der Fahrpläne für das Konzessionsgebiet
- ◆ Leistungs- und Qualitätsnachweis gegenüber dem Aufgabenträger, Führung und Übergabe statistischer Angaben, Durchführung von Erhebungen
- ◆ Leistungsbestellung bei den Nachauftragnehmern und deren Abrechnung
- ◆ ÖPNV-Marketing in Abstimmung mit dem VBB
- ◆ Abwicklung der über die Leistungsvereinbarung und -finanzierung abgeholzten Investitionsförderung für Fahrzeuge
- ◆ Serviceleistungen inkl. Beschwerdemanagement, Kundenkommunikation
- ◆ Vertrieb von Fahrausweisen
- ◆ Mitwirkung bei der Tarifgestaltung
- ◆ Mitwirkung bei der Erstellung des NVP im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben
- ◆ Abstimmung mit anderen Verkehrsunternehmen

Aufgaben Straßenbulasträger (z.B. kreisangehörige Städte und Gemeinden, Land, etc.)

- ◆ Planung, Finanzierung, Neubau und Ausbau sowie Betrieb und Instandhaltung der ÖPNV-Infrastruktur (öffentliche Verkehrsflächen und Haltestellen)

Aufgaben kreisangehörige Städte und Gemeinden

- ◆ ÖPNV-Finanzierung für Verkehre, die als freiwillige Aufgabe über die durch den Landkreis abgesicherten Verkehrsleistungen hinaus gewünscht sind
- ◆ Betreuung von ÖPNV-Gutachten aus kommunaler Sicht
- ◆ Abstimmung mit Landkreis und Verkehrsunternehmen

7.1.3 Zusammenarbeit im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist Gesellschafter der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH. Alle im kommunalen ÖPNV des Landkreises tätigen Verkehrsunternehmen sind Partner im VBB und nach Maßgabe des „Kooperationsvertrages der Verbundverkehrsunternehmen in Berlin und Brandenburg und der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH“ tätig.

Die Kooperation betrifft im Wesentlichen:

- ◆ Die Anwendung des „Gemeinsamen Tarifes der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) und dessen Vertrieb nach den im VBB geltenden Grundsätzen,
 - ◆ die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren und die Unterzeichnung des Einnahmenaufteilungsvertrages für den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg nebst seinen Ergänzungen,
 - ◆ die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten, aktuellen Störungsinformationen mit dem vom VBB zur
-

Verfügung gestellten HAFAS Information Manager sowie die Gewährleistung eines aktiven ITCS-gestützten Anschlussmanagements mit anderen Verkehrsunternehmen,

- ◆ die deutliche Kennzeichnung aller Fahrzeuge und Vertriebs-/ Informationsstellen mit dem VBB-Logo sowie die Einhaltung der Vorgaben des Fahrgastinformationshandbuchs des VBB bei der Gestaltung von Fahrgastinformationsprodukten,
- ◆ die Zusammenarbeit mit der VBB GmbH, insbesondere die aktive Teilnahme an den Gremien des VBB (Beirat der Verkehrsunternehmen, Facharbeitskreise, Arbeitsgruppen),
- ◆ den Daten- und Informationsaustausch mit der VBB GmbH und dem Aufgabenträger, insbesondere die Bereitstellung von Daten aus Verkehrserhebungen für die Erfüllung der Aufgaben des Verkehrsverbundes und des Aufgabenträgers,
- ◆ die ggf. spätere Beteiligung an einem Qualitätsmanagementsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Verkehrsunternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätsscouts des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg sowie
- ◆ die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem kommunalen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

Weiterentwicklung der Aufgabenverteilung

Aus Sicht des Landkreises Potsdam-Mittelmark ist insbesondere im Bereich der Fahrgastinformation ein verstärktes Engagement des VBB erforderlich, um die Sicherstellung einer barrierefreien Nutzung des ÖPNV-Systems sicherzustellen. In diesem Zusammenhang sollten durch den VBB geeignete Formen der Fahrgastinformation, z.B. für sehingeschränkte bzw. blinde Menschen, untersucht und entwickelt bzw. nach Möglichkeit in bestehende Angebote integriert werden. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wird den VBB dabei nach Möglichkeit unterstützen.

7.2 Qualitätssteuerung und Qualitätscontrolling sowie Berichtswesen (inkl. Datenbereitstellung)

Die Qualitätssteuerung ist Teil der Controllingfunktionen aus Sicht der Aufgabenträgerebene sowie der internen Unternehmensführung auf Betreiberebene. Basis dafür sind die vertraglich vereinbarten Anforderungen an die Leistungsqualität, die idealerweise den Vorgaben des NVP entsprechen sollen.

Nachweis der Betriebsqualität

Es werden folgende Anforderungen zum Nachweis der Betriebsqualität an die Verkehrsunternehmen gestellt. Diese umfassen mindestens folgende Berichtspflichten:

- ◆ Sofortberichte mindestens in Textform (elektronische Übermittlung) bei

- Fahrtausfällen und Verspätungen in größerem Umfang aufgrund der Witterungslage oder einer Großstörung im Straßennetz (als unverzügliche allgemeine Meldung sowie zusammenfassende Auflistung der betroffenen Fahrten/Linien bis zum folgenden Arbeitstag 10 Uhr),
- Vorfällen im Sinne der Meldepflicht von § 6 BOKraft,
- Dem Zurückbleiben von Fahrgastgruppen > 30 Personen ohne zeitnahe Ersatzbeförderung innerhalb von 30 Minuten,
- ◆ Monatsberichte in elektronischer Form aufbauend auf Vorlagen des Landkreises zu Verspätungen, verfrühten Abfahrten, Ausfällen von Fahrten sowie Störungen (Darstellung als vollständige prüffähige Statistik, gegliedert nach Verspätungsklassen und zusätzlich nach Verspätungsursachen) unter Berücksichtigung der in Kapitel 5.2 beschriebenen Zuverlässigkeit- und Pünktlichkeitskriterien,
- ◆ Quartalsberichte in elektronischer Form aufbauend auf Vorlagen des Landkreises als Zusammenfassung der Inhalte der Monatsberichte, zusätzlicher Auflistung aller Fälle mit nicht vertragskonformen Fahrzeugeinsatz sowie ggf. weitere Darstellungen, die mit der Vorabbekanntmachung konkretisiert werden,
- ◆ Qualitätsbericht (jährlich) u.a. mit folgenden Nachweisen und Informationen:
 - Zusammenfassung der Monats- und Quartalsberichte,
 - Abweichungen vom planmäßigen Betriebsprogramm aufgrund von Baustellenfahrplänen,
 - Nachweis über eingesetzte Fahrzeuge durch eine Fahrzeugübersicht der zum 31.12. des Berichtsjahres eingesetzten Fahrzeuge unter Angabe Fahrzeugtyp, Ausstattungsmerkmale (vgl. Kapitel 5.8), Erstzulassungsdatum, Emissionsklasse etc.,
 - Nachweis über die Qualifikation der Beschäftigten im Fahrdienst unter Angabe der durchgeführten Schulungen (Berufskraftfahrerqualifizierung und weitere Schulungen) und Einstellungsvoraussetzungen,
 - Nachweis der Einhaltung der Fahrzeugkapazitäten,
 - Bericht zu Maßnahmen zur Fahrgastinformation, Vertrieb und Marketing inkl. ausgegebene Informationsmedien (Art und Umfang),
 - Bericht zur Überprüfung der Haltestellenausstattung auf Vollständigkeit und Beschädigungsfreiheit (ggf. in Form Aktualisierung Haltestellenkataster) inkl. summarische Ausweisung durchgeführter Reparaturmaßnahmen,
 - Nachweise zum Beschwerdemanagement (Dokumentation zusammenfassend nach Themen unter Angabe der Bearbeitungszeiten und Abhilfestatus),
 - Nachweise zur Inanspruchnahme von Kundengarantien sowie
 - Summarischer Nachweis erhobener erhöhter Beförderungsentgelte samt Grund.

Bestandteil der Berichtspflichten sind Begründungen für etwaige Schlechtleistungen, um zu bewerten, ob die Schlechtleistungen dem Verantwortungsbereich des

Verkehrsunternehmens zuzurechnen sind (z.B. höhere Gewalt, Witterungseinflüsse etc.).

Weitere Berichtspflichten können u.a. zur Erfüllung gesetzlicher oder vertraglicher Anforderungen und Berichtspflichten entstehen.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wird unabhängig von den vorgenannten Vorgaben prüfen, ob und welche Anpassungen der Nachweispflichten zukünftig erforderlich sein werden.

Monitoring der Verkehrsleistungen

Für ein kontinuierliches Qualitätsmonitoring und -management ist die Erhebung von Quelldaten unumgänglich. Dabei wird ein digitales (ggf. zusätzlich zu einem analogen) Datenaustauschformat festgelegt, welches für alle Beteiligte einheitlich und verbindlich ist und sich u.a. an den Anforderungen zum Datenaustausch im Rahmen der Datendrehscheibe des VBB sowie am Verfahren zur Einnahmenaufteilung im VBB-Tarif orientiert.

Die Verkehrsunternehmen stellen dem Aufgabenträger nach Anforderung elektronische Fahrplandaten, Störungsmeldungen und Echtzeitinformationen aller durchgeführten Fahrten zur Verfügung.

Die Verkehrsunternehmen ermöglichen eine laufende Überprüfung, Monitoring und Abrechnung des Verkehrsangebots durch den Aufgabenträger (Fahrgastnachfrage, Erlöse aus Fahrausweisen, Daten zum Betriebsablauf z.B. aus ITCS-Systemen etc.).

Monitoring von Leistungs- und Erlösdaten

Um durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark eine strategische Planung von Mobilitätsangeboten des ÖPNV zu ermöglichen, sollen darüber hinaus folgende Leistungs- und Erlösdaten mindestens jährlich in elektronischer Form bereitgestellt werden:

- ◆ Anzahl der Fahrgäste (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, Jahreswerte etc.),
- ◆ Ein- und Aussteigerzahlen (je Haltestelle, nach Verkehrstagen, Jahreswerte etc.),
- ◆ Daten über die Auslastung einzelner Linien z.B. als Tagesganglinie,
- ◆ Daten über Fahrgelderlöse nach Tarifbestandteilen sowie
- ◆ Fahrplan- und Nutzwagenkilometer (je Linie, nach Verkehrstagen, nach Bedienform, nach Gebietskörperschaft (je Kreisgebiet/Stadtgebiet, Jahreswerte etc.).

Ergänzende Instrumente der Marktforschung

Als ergänzende Elemente zum Monitoring und zur Weiterentwicklung der Verkehrsleistungen sollen regelmäßige Zählungen, Befragungen zur Zufriedenheit und allgemeine Marktforschung durchgeführt werden. Diese sollen mit dem VBB koordiniert und ggf. gemeinsam durchgeführt werden.

Linienbündel in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark

- ◆ Die bisherigen Teilnetze 1 und 8 werden zum **Linienbündel Nord-Süd** zusammengefasst.
- ◆ Das Teilnetz 2 wird zum **Linienbündel Brück** umbenannt.
- ◆ Das Teilnetz 3 wird neu als **Linienbündel Lehnin** bezeichnet.
- ◆ Die Linien 546 (Teilnetz 4) und 549 (Teilnetz 5) bilden das **Linienbündel Treuenbrietzen** mit **Unterteilung in zwei Lose**.
- ◆ Die Teilnetze 6 und 7 werden zum **Linienbündel Fläming** mit **Unterteilung in zwei Lose** zusammengefasst.

Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln und Laufzeitende der Liniengenehmigungen

Die Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln und die derzeitigen Laufzeiten der Liniengenehmigungen werden in Tabelle 39 zusammengefasst.

Tabelle 39: Linienbündel mit Linienzuordnung und Laufzeitende der Liniengenehmigungen

Linienbündel	Lose	Liniennummern	Laufzeit bis
Nord-Süd	-	551, 552, 553, 555, 558, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 569, 571, 572, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 601, 602, 607, 608, 610, 611, 613, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, N12, N13, X1, X43	31.05.2026
Brück	-	541, 542, 543, 545	31.05.2026
Lehnin	-	548, 550, 554, 556, 566, 567, 568	31.05.2026
Treuenbrietzen	Los 1 Treuenbrietzen Nord	546	31.05.2026
	Los 2 Treuenbrietzen Süd	549	31.05.2026
Fläming	Los 1 Fläming Ost	559, 593, 596	31.05.2026
	Los 2 Fläming West	591, 592	31.05.2026

Daten: Landkreis Potsdam-Mittelmark, Angaben der Verkehrsunternehmen.
Anmerkung: Die konkreten Angaben zu Linienverläufen werden in Anhang A3 dargestellt.

7.3.2 Vergabe von Leistungen des kommunalen ÖPNV

Die Anforderungen der VO (EG) 1370/2007 und des PBefG bilden den Rahmen für die rechtskonforme Weiterentwicklung der Leistungsvergabe des Angebots im kommunalen ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat das Verkehrsunternehmen regiobus PM als internen Betreiber auf Basis eines öDA über öffentliche Personenverkehrsdienste gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 mit der Erbringung der durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark als Aufgabenträger gewünschten Verkehrsleistung in den bisherigen Teilnetzen 1 und 8 direkt betraut.

Darüber hinaus hat der Landkreis Potsdam-Mittelmark die bisherigen Teilnetze 2 bis 7 an die Verkehrsunternehmen Omnibusbetrieb Gustav Wetzel, Fritz Behrendt OHG, Sabinchen Touristik GmbH, A. Reich GmbH, Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange und Omnibusverkehr Armin Glaser als Vergabe unterhalb der „Bagatellgrenze“ gemäß Artikel 5 Absatz 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 direkt vergeben.

Beabsichtigte Form der Leistungsvergabe

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark beabsichtigt für den Zeitraum ab 01.06.2026 eine erneute Vergabe der Leistungen in Form eines öDA gemäß Artikel 5 Abs. 2, Art. 3 Abs. 1 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe an den internen Betreiber bzw. gemäß Artikel 5, Abs. 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer Direktvergabe unterhalb der „Bagatellgrenze“ bzw. an kleine und mittlere Unternehmen (KMU).

Linienbündel Nord-Süd:

- ◆ Die Verkehrsleistungen des Linienbündels Nord-Süd werden bis 31.05.2026 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch das kreiseigene Unternehmen regiobus PM erbracht.
- ◆ Der Landkreis Potsdam-Mittelmark beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.05.2026 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe an einen internen Betreiber**.

Linienbündel Brück:

- ◆ Die Verkehrsleistungen des Linienbündels Brück werden bis 31.05.2026 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch das Unternehmen Omnibusbetrieb Gustav Wetzel erbracht.
 - ◆ Der Landkreis Potsdam-Mittelmark beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.05.2026 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe unterhalb der „Bagatellgrenzen“ bzw. an KMU**.
-

Linienbündel Lehnin:

- ♦ Die Verkehrsleistungen des Linienbündels Lehnin werden bis 31.05.2026 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch das Unternehmen Fritz Behrendt OHG erbracht.
- ♦ Der Landkreis Potsdam-Mittelmark beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.05.2026 eine Vergabe in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe unterhalb der „Bagatellgrenzen“ bzw. an KMU.**

Linienbündel Treuenbrietzen:

- ♦ Die Verkehrsleistungen des Linienbündels Treuenbrietzen werden bis 31.05.2026 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch die Unternehmen Sabinchen Touristik GmbH (Los 1) und A. Reich GmbH (Los 2) erbracht.
- ♦ Der Landkreis Potsdam-Mittelmark beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.05.2026 eine separate Vergabe der beiden Lose in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe unterhalb der „Bagatellgrenzen“ bzw. an KMU.**

Linienbündel Fläming:

- ♦ Die Verkehrsleistungen des Linienbündels Fläming werden bis 31.05.2026 auf Basis eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags als gemeinwirtschaftliche Leistung durch die Unternehmen Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange (Los 1) und Omnibusverkehr Armin Glaser (Los 2) erbracht.
- ♦ Der Landkreis Potsdam-Mittelmark beabsichtigt für den Zeitraum nach dem 31.05.2026 eine separate Vergabe der beiden Lose in Form eines **öffentlichen Dienstleistungsauftrags** (öDA) gemäß Artikel 5 Absatz 4 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Basis einer **Direktvergabe unterhalb der „Bagatellgrenzen“ bzw. an KMU.**

Voraussetzungen zur Direktvergabe an interne Betreiber sowie Anstreben einer Dienstleistungskonzession

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

- ♦ Aufgabenträger kontrollieren Verkehrsunternehmen,
 - ♦ Verkehre auf örtlichen Zuständigkeitsbereich beschränkt,
 - ♦ Keine Beteiligung an wettbewerblichen Vergabeverfahren außerhalb Zuständigkeitsbereich,
 - ♦ Erbringung des überwiegenden Teils der Verkehrsleistungen durch das Verkehrsunternehmen selbst (Selbsterbringungsquote) sowie
-

- ♦ Überkompensationskontrolle durch Aufgabenträger (gemäß Art. 6 Abs. 1, Anhang VO (EG) 1370/2007).

Es bedarf einer rechtzeitigen Überprüfung des Vorliegens dieser Voraussetzungen durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark.

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

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

Voraussetzungen zur Direktvergabe unterhalb der „Bagatellgrenzen“ bzw. an KMU

Vergaben unterhalb der „Bagatellgrenze“ bzw. an KMU sind nach Art. 5 Abs. 4 VO (EG) 1370/2007 bei Erfüllung der folgenden Voraussetzungen zulässig:

- ♦ Vergaben unterhalb der „Bagatellgrenze“: Geschätzte Jahresdurchschnittswert weniger als 1 Mio. Euro oder jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung weniger als 300.000 km,
- ♦ Vergaben an KMU mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen: Geschätzte Jahresdurchschnittswert weniger als 2 Mio. Euro oder jährliche öffentliche Personenverkehrsleistung weniger als 600.000 km,
- ♦ Erbringung des überwiegenden Teils der Verkehrsleistungen durch das Verkehrsunternehmen selbst (Selbsterbringungsquote) sowie
- ♦ Überkompensationskontrolle durch Aufgabenträger (gemäß Art. 6 Abs. 1, Anhang VO (EG) 1370/2007).

Es bedarf einer rechtzeitigen Überprüfung des Vorliegens dieser Voraussetzungen durch den Landkreis Potsdam-Mittelmark.

7.4 Realisierungs- und Finanzierungsrahmen: Finanzierung des kommunalen ÖPNV

7.4.1 Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg

Die Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg wird im Wesentlichen durch das ÖPNVG BB sowie durch die ÖPNVFV geregelt. Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind entsprechend § 9 Abs. 1 ÖPNVG BB nach Möglichkeit durch **Fahrgelderträge** zu decken.

Deckungsfehlbeträge werden entsprechend § 9 Abs. 3 ÖPNVG BB durch die Aufgabenträger getragen, soweit sie diese im Sinne einer Abdeckung gemeinwirtschaftlicher Lasten veranlasst haben und sie in ihrem Gebiet entstehen. An die Stelle verschiedener Einzelförderungen und Förderstränge ist dazu seit 2005 eine erhöhte pauschalierte Zuweisung an die kommunalen Aufgabenträger getreten. Die Einzelförderungen wurden durch ÖPNV-Mittelzuweisungen an die kommunalen Aufgabenträger ersetzt.

Gemäß § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB stellt das Land Brandenburg den Landkreisen und kreisfreien Städten jährlich 85 Millionen Euro als zweckgebundene Zuweisung zur Unterstützung bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben- und Ausgabenverantwortung zur Verfügung. Diese **Landeszuweisung** beinhaltet Mittel entsprechend dem Regionalisierungsgesetz, dem Entflechtungsgesetz in Verbindung mit dem Gemeindeverkehrs-, Wohnraum-, Hochschul- und Bildungs-Förderungsgesetzes sowie Mittel nach Maßgabe des Landeshaushaltes.

Weiterhin wird den Aufgabenträgern entsprechend § 10 Abs. 3 ÖPNVG BB zusätzlich für die Jahre 2019 bis 2022 ein Betrag von 2 Millionen Euro jährlich zur Verfügung gestellt, die für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 BbgBGG verwendet werden sollen.

Die Ermittlung der auf den Landkreis Potsdam-Mittelmark entfallenden jährlichen Landeszuweisungen erfolgt über einen festgelegten Schlüssel entsprechend § 1 ÖPNVfV. Der Schlüssel berücksichtigt mit einem Anteil von 50 Millionen Euro in den Jahren 2019 bis 2022 Struktur-, Aufwands- und Erfolgskomponenten wie Fläche, Fahrplanangebot, aufgewendeten Eigenmittel und Fahrgastzahlen. Ein weiterer Teil in Höhe von 37 Millionen Euro trägt den Erfordernissen des Ausbildungsverkehrs Rechnung und berücksichtigt in der Schlüsselung Fläche, Fahrplankilometer und Schülerzahl.

Langfristig besteht das Risiko, dass die Höhe der Landesfinanzierung aufgrund Veränderungen in der Bundesfinanzierung, gesamtwirtschaftlicher Entwicklungen sowie sich verändernden Verkehrsanforderungen nicht mehr ausreichend ist.

Darüber hinaus wurde zum 14. Dezember 2017 im ÖPNVG BB verankert, dass verkehrspolitisch bedeutende Verkehrsangebote durch zusätzliche finanzielle Mittel unterstützt werden können. Eine konkrete Ausgestaltung hierzu findet sich in der **VVPlusBus** vom 24. August 2018. Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV erhalten auf Antrag und bei Erfüllung der Voraussetzungen eine **zusätzliche Zuweisung von 0,40 Euro je tatsächlich geleisteten Nutzwagenkilometer** im PlusBus-Betrieb auf dem Gebiet des Landes Brandenburg.

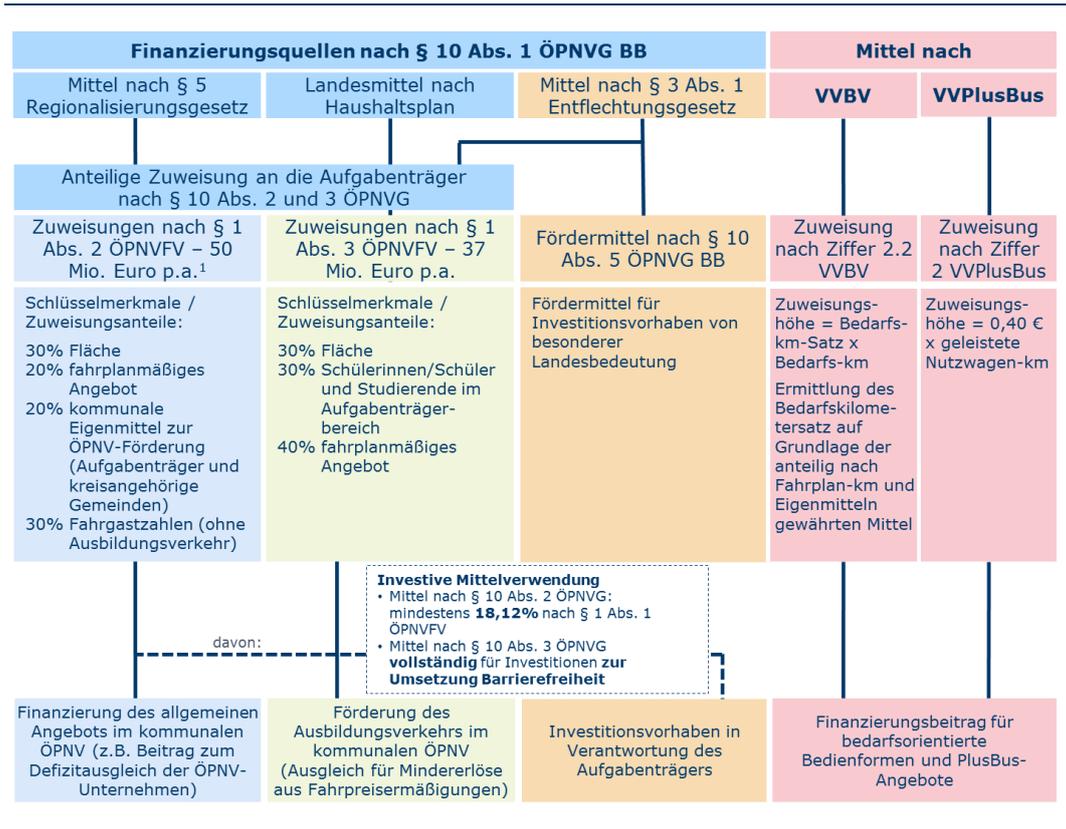
Es werden daneben weitere Zuweisungen bzw. Zahlungen durch das Land Brandenburg gewährt:

- ♦ **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.

Die Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg werden in Abbildung 33 zusammenfassend dargestellt.

Abbildung 33: Finanzierungsgrundsätze für den kommunalen ÖPNV im Land Brandenburg im Überblick



Quelle: IGES 2019.

Anmerkung: ¹ jeweils 50 Mio. EUR in den Jahren 2019 bis 2022.

Mittel nach §3 Abs. 1 Entflechtungsgesetz: Ende zum 31.12.2019, Nachfolgeregelung erforderlich.

Ohne Zahlungen zum Ausgleich des Mobilitätstickets Brandenburg.

7.4.2 Handlungsbedarf zur Sicherung der Finanzierung des kommunalen ÖPNV

Im September 2015 haben sich Bund und Länder darauf geeinigt, die Regionalisierungsmittel bis zum Jahr 2030 fortzuschreiben. Seit 2016 liegen die Mittel bei jährlich 8,2 Milliarden Euro, wobei sie in den Folgejahren jährlich mit einer Rate von 1,8 % dynamisiert werden.

Die in 2016 festgeschriebene Revision der Regionalisierungsmittel und die darin festgelegte jährliche Dynamisierung der Mittelzuweisung führt bis dato jedoch

nicht zu einer Erhöhung der nach § 10 Abs. 2 ÖPNVG BB an die kommunalen Aufgabenträger zugewiesenen Beträge. Hier besteht aus Sicht des Landkreises Handlungsbedarf seitens des Landes.

Die Mittelzuweisungen aus dem Entflechtungsgesetz werden nicht über den 31. Dezember 2019 hinaus fortgeführt. Durch die Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen ab 2020 erhalten die Länder ab 2020 mehr Mittel aus dem Umsatzsteueraufkommen des Bundes, so dass finanzielle Einbußen der Länder vermieden werden.

Das Land Brandenburg hat im Beschluss über die Eckwerte zum Doppelhaushalt 2019/2020 mit der ausgabeseitigen Berücksichtigung von 107,2 Mio. EUR die Fortführung der bis dahin aus Entflechtungsmitteln finanzierten Maßnahmen in Höhe der Mittel angenommen, die auch bis 2015 jährlich zur Verfügung standen.

Aus Sicht des Landkreises ist auch über den Doppelhaushalt 2019/2020 hinaus zeitnah eine verbindliche landesrechtliche Nachfolgeregelung durch das Land Brandenburg zu treffen.

7.4.3 Investiver Mitteleinsatz für den kommunalen ÖPNV

Ein Teilbetrag der in Kapitel 7.4.1 beschriebenen Landeszuweisungen von mindestens 18,12 vom Hundert der nach § 10 Abs. 2 des ÖPNV-Gesetzes zugewiesenen Mittel ist durch die kommunalen Aufgabenträger für investive Zwecke nach § 10 Abs. 1 Satz 2 und 3 des ÖPNV-Gesetzes einzusetzen. Darüber hinaus sind die Mittel nach § 10 Abs. 3 Satz 1 für Investitionen zur Herstellung der Barrierefreiheit nach § 3 Abs. 3 des BbgBGG zu verwenden.

Zuwendungen für Investitionen in Infrastrukturanlagen für den kommunalen ÖPNV

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark nimmt seine Verantwortung für die investive Verwendung der zugewiesenen Mittel über die **Richtlinie zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeugen des ÖPNV sowie Nachrüstungen von Fahrzeugtechnik im Landkreis Potsdam-Mittelmark** wahr. Darin werden Fördergegenstände und Kriterien für förderfähige Maßnahmen und die Bemessung der Mittel festgelegt sowie die Verfahren der Mittelvergabe und der Kontrolle ihrer Verwendung geregelt.

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

Investitionen in Anlagen der Infrastruktur für den kommunalen ÖPNV betreffen mittelfristig hauptsächlich Bushaltestellen. Dafür werden nach der kreislichen Investitionsrichtlinie Zuwendungen im Rahmen einer Höchstbetragsförderung in Höhe von max. 75 % der zuwendungsfähigen Kosten gewährt. Mit dieser Möglich-

keit der Infrastrukturförderung sollen die Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden in der Finanzierung der in ihrer Trägerschaft liegenden Investitionen durch den Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV unterstützt werden.

Das Gesamtvolumen der kreislichen Infrastrukturförderung beziffert sich nach derzeitigem Planungsstand im Zeitraum 2020 – 2024 auf jährlich 500 TEuro. Die Leistungsfähigkeit der kreislichen Richtlinie zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeugen des ÖPNV sowie Nachrüstungen von Fahrzeugtechnik im Landkreis Potsdam-Mittelmark ist damit limitiert. Insbesondere unter Berücksichtigung der Zielstellung zum Erreichen der vollständigen Barrierefreiheit sind die derzeit vorgesehenen Mittel daher keinesfalls ausreichend.

Eine bedarfsgerechte Investitionstätigkeit der Städte und Gemeinden erfordert daher aus Sicht des Landkreises eine deutlich stärkere finanzielle Unterstützung durch den Bund und/oder das Land Brandenburg, da sowohl der Landkreis als auch die Städte und Gemeinden nicht über ausreichende erforderliche finanzielle Mittel verfügen.

7.4.4 Finanzierung des kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Der Finanzierungsbedarf für den Aufgabenträger des kommunalen ÖPNV ergibt sich aufbauend auf die beschriebenen gesetzlichen Grundlagen einerseits aus der Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe d) der VO (EG) 1370/2007, die einen Ausgleichsanspruch der damit beauftragten Verkehrsunternehmen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge gemäß Artikel 3 Absatz 1 der genannten EU VO begründen und andererseits aus der Förderung investiver Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur sowie der Förderung von Fahrzeugen (siehe Kapitel 7.5.2).

Die wesentlichen Elemente der Gesamtfinanzierung stellen zusammengefasst dabei

- ◆ Einnahmen durch Fahrausweisverkäufe,
- ◆ Mittel des Landes Brandenburg auf Grundlage der ÖPNVfV BB (anteilig),
- ◆ Mittel aus dem Ausgleich für die kostenlose Beförderung Schwerbehinderter (§ 148 SGB IX),
- ◆ Investitionszuschüsse des Landes bzw. des Landkreises sowie
- ◆ Sonstige Einnahmen (z.B. Vermietung von Werbeflächen)

dar.

Finanzielle Ansprüche und Verpflichtungen des Landkreises Potsdam-Mittelmark ergeben sich weiterhin gegenüber den benachbarten Aufgabenträgern zum Ausgleich der zufließenden Landesmittel nach § 1 ÖPNVfV BB für Leistungen der im Kreisgebiet tätigen Verkehrsunternehmen im jeweils anderen Aufgabenträgergebiet auf kreisgrenzüberschreitenden Linien.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark nimmt im Planungszeitraum seine Finanzierungsverantwortung als Aufgabenträger wahr und stellt die in den geltenden Verkehrsleistungs- und Finanzierungsverträgen vereinbarten Mittel bereit.

Die wesentlichen Einnahmen der Verkehrsunternehmen stellen zum einen die Einnahmen durch Fahrausweisverkäufe, die Ausgleichszahlungen nach § 148 SGB IX sowie Finanzierungsbeiträge des Landkreises dar. Insgesamt betrachtet sind die Ausgleichsleistungen des Landkreises an die Verkehrsunternehmen in den Jahren 2013 bis 2017 kontinuierlich gestiegen, von 16,2 Mio. Euro im Jahr 2012 auf ca. 20 Mio. Euro im Jahr 2017. Darin enthalten waren auch Investitionszuschüsse an die Verkehrsunternehmen¹¹⁹.

7.4.5 Finanzierung des kommunalen ÖPNV in Kooperation mit dem Tourismussektor (Gästekarten zur kostenfreien ÖPNV-Nutzung)

Gästekarten zur kostenfreien ÖPNV-Nutzung werden in Deutschland mehr und mehr angewendet, um u.a. als Reisedestination attraktivere Mobilität für die Besucher zu ermöglichen, das Angebot im öffentlichen Verkehr dadurch zu verbessern und um Umwelt- und Klimaschutzziele zu fördern. Beherbergungsbetriebe erheben auf Grundlage einer Kurbeitrags- oder Gästebeitragsatzung dabei einen leicht angehobenen Gästebeitrag vom Gast, der einen ÖPNV-Beitrag sowie einen Management- und Marketingbeitrag beinhaltet. Der ÖPNV-Beitrag und Management- und Marketingbeitrag wird dann über eine Managementgesellschaft an die Verkehrsverbünde oder Verkehrsunternehmen weitergeleitet und dient so auch zur Mitfinanzierung des Bus- und Bahn-Angebots oder sogar zur Ausweitung von Fahrtenangeboten. Ein vergleichbarer Ansatz wird bereits in der Gemeinde Schwielowsee praktiziert.

Das Land Brandenburg hat am 10. April 2019 durch Änderungen im Kurorterecht¹²⁰ die ordentliche Anwendungsmöglichkeit des Prinzips Gästekarte ermöglicht. Die Änderungen beinhalten zum einen, dass die zur Finanzierung eines kostenlosen ÖPNV für Übernachtungsgäste des Landes Brandenburg entstehenden Kosten als kurbeitragsfähig anerkannt werden. Weiterhin wird Gemeinden, die nicht zur Erhebung von Kurbeiträgen berechtigt sind, die Erhebung eines Gästebeitrags zur Deckung der Kosten für die kostenlose Nutzung des ÖPNV durch Übernachtungsgäste eröffnet.

Der Landkreis regt daher an, dass kreisangehörige Kommunen bei der Weiterentwicklung aus touristischer Sicht auch die Möglichkeiten des Gästekartenansatzes prüfen. Die darüber zusätzlich für den ÖPNV generierbaren Mittel bieten Chancen, auch Ausweitungen im Verkehrsangebot (z.B. Ausweitung der Bedienungszeiten

¹¹⁹ Vgl. Verbundberichte des VBB der Jahre 2013 bis 2018 inkl. Qualitätsbilanz und Berichtspflichten nach der EU-Verordnung 1370/2007.

¹²⁰ Anpassungen des Brandenburgischen Kurortegesetzes sowie des Kommunalabgabengesetzes für das Land Brandenburg.

oder Verstärkung in der innergemeindlichen Erschließung von Ortsteilen) etc. zu fördern.

7.5 Investitionsplanung Fahrzeuge und ÖPNV-Infrastruktur

Entsprechend § 10 ÖPNVG BB gewährt das Land Brandenburg den Aufgabenträgern Zuwendungen für Investitionen für den ÖPNV.

7.5.1 Finanzbedarf für Investitionen der kreisangehörigen Kommunen

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark hat ein landkreisweites Haltestellenkataster erstellen lassen. Aufbauend darauf soll anhand der im NVP definierten Qualitätsvorgaben an die Haltestelleninfrastruktur und für eine barrierefreie ÖPNV-Gestaltung die Ableitung einer konkreten Bedarfsplanung zum barrierefreien Aus- und Umbau erfolgen (vgl. 5.7.2 sowie 5.9).

Im Ergebnis der Bedarfsplanung erfolgt gemeinsam mit den Städten und Gemeinden sowie den Verkehrsunternehmen die Priorisierung des Ausbaubedarfs und damit die Planung des konkreten Investitionsbedarfs.

Entsprechend der in Kapitel 7.4.3 genannten Investitionsrichtlinie des Landkreises Potsdam-Mittelmark haben die Kommunen als Träger von Investitionsvorhaben die Möglichkeit, spätestens bis zum 31.03. eines Jahres für das jeweilige Folgejahr ihren Bedarf an Zuwendungen für geplante Investitionsmaßnahmen in Anlagen der ÖPNV-Infrastruktur beim Aufgabenträger anzumelden. Nach Möglichkeit sollten Maßnahmen jedoch ca. drei Jahre im Voraus angemeldet werden, um die Einbindung in das mittelfristige ÖPNV-Programm des Landkreises zu ermöglichen. Der Antrag für die jeweilige Maßnahme ist dabei bis zum 30.09. des Jahres zu stellen, das dem vorgesehenen Beginn der Maßnahme vorausgeht.

Der Aufgabenträger kontrolliert auch die ordnungsgemäße Verwendung der Fördermittel. Dabei sind besonders die Belange mobilitätseingeschränkter Fahrgäste (Motorik, Sensorik, Kognition) nach den „Planungsgrundlagen für die barrierefreie Gestaltung des ÖPNV im Land Brandenburg“ des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg zu berücksichtigen.

Zur Abschätzung der benötigten Mittel für die Investitionsrichtlinie des Landkreises können folgende, durch die Städte und Gemeinden gemeldeten, Investitionsbedarfe in Tabelle 40 zusammengefasst werden.

Die von den Städten und Gemeinden im Ergebnis der Abfrage gemeldeten Investitionsbedarfe belaufen sich insgesamt auf ca. 21.941 TEuro sowie bezogen auf den Planungszeitraum 2020 – 2024 auf ca. 16.841 TEuro.

Tabelle 40: Investitionsbedarfe der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Maßnahmen und Investitionsbedarfe							
	2020	2021	2022	2023	2024	Nach 2024	Gesamt
Zahl geplanter Maßnahmen	43	32	17	9	16	40	165
Bedarf an zuwendungsfähigen Kosten [in TEUR]	8.166	5.916	1.246	557	956	3.548	21.941

Quelle: Erhebung der Investitionsplanungen der Ämter und amtsfreien Städte und Gemeinden im Landkreis Potsdam-Mittelmark.

Anmerkung: In der Gesamtzahl der geplanten Maßnahmen sowie dem Bedarf an zuwendungsfähigen Kosten wurden darüber hinaus acht gemeldete Maßnahmen ohne Jahresangabe der geplanten Realisierung in Höhe von 1.552 TEuro berücksichtigt.

7.5.2 Investitionsbereich Fahrzeuge und technische ÖPNV-Infrastruktur

Entsprechend den unterschiedlichen Entwicklungsszenarien (vgl. Kapitel 3) ergeben sich je Szenario unterschiedliche Investitionsbedarfe im Bereich der Fahrzeuge. Eine Abschätzung ist im Rahmen des NVP nicht möglich.

Die Ergebnisse der vorgesehenen Machbarkeitsstudie Power-to-Gas bilden voraussichtlich eine Entscheidungsgrundlage für die zukünftig gewünschten Fahrzeugtechnologien.

Neben Investitionen in die Fahrzeug- und Haltestelleninfrastruktur sind kurz- bis mittelfristige Investitionen in die Ausweitung von Fahrgastinformationssystemen (Dynamische Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen) vorgesehen.

7.6 Finanzbedarf für die Leistungserstellung im kommunalen ÖPNV

7.6.1 Kostenauswirkungen bei Umsetzung der Mindestbedienvorgaben je Entwicklungsszenario

Bei Umsetzung der Mindestbedienvorgaben verändern sich die angebotenen Verkehrsleistungen vor allem in den Verbindungsrelationen, in denen die Mindestvorgaben derzeit noch nicht erfüllt werden. Die Veränderungen sind abhängig vom jeweiligen Entwicklungsszenario und resultieren in einem zusätzlichen Finanzierungsbedarf.

Im Rahmen des NVP ist eine Abschätzung des Finanzierungsbedarfs je Entwicklungsszenario nur für die Netzebenen Hauptnetz I, Hauptnetz II und Stadt- bzw.

Stadt-Umland-Verkehr möglich. In der Netzebene Ergänzungsnetz sind zuvor konkretisierende verkehrsplanerische und betriebsplanerische Untersuchungen erforderlich, die nicht Regelungsinhalt des vorliegenden NVP sind.

Die erforderlichen **jährlichen Finanzierungsmehrbedarfe** werden **für die einzelnen Entwicklungsszenarien** auf *3.241 TEuro, 4.418 TEuro bzw. 9.189 TEuro* abgeschätzt (ohne etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen durch Nachfrageeffekte).

Zusätzlicher Finanzierungsbedarf ist erforderlich, sofern die Angebotshäufigkeit zur besseren Verknüpfung mit den ab Dezember 2022 ausgeweiteten SPNV-Angeboten auf den Linien RE 1 und RE 7 nochmal erhöht werden soll (vgl. Kapitel 1.3.3 und 4.3.6). Diese optionale zusätzliche Angebotsverbesserung erfordert gegenüber dem Status Quo folgende erhöhte jährliche Finanzierungsmehrbedarfe: 7.061 TEuro für das „mittlere“ Szenario bzw. 12.281 TEuro für das „starke“ Szenario (ohne etwaige zusätzliche Fahrgeldeinnahmen durch Nachfrageeffekte).

Den entstehenden geschätzten Finanzierungsmehrbedarfen werden erfahrungsgemäß auch zusätzlich generierte Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen gegenüberstehen, so dass die jährliche Kostenauswirkung sich de facto verringern wird.

Eine verlässliche Prognose der konkreten Nachfrage- und Einnahmeeffekte ist jedoch nicht leistbar, da ein Ansatz derzeitiger kilometerbasierter Erlössätze der einzelnen Verbindungsrelationen keine ausreichende Genauigkeit bietet. Darüber hinaus können vorgeschlagene Änderungen der Tarifstruktur, z.B. die Einführung neuer Tarifangebote (z.B. neues ermäßigtes Azubiticket für 365 Euro p.a.) ebenfalls einen Einfluss auf die Fahrgeldeinnahmen haben.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass je nach Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln auch eine stufenweise Umsetzung möglich ist. Eine Umsetzung der Anpassung des Verkehrsangebotes an die vorgegebenen Mindestbedienvorgaben erfordert die Einbindung aller betroffenen Verkehrsunternehmen bei der Planung und Umsetzung.

7.6.2 Finanzierung von Maßnahmen des kommunalen ÖPNV oberhalb der Mindestbedienung

Finanzierungsübernahme des Angebotsniveaus Stand 2018 durch den Landkreis

Mit Kreistagsbeschluss vom 06. Dezember 2018 hat der Landkreis Potsdam-Mittelmark die bisherigen Eigenanteile der kreisangehörigen Kommunen zur teilweisen Mitfinanzierung von bis dahin umgesetzten Verbesserungen im kommunalen ÖPNV mit einer Gesamthöhe von ca. 825 TEUR pro Jahr übernommen¹²¹.

Der Landkreis wird das entsprechende Angebotsniveau entsprechend dem Leistungsumfang von 2018 auch zukünftig absichern, so dass für die Beibehaltung aller

¹²¹ Z.B. TKS-Konzept, powerbus, Schwielowseetour, Linie 561 Niemeck – Brück, Taktverdichtung Linie 580, PlusBus Beelitz-Zauche.

mit Stand 2018 vorhandenen Verkehre des kommunalen ÖPNV keine weiteren Mittel durch die kreisangehörigen Kommunen aufzubringen sind.

Finanzierung von ÖPNV-Leistungen, die über den Status Quo oder die Vorgaben zur Mindestbedienung hinausgehen

Zukünftige Leistungsveränderungen im Angebot des kommunalen ÖPNV werden durch den Landkreis finanziert, sofern sie für das Erreichen der durch den Landkreis festgelegten Mindestvorgaben entsprechend Kapitel 4 erforderlich sind oder sofern sie dem Angebotsniveau Stand Dezember 2018 entsprechen. Beide Fälle entsprechen der durch den Landkreis im Rahmen seiner Aufgabenträgerschaft zu gestaltenden ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr als Aufgabe der Daseinsvorsorge (vgl. § 2 Abs. 1 ÖPNVG BB).

Für Leistungen über die ausreichende Bedienung (Angebotsniveau Stand Dezember 2018 oder - sofern heute noch nicht erreicht - über die festgelegten Mindestvorgaben) hinaus, ist durch den Landkreis ein Mitfinanzierungsanteil für die jeweiligen Mehrleistungen in Höhe von 50 % der entstehenden Mehrkosten vorgesehen.

Die andere Hälfte der Finanzierung soll in der Regel durch diejenigen kreisangehörigen Kommunen abgesichert werden, auf deren Initiative hin die Mehrleistungen umgesetzt werden.

Die Leistungsumsetzung ist freiwillig. Es besteht kein Rechtsanspruch zur Umsetzung.

Finanzierung von ÖPNV-Leistungen im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Sofern Leistungsveränderungen z.B. im Rahmen von Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements gemeinsam mit weiteren Partnern wie z.B. Arbeitgebern entwickelt werden, ist ein Mitfinanzierungsanteil für die jeweiligen Mehrleistungen vorgesehen, der durch die Partner zu erbringen ist.

Dies bezieht sich ebenfalls auf Leistungsveränderungen, die über die ausreichende Bedienung (Angebotsniveau Stand Dezember 2018 oder - sofern heute noch nicht erreicht - über die festgelegten Mindestvorgaben) hinausgehen.

Die Leistungsumsetzung ist freiwillig. Es besteht kein Rechtsanspruch zur Umsetzung.

7.7 Zusammenfassender Maßnahmenplan

Nachfolgend werden in Tabelle 41 die aus den Kapiteln 4 bis 6 resultierenden Maßnahmen zusammengefasst dargestellt und anhand des Umsetzungshorizonts priorisiert.

Die Maßnahmen erfordern den Einsatz finanzieller und personeller Ressourcen. Soweit diese nicht im Rahmen vorhandener Haushaltsmittel des Landkreises Potsdam-Mittelmark abgedeckt sind, steht die Umsetzung bzw. Prüfung unter einem Finanzierungsvorbehalt.

Tabelle 41: Umsetzungshorizonte der Maßnahmen zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzungshorizont
1	Anpassung der Fahrtenhäufigkeit an die Vorgaben zur Mindestbedienhäufigkeit auf allen Netzebenen *	4.3.6, 6.1	2020 - 2024
2	Prüfung der Etablierung von bewachten bzw. zugangsgeschützten Radstationen mit Serviceeinrichtungen für die definierten Verknüpfungspunkte mit dem SPNV	5.1.4	2020 - 2024
3	Ausbau bzw. Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen an Zugangsstellen zum kommunalen ÖPNV	5.1.4	2020 - 2024
4	Prüfung der Überführung der Verwaltungsvereinbarung über die Finanzierung der Mindereinnahmen des VBB wegen Zuordnung des Ortsteils Ferch zur Tarifwabe 5949 und damit zu den Tarifbereichen Berlin C sowie Potsdam C in eine dauerhafte Lösung	5.5.2	2020 - 2024
5	Prüfung der Anpassung der Zuordnung des Ortsteils Tremsdorf (Gemeinde Nuthetal) zur Tarifwabe 6051 Saarmund/Philippsthal/Fahlhorst und damit zu den Tarifbereichen Berlin C sowie Potsdam C	5.5.2	2020 - 2024
6	Prüfung der Anpassung der Zuordnung des Ortsteils Wildenbruch (Gemeinde Michendorf) Tarifwabe 5950 und damit zum Tarifbereichen Berlin C	5.5.2	2020 - 2024
7	Prüfung der Anpassung der Zuordnung des Ortsteils Stücken (Gemeinde Michendorf) zur Tarifwabe 6050 und damit zum Tarifbereich Potsdam C	5.5.2	2020 - 2024
8	Prüfung der Zuordnung des Bahnhofes Beelitz-Heilstätten zur Tarifwabe 6049 (Seddin)	5.5.2	2020 - 2024
9	Prüfung der regionalen Ausweitung der kostenfreien Beförderung von Fahrgästen der Gemeinde Schwielowsee auf den Linien 580, 607, 610, 631 nach Potsdam mit Gästekarte auf den Bereich Werder (Havel), Michendorf und Beelitz	5.5.2	2020 - 2024
10	Prüfung der Einführung der 4-Fahrten-Karte für die Tarifbereiche Potsdam BC und ABC bei gleichzeitiger Anpassung der Einzelfahrausweispreise	5.5.2	2020 - 2024
11	Prüfung der Einführung der 4-Fahrten-Karte im Segment Tageskarte für Potsdam BC und ABC bei gleichzeitiger Anpassung der Tageskartenpreise	5.5.2	2020 - 2024
12	Prüfung der Tarifharmonisierung der Preise in den Tarifteilbereichen Potsdam BC und ABC mit den Preisen in Potsdam AB	5.5.2	2020 - 2024

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzungs- horizont
13	Prüfung der Ausweitung des Gültigkeitszeitraums von Einzelfahrausweisen im Tarifbereich Potsdam ABC von einer auf zwei Stunden	5.5.2	2020 - 2024
14	Prüfung von Möglichkeiten der Gültigkeitsausweitung von Fahrausweisen des VBB-Tarifs für die Fahrradmitnahme bis zum ersten Bahnhof im Land Sachsen-Anhalt	5.5.2	2020 - 2024
15	Prüfung der weiteren Differenzierung der Tarife zur Fahrradmitnahme (z.B. Schaffung von Angeboten für das Gebiet einzelner Landkreise)	5.5.2	2020 - 2024
16	Installation von Infostelen mit Angaben zu touristischen Angeboten u.a. an Bahnhöfen im Landkreis	5.5.4	2020/2021
17	Weiterer Ausbau von DFI-Anlagen an Haltestellen zur Verbesserung der Informationsqualität (z.B. in Groß Kreuz (Havel), Schwielowsee, Wiesenburg/Mark etc.)	5.6.4	2020/2021
18	Haltestellenausbau zur Umsetzung Barrierefreiheit	5.7, 5.9	2020 - 2024
19	Erstellung einer einheitlichen Planungshilfe für den barrierefreien Ausbau der Haltestelleninfrastruktur	5.7.5	2020/2021
20	Prüfung Möglichkeiten der Finanzierung und Erweiterung des VBB-Busbegleitservice auf den Bereich des Landkreises	5.7.5	2020 - 2024
21	Aktualisierung des Haltestellenkatasters mindestens alle zwei Jahre	5.9	2021, 2023
22	Einführung eines kommunalen Mobilitätsmanagements durch den Landkreis	5.10, 6.6.1	2020 - 2024
23	Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements bei Arbeitsgebern im Landkreis sowie im Umfeld des Landkreises	5.10, 6.6.1	2020 - 2024
24	Unterstützung der Weiterentwicklung von wichtigen Haltestellen zu Mobilitätsstationen	5.10, 6.6.3	2020 - 2024
25	Stärkung der ÖPNV-Bevorrechtigung bei der Weiterentwicklung der Straßeninfrastruktur	5.10	2020 - 2024
26	Umsetzung der geplanten Maßnahmen zur Entwicklung des Schienenverkehrs des LNVP durch das Land Brandenburg **	6.2	2020 - 2024
27	Schaffung SPNV-Anbindung zu den Terminals des Flughafens BER **	6.2.1	2020 - 2024
28	Angebotsverbesserung RE1 durch Erhöhung der Bedienfrequenz an SPNV-Zugangsstellen Götz und Groß Kreuz (Havel) **	6.2.2	2020 - 2024
29	Angebotsverbesserung RE7 durch Weiterführung der Verstärkerzüge über Beelitz – Berlin-Wannsee hinaus **	6.2.3	2020 - 2024
30	Angebotsverbesserung RE7 durch Erhöhung der Bedienfrequenz an der SPNV-Zugangsstelle Medewitz **	6.2.3	2020 - 2024
31	Angebotsverbesserung an der SPNV-Zugangsstelle Teltow durch Erhöhung der Bedienfrequenz **	6.2.4	2020 - 2024

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzungs- horizont
32	Angebotssicherung und Weiterentwicklung des SPNV im Bereich Potsdam – Caputh – Michendorf **	6.2.5	2020 - 2024
33	Wiedererrichtung SPNV-Zugangsstelle in Frohnsdorf (RB33) **	6.2.5	2020 - 2024
34	Verbesserung der Bedienung und Kapazitätserweiterung (RB33) **	6.2.5	2020 - 2024
35	Barrierefreier Ausbau der SPNV-Zugangsstellen	6.2.6	2020 - 2024
36	Barrierefreier Ein-/Ausstieg durch fahrzeuggebundene Einstiegshilfen **	6.2.6	2020 - 2024
37	Prüfung einer Fernverkehrsanbindung der SPNV-Zugangsstelle Michendorf **	6.2.7	2020 - 2024
38	Sicherung umsteigefreier Verbindungen über die Kreisgrenze hinweg (u.a. nach Potsdam Hauptbahnhof)	6.3.1	2020 - 2024
39	Sicherstellung ÖPNV-Anbindung an den Flughafen BER	6.3.2	2020/2021
40	Prüfung der Möglichkeiten zur Verbesserung der Angebotsqualität auf der Verbindungsrelation Potsdam – Schwielowsee – Werder (Havel)	6.3.3	2020 - 2024
41	Verbesserung der Erschließung des Wohngebiet Havelaue *	6.3.3	2020/2021
42	Zusätzliche Erschließung Werderpark durch die geplante Haltestelle „An der Chaussee/B1“	6.3.3	2020 - 2024
43	Anbindung vorgesehener Schulcampus Glindow	6.3.3	2021/2022
44	Prüfung der Möglichkeiten zur Anbindung der Ortsteile Deetz und Schmergow der Gemeinde Groß Kreutz (Havel) an Samstagen und Sonntagen	6.3.3	2020 - 2024
45	Überplanung der bestehenden Verkehrsangebote im Bereich der Gemeinde Nuthetal	6.3.4	2020/2021
46	Prüfung von Möglichkeiten der Weiterentwicklung und Optimierung des ÖPNV in der Gemeinde Seddiner See	6.3.4	2020 - 2024
47	Weiterentwicklung des Verkehrsangebots im Bediengebiet TKS	6.3.5	2020 - 2024
48	Prüfung der Einführung einer Ortsbuslinie Stahnsdorf	6.3.5	2020 - 2024
49	Prüfung eines BRT-Vorlaufbetrieb für die Verlängerung der S-Bahn-Linien S25/S26	6.3.5	2020 - 2024
50	Vorbereitung auf die Reaktivierung der Stammbahn und Flächensicherung für eine Reaktivierung der Friedhofsbahn mit Anschluss an die zu verlängernden S-Bahn-Linien S25/S26	6.3.5	2020 - 2024
51	Aufwertung der Burgenlinie *	6.4.2	2021/2022
52	Einführung einer PlusBus-Verbindung zwischen Bad Belzig und Lutherstadt Wittenberg	6.4.3	2021/2022
53	Anbindung des vorgesehenen Neubaustandortes der Kreisverwaltung in Beelitz-Heilstätten	6.4.4	2020 - 2024

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzungs- horizont
54	Prüfung durchgehender Verbindung im ÖPNV auf dem Verbindungskorridor zwischen Beelitz und Luckenwalde (bzw. Trebbin)	6.4.4	2020 - 2024
55	Prüfung einer etwaigen Durchbindung der Schnellbuslinie X43 ab Beelitz nach Bad Belzig bzw. Treuenbrietzen (– Lutherstadt Wittenberg)	6.4.4, 6.4.5, 6.4.7, 6.4.10	2020 - 2024
56	Konzepterstellung für eine neue Verbindungsrelation Schwanebeck – Fredersdorf – Baitz – Bad Belzig (– Niemegk)	6.4.5, 6.4.9	2020 - 2024
57	Umsteigeverbindungen im Stadtverkehr Bad Belzig nach Einführung Angebotsverbesserung RE7	6.4.5	2022/2023
58	Prüfung der Anpassung der Fahrwege im Bereich der Gemeinde Beetzsee (Ortsteile Radewege bzw. Brielow)	6.4.6	2020 - 2024
59	Prüfung Möglichkeiten zur verbesserten Verknüpfung des kommunalen ÖPNV mit dem SPNV im Bereich der SPNV-Zugangsstellen Fohrde und Pritzerbe (Stadt Havelsee)	6.4.6	2020 - 2024
60	Perspektivische Prüfung einer umsteigefreien Verbindungsrelation Nauen – Brandenburg an der Havel	6.4.6	2020 - 2024
61	Verbesserung der Erschließung durch Haltestellen in den Gemeinden Borkheide und Borkwalde	6.4.7	2020 - 2024
62	Prüfung der Anpassung von Fahrtmöglichkeiten an Veränderungen in den Quelle-Ziel-Beziehungen von Schülerinnen und Schülern unter Berücksichtigung der Grundsätze der Schülerbeförderung in der Gemeinde Kloster Lehnin	6.4.8	2020 - 2024
63	Prüfung zu Möglichkeiten einer ergänzenden Anbindung der Ortsteile der Gemeinde Kloster Lehnin	6.4.8	2020 - 2024
64	Prüfung einer verbesserten Erschließung im Bereich Gewerbegebiet Damsdorf	6.4.8	2020 - 2024
65	Prüfung einer Verknüpfung der Linien 641 und 645 in Klaistow zur Schaffung einer Verbindung zum Bahnhof Werder (Havel) aus Lehnin und Emstal	6.4.8	2020 - 2024
66	Prüfung ergänzender Haltestellenstandorte zur Verbesserung der ÖPNV-Anbindung neuer Wohngebiete sowie der Ortsteile der Gemeinde Kloster Lehnin	6.4.8	2020 - 2024
67	Prüfung von Möglichkeiten zur Anbindung des Gewerbegebietes Niemegk	6.4.9	2020 - 2024
68	Sicherstellung der Anbindung zwischen Ortsteil Brachwitz und Kernstadt Treuenbrietzen (auch Mo-Fr in den Schulferien)	6.4.10	2020 - 2024
69	Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle im Bereich B2 / Einmündung zur Verbindungsstraße Brachwitz – B2	6.4.10	2020 - 2024

Lfd. Nr.	Maßnahme	Bezug	Umsetzungs- horizont
70	Prüfung der Einrichtung einer neuen Haltestelle im Ortsteil Feldheim „Schwabeck-Gasthof“ zur besseren Anbindung des Neue Energien Forum Feldheim (NEFF) sowie Prüfung zusätzlicher Anbindungen	6.4.10	2020 - 2024
71	Herstellung einer Busanbindung in den Gemeindeteil Neu-Rietz	6.4.10	2020 - 2024
72	Prüfung optimierter Fahrtenlagen zwischen Wiesenburg/Mark und Bad Belzig mit Anschluss an RE7	6.4.11	2020 - 2024
73	Untersuchung von Möglichkeiten zur Verbesserung der Anbindung auf der Verbindungsrelation Wiesenburg/Mark – Wiesenburg/Mark, Bahnhof – Klepzig	6.4.11	2020 - 2024
74	Haltestellenverlegung Wiesenburg/Mark, Bahnhof möglichst nah an den Bahnhof Wiesenburg/Mark	6.4.11	2020 - 2024
75	Erarbeitung von Möglichkeiten zur verbesserten Ortsteilanbindung der Gemeinden Bensdorf und Rosenau	6.4.11	2020 - 2024
76	Förderung von Sonderfahrstreifen für den ÖPNV	6.5.1	2020 - 2024
77	Erhalt und Ausbau aller ÖPNV-Sonderfahrstreifen	6.5.1	2020 - 2024
78	Beschleunigung durch Umsetzung eines ÖPNV-Sonderfahrstreifens zwischen Geltow und Potsdam in Fahrtrichtung Potsdam ***	6.5.1	2020 - 2024
79	ÖPNV-Bevorrechtigung und Beschleunigung an Knoten	6.5.1	2020 - 2024
80	Umgestaltung der Bauform von Haltestellen zu Kaphaltestellen	6.5.1	2020 - 2024
81	Freigabe der ÖPNV-Trasse im Bereich Potsdam, Zeppelinstraße, Charlottenstraße, Friedrich-Ebert-Str., Lange Brücke für die Linie 580 zur Vermeidung häufiger staubedingter Verspätungen ***	6.5.1	2020 - 2024
82	Unterstützung der Umsetzung und Ausweitung von Sharing-Konzepten in den Bereichen Car- und Bikesharing	6.6.2	2020 - 2024
83	Prüfung von Geschäftsmodellen der On-Demand-Mobilität im Hinblick auf Kompatibilität zum kommunalen ÖPNV	6.6.4	2020 - 2024
84	Unterstützung der Prüfung von Einsatzszenarien und Möglichkeiten für elektrische und/oder autonome ÖPNV-Angebote gemeinsam mit den kreisangehörigen Kommunen	6.6.4	2020 - 2024
85	Prüfung der Substituierbarkeit von schwach nachgefragten ÖPNV-Angeboten durch innovative On-Demand-Mobilität bei gleichzeitiger Steigerung der Beförderungsqualität	6.6.4	2020 - 2024

Anmerkung: * Maßnahme im jährlichen Finanzierungsmehrbedarf bereits enthalten (vgl. Kapitel 7.6.1).
 ** Aufgabenträgerschaft für diese Maßnahme liegt beim Land Brandenburg.
 *** Aufgabenträgerschaft für diese Maßnahme liegt bei der Stadt Potsdam.

Literaturverzeichnis

- AfS (Amt für Statistik) Berlin-Brandenburg (2018a). Bevölkerungsentwicklung und Flächen der kreisfreien Städte, Landkreise und Gemeinden im Land Brandenburg 2017. URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/publikationen/stat_berichte/2018/SB_A01-04-00_2017j01_BB.pdf, zuletzt abgerufen am 22.10.2018.
- AfS (Amt für Statistik) Berlin-Brandenburg (2018b). Bevölkerung im Land Brandenburg von 1991 bis 2017 nach Kreisfreien Städten, Landkreisen und Gemeinden. URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/langereihen/dateien/Bevoelkerungsstand.xlsx>, zuletzt abgerufen am 22.10.2018.
- AfS (Amt für Statistik) Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2018c): Bevölkerungsvorausberechnung für das Land Brandenburg. 2017 bis 2030. Potsdam.
- AfS (Amt für Statistik) Berlin-Brandenburg (2018d). Statistischer Bericht. Gäste, Übernachtungen und Beherbergungskapazität im Land Brandenburg, 2012 bis 2017. URL: https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/statistiken/statistik_sb.asp?sageb=45005&PTyp=700&creg=BB&anzwer=7&bok=1&bbok=1, zuletzt abgerufen am 24.10.2018.
- AfS (Amt für Statistik) Berlin-Brandenburg (Hrsg.) (2017): Statistischer Bericht. Unternehmen und Betriebe im Land Brandenburg 2015 (Stand: Unternehmensregister 31.10.2016). Potsdam.
- BAG ÖPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände) (2014): Vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV - Hinweise für die ÖPNV-Aufgabenträger zum Umgang mit der Zielbestimmung des novellierten PBefG. URL: http://www.kreise.de/__cms1/images/stories/themen/Verkehr/452-14%20A.pdf, zuletzt abgerufen am 18.04.2019.
- BAG-SPNV (Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger des SPNV e.V.) (2018): Finanzierung. URL: <http://bag-spnv.de/finanzierung>, zuletzt abgerufen am 22.10.2018.
- B.B.S.M. Brandenburgische Beratungsgesellschaft für Stadterneuerung und Modernisierung mbH (2018): Fortschreibung INSEK 2018 - Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Brandenburg an der Havel. Brandenburg an der Havel.
- BMVI (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2016): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen. URL: http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile, zuletzt abgerufen am 21.03.2019.
- Bundesagentur für Arbeit (2018a): Bundesagentur für Arbeit: Arbeitsmarktmonitor. Nürnberg. 2017. URL: https://arbeitsmarktmonitor.arbeitsagentur.de/faktencheck/regionalstruktur/tabelle/60/2014/unterbeschaeftigungsquote_u25/?r, zuletzt abgerufen am 25.10.2018.
-

- Bundesagentur für Arbeit (2018b): Statistik der Bundesagentur für Arbeit, Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte – Auspendler/Einpendler nach Gemeinden. Nürnberg.
- Bundesagentur für Arbeit (2018c): Regionalreport über Beschäftigte. Potsdam-Mittelmark. Nürnberg.
- Büro Autobus, Spreeplan, VBB (2019): Buskonzept Großbeeren, Flughafen Westkorridor, Einbindung des Busverkehrs in Großbeeren. Dokumentation. Stand Januar 2019
- BVU (Beratergruppe Verkehr + Umwelt GmbH) u.a. (2014): Verkehrsverflechtungsprognose 2030. Schlussbericht vom 11. Juni 2014.
- DESTATIS (Statistisches Bundesamt) (Hrsg.) (2018): Fortschreibung des Bevölkerungstandes. Genesis-Online Datenbank. Wiesbaden. URL: https://www-genesis.destatis.de/genesis/online/data;sid=0D10F7DE5B44CAED19193D22FB40B7FD.GO_2_1?operation=abrufen&selectionname=12411-0015&levelindex=1&levelid=1540303831584&index=15, zuletzt abgerufen am 18.10.2018.
- Deutscher Landkreistag (2014): Rundschreiben 452/2014 des Deutschen Landkreistags vom 14. Oktober 2014.
- DR. J. OTHMER Konzept + Projekt / MKS ARCHITEKTEN – INGENIEURE GmbH (2012): Integriertes Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bad Belzig.
- Ernst Basler+ Partner GmbH (2010): Standortentwicklungskonzept Teltow-Kleinmachnow-Stahnsdorf. Potsdam.
- ETC Transport Consultants GmbH (2017): Untersuchung Flughafen-BER-Anbindung von Landkreis Potsdam-Mittelmark und Potsdam (Ö-L-461/116/16). Berlin.
- Gemeinde Schwielowsee (2019): Schwielowsee erleben mit der Gästekarte. Schwielowsee. URL: <https://www.schwielowsee-tourismus.de/service/gaestekarte.html>, zuletzt abgerufen am 04.02.2019.
- IGES Institut GmbH (2018): Potenzialanalyse betriebliches Mobilitätsmanagement für die Landeshauptstadt Potsdam und den Landkreis Potsdam-Mittelmark. Berlin.
- IGES Institut GmbH (2016): Verkehrskonzept Stadt Treuenbrietzen. Berlin.
- Ingenieurgruppe IVV GmbH (2013): Integriertes Verkehrsentwicklungskonzept Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf. Berlin.
- IVU Traffic Technologies AG (2004): Verkehrsentwicklungsplan 2015 Landkreis Potsdam-Mittelmark. Bad Belzig.
- KBA (Kraftfahrtbundesamt) (2018): Bestand an Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern nach Gemeinden 2012 – 2017. Flensburg. URL:
-

- http://www.kba.de/DE/Statistik/Produktkatalog/produkte/Fahrzeuge/fz3_b_uebersicht.html?nn=1146130, zuletzt abgerufen am 22.10.2018.
- Land Berlin (2019): Nahverkehrsplan Berlin 2019-2023. Berlin.
- Landeshauptstadt Potsdam (2013): Nahverkehrsplan 2012 – 2018 für die Landeshauptstadt Potsdam. Potsdam.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2019): Gewerbegebietsdatenbank. Bad Belzig.
URL: <https://www.potsdam-mittelmark.de/de/wirtschaft-arbeit/wirtschaftsstandort/gewerbegebiete-pm/>, zuletzt aufgerufen am 26.02.2019.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (Hrsg.) (2018a): Integriertes Klimaschutzkonzept 2019 – 2029. Landkreis Potsdam-Mittelmark. Bad Belzig.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2018b): Touristische Radwegekonzeption. Fortschreibung. Bad Belzig.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2018c): Schulentwicklungsplan 2018/2019 – 2023/2024. Inklusive Anlage zum Schulentwicklungsplan des Landkreis Potsdam-Mittelmark, Schuljahr 2017/2018. Bad Belzig.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2018d): Naturparks. Bad Belzig. URL: <https://www.potsdam-mittelmark.de/de/freizeit-tourismus/reisefuehrer/naturparks/>, zuletzt aufgerufen am 26.10.2018.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2016): Demografiebericht Nr. 3. Bad Belzig.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2015): Richtlinie zur Förderung von Investitionen zur Verbesserung der ÖPNV-Infrastruktur und Fahrzeugen des ÖPNV sowie Nachrüstungen von Fahrzeugtechnik im Landkreis Potsdam-Mittelmark 2015. Bad Belzig.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2014): Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Potsdam-Mittelmark 2015 - 2019. Berlin.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2013): Wirtschaftsbroschüre. Ein attraktiver Standort für Sie und für Ihr Unternehmen. Potsdam-Mittelmark. Bad Belzig.
URL: https://www.potsdam-mittelmark.de/fileadmin/Redakteure/Wirtschaftsbroschuere_2014.pdf, zuletzt aufgerufen am 26.02.2019.
- Landkreis Potsdam-Mittelmark (2012): Verkehrskonzept Brück – Niemegk – Treuenbrietzen „Landstädtedreieck“. Stand 09.10.2012
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2018a): Berichte der Raumbearbeitung. Kreisprofil Potsdam-Mittelmark. Berichtsjahr 2015. Hoppegarten.
- LBV (Landesamt für Bauen und Verkehr) (2018b): Berichte der Raumbearbeitung. Bevölkerungsvorausschätzung 2017 bis 2030. Ämter und amtsfreie Gemeinden des Landes Brandenburg. Hoppegarten.
- MiD (Mobilität in Deutschland) (2018): Tabellarische Grundausswertung. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends. Bonn.
-

- Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (2018): Finanzplan des Landes Brandenburg 2018 Bis 2022. Potsdam.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2017): Kabinett beschließt „Mobilitätsstrategie 2030“. URL: <http://www.mil.brandenburg.de/cms/detail.php/bb1.c.479021.de>, zuletzt aufgerufen am 22.10.2018.
- MIL (Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg) (2018): Landesnahverkehrsplan 2018. Potsdam. URL: https://mil.brandenburg.de/media_fast/4055/web_Landesnahverkehrsplan_2018_Endstand.pdf, zuletzt aufgerufen am 22.10.2018.
- Ökologie & Planung (2004): Rad-, Reit- und Wanderwegekonzept Teltow 2004. Berlin.
- PTV (PTV Planung Transport Verkehr AG) (2019): ÖPNV-Konzept Bediengebiet Behrendt – Wetzlar – Lange. Werder (Havel).
- PTV (PTV Planung Transport Verkehr AG) (2018): Buskonzept weiteres Havelland. Rathenow/Nauen. URL: <https://www.havelbus.de/wp-content/uploads/2018/06/2018-06-06-Havelland-Buskonzept-web.pdf>, zuletzt aufgerufen am 12.12.2018.
- regiobus Potsdam Mittelmark GmbH (2019): Evaluation powerbus. Entwicklung von Angebot und Nachfrage im Busnetz Werder (Havel) 2016 – 2018. Bad Belzig.
- regiobus Potsdam Mittelmark GmbH (2018): Nachrichten – Presse. URL: <https://www.regiobus-pm.de/unternehmen/presse.html?L=0>, zuletzt aufgerufen am 26.02.2019.
- Stadtverwaltung Brandenburg an der Havel (2018): Nahverkehrsplan 2017 (Verkehrsentwicklungsplan Brandenburg an der Havel. Fortschreibung 2015, Teilbericht 6 Nahverkehrsplan). Brandenburg an der Havel.
- STEG Stadtentwicklung GmbH (2008): Stadt Teltow. INSEK. Integriertes Stadtentwicklungskonzept. Berlin.
- Tourismusverband Fläming e.V. (2018): Der Fläming. Beelitz. URL: <https://www.reiseregion-flaeming.de/>, zuletzt aufgerufen am 26.10.2018.
- Tourismusverband Havelland e.V. (2018): Das Havelland. Nauen. URL: <https://www.havelland-tourismus.de/>, zuletzt aufgerufen am 26.10.2018.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2019): Beförderungsbedingungen. Berlin. URL: <https://www.vbb.de/fahrpreise/befoerederungsbedingungen>, zuletzt aufgerufen am 18.03.2019.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2018a): VBB-FahrInfo. Berlin. URL: <https://fahrinfo.vbb.de/>, zuletzt aufgerufen am 18.12.2018.
-

- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2018b): Verbundbericht Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg 2018 mit Qualitätsbilanz und Berichtspflichten 2017 nach EU-Verordnung 1370/2007.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2018): Handbuch VBB-Richtlinien Fahrgastinformation. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (Hrsg.) (2017): Korridoruntersuchungen Regionalverkehr Brandenburg inkl. Korridorfaktenblätter. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2016): Handbuch Alternative Bedienung. Berlin.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2015): Qualitätsstandards im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Ein Leitfaden für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. 4. Aktualisierung.
- VBB (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg) (2012): Handbuch Bürgerbus. Berlin.
- VDV (Verband Deutscher Verkehrsunternehmen) (2016): Perspektiven und Grenzen des öffentlichen Verkehrs auf dem Land. Vortrag von Meinhard Zistel.
- Verkehrsgesellschaft Belzig mbH und Beelitzer Verkehrs- und Servicegesellschaft mbH (2016a): Linienkonzept Bad Belzig – Niemegk – Treuenbrietzen (BNT). Vorstellung im Ausschuss Ordnung, Sicherheit und Verkehr 31.08.2016 und im Nahverkehrsbeirat 01.09.2016. unveröffentlicht.
- Verkehrsgesellschaft Belzig mbH und Beelitzer Verkehrs- und Servicegesellschaft mbH (2016b): Linienkonzept Werder-Umland. Vorstellung im Ausschuss Ordnung, Sicherheit und Verkehr 31.08.2016 und im Nahverkehrsbeirat 01.09.2016. unveröffentlicht.
- Verkehrsgesellschaft Belzig mbH / regiobus Potsdam Mittelmark GmbH (2017): PlusBus Hoher Fläming: Fokussierung des Kernnetzes als Erfolgsmodell. Bad Belzig.
- VMZ Berlin Betreibergesellschaft mbH (2018): Kordonenerhebung 2016 Potsdam und Potsdam-Mittelmark. Verbesserung der Anbindungen der Nachbarkommunen. Berlin.
-

Anhang

A1 Verwaltungsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Tabelle 42: Verwaltungsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Gemeinden nach Ämtern und amtsfreien Städte und Gemeinden			
Bad Belzig (amtsfrei)			
Beelitz (amtsfrei)			
Amt Beetzsee			
Beetzsee	Beetzseeheide	Havelsee	Päwesin
Roskow			
Amt Brück			
Borkheide	Borkwalde	Brück	Golzow
Linthe	Planebruch		
Groß Kreutz (Havel) (amtsfrei)			
Kleinmachnow (amtsfrei)			
Kloster Lehnin (amtsfrei)			
Michendorf (amtsfrei)			
Amt Niemegk			
Mühlenfließ	Niemegk	Planetal	Rabenstein/Fläming
Nuthetal (amtsfrei)			
Schwielowsee (amtsfrei)			
Seddiner See (amtsfrei)			
Stahnsdorf (amtsfrei)			
Teltow (amtsfrei)			
Treuenbrietzen (amtsfrei)			
Werder (Havel) (amtsfrei)			
Wiesenburg/Mark (amtsfrei)			
Amt Wusterwitz			
Bensdorf	Rosenau	Wusterwitz	
Amt Ziesar			
Buckautal	Görzke	Gräben	Wenzlow
Wollin	Ziesar		

A2 Angebotsumfang im SPNV

Tabelle 43: Angebotsumfang SPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Potsdam- Mittelmark	Richtung	Zugpaare			Takt (in Mind.)	Bemerkungen
				Mo- Fr	Sa	So/ F		
S25	Hennigsdorf (bei Berlin) – Berlin Friedrichstraße – Berlin Potsdamer Platz – S Teltow Stadt	Teltow Stadt	Hennigsdorf – Teltow Stadt	65	69	66	20	Tagsüber 20-Minuten-Takt (zusammen mit S 26 10-Min-Takt)
			Teltow Stadt – Hennigsdorf	65	69	66		
S26	Berlin Waidmannslust - Berlin Friedrichstraße - Berlin Potsdamer Platz – S Teltow Stadt	Teltow Stadt	Waidmannslust – Teltow Stadt	43	36	27	20	Mo-Fr: 4 zusätzliche Abendfahrten ab Teltow Stadt Sa, So/F: 2 zusätzliche Morgenfahrten Lichterfelde – Teltow Stadt und 2 zusätzliche Abendfahrten Teltow Stadt – Lichterfelde
			Teltow Stadt – Waidmannslust	43	36	27		
RE1	(Cottbus – Eisenhüttenstadt –) Frankfurt	Werder (Havel) Groß Kreutz (Havel) Götz Wusterwitz	(Cottbus –) Frankfurt (Oder) – Magdeburg	34	34	34	30	In den Abschnitten

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Potsdam- Mittelmark	Richtung	Zugpaare			Takt (in Mind.)	Bemerkungen
				Mo- Fr	Sa	So/ F		
	(Oder) – Berlin – Brandenburg an der Havel – Magdeburg		Magdeburg – Frankfurt (Oder) (– Cottbus)	34	34	34		Cottbus – Frankfurt (O- der) und Brandenburg an der Havel – Magde- burg Angebot als 1-h- Takt; Bedienung der Zugangs- stellen Groß Kreuz (Ha- vel), Götz und Wuster- witz im Studentakt
RE4	Stendal – Rathenow – Berlin – Jüterbog	Teltow	(Stendal – Rathenow – Berlin – Jüterbog)	21	20	20	60	
			(Jüterbog – Berlin – Ra- thenow – Stendal)	21	20	20		
RE7	Wünsdorf-Waldstadt – Berlin – Michendorf – Bad Belzig – Dessau	Potsdam Rehbrücke Wilhelmshorst Michendorf Seddin Beelitz-Heilstät- ten Borkheide Brück Baitz Bad Belzig Wiesenburg/Mark Medewitz	Wünsdorf-Waldstadt – Dessau	22	16	17	60	Sa, So/F im Abschnitt Dessau – Bad Belzig 2-h- Takt
			Dessau – Wünsdorf- Waldstadt	22	16	17		
RB22	Berlin Friedrichstraße – Griebnitzsee –	Saarmund	Berlin Friedrichstraße – Königs Wusterhausen	20	12	12	Mo-Fr 60	Abschnitt Griebnitzsee – Potsdam nur Mo-Fr,

Linien- nr.	Linie und Laufweg	Zugangsstellen im LK Potsdam- Mittelmark	Richtung	Zugpaare			Takt (in Mind.)	Bemerkungen
				Mo- Fr	Sa	So/ F		
	Potsdam – Golm – Berlin-Schönefeld Flughafen – Königs Wusterhausen		Königs Wusterhausen – Berlin Friedrichstraße	20	12	12	(Sa, So/F 120)	Abschnitt Berlin Fried- richstraße – Golm zu- sammen mit RB21
RB23	Potsdam – Schwie- lowsee – Seddin – Michendorf	Caputh-Geltow Caputh Schwielowsee Ferch-Lienewitz Seddin Michendorf	Potsdam – Michendorf	17	9	9	Mo-Fr 60	Zugangsstellen Caputh- Geltow und Ferch-Li- enewitz als Bedarfshalte
			Michendorf – Potsdam	17	9	9	(Sa, So/F 120)	
RB33	Berlin-Wannsee – Mi- chendorf – Beelitz – Treuenbrietzen – Jü- terbog	Potsdam Rehbrücke Wilhelmshorst Michendorf Seddin Beelitz-Heilstät- ten Beelitz Stadt Elsholz Buchholz Treuenbrietzen Treuenbrietzen Süd	Berlin-Wannsee – Jüter- bog	19	10	11	Mo-Fr 60	
			Jüterbog – Berlin-Wann- see	19	10	11	(Sa, So/F 120)	
RB51	Rathenow – Pritzerbe – Brandenburg an der Havel	Pritzerbe Fohrde	Rathenow – Branden- burg an der Havel	18	13	13	60	Fr: 1 zusätzliche Abend- fahrten
			Brandenburg an der Ha- vel – Rathenow	18	13	13		

Daten: VBB 2018a.

A3 Angebotsumfang im kommunalen ÖPNV

Tabelle 44: Angebotsumfang kommunaler ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
541	Borkwalde – Brück – Cammer – Brandenburg an der Havel	Wetzel	Borkwalde – Brandenburg an der Havel	12 (5)	/	/		1 Fahrt nur Di + Fr; 1 Fahrt nur Do
			Brandenburg an der Havel – Borkwalde	9 (4)	/	/		1 Fahrt nur Do
542	Cammer – Brück – Bad Belzig	Wetzel	Bad Belzig – Cammer	15 (5)	/	/		
			Cammer – Bad Belzig	16 (9)	/	/		
543	Cammer – Brück – Treuenbrietzen	Wetzel	Cammer – Treuenbrietzen	4 (1)	/	/		2 Fahrten ab Cammer, da- von 1 Fahrt nur Di-Do; 2 Fahrten ab Brück
			Treuenbrietzen – Cammer	4 (1)	/	/		1 Fahrt nur bis Brück
545	Cammer – Borkwalde – Brück – Schlalach – Treuenbrietzen	Wetzel	Cammer – Treuenbrietzen	8 (8)	/	/		2 Fahrten ab Cammer; 4 Fahrten ab Brück; 2 Fahrten ab Schlalach
			Treuenbrietzen – Cammer	4 (4)	/	/		2 Fahrten nur Mi; 2 Fahrten Treuenbrietzen - Schlalach
546	Beelitz – Treuenbrietzen (– Rietz)	Sabinchen Touristik	Beelitz – Rietz	7 (4)	/	/		2 Fahrten nach Rietz; 1 Fahrt Treuenbrietzen - Buchholz - Treuenbrietzen
			Rietz – Beelitz	8 (4)	/	/		4 Fahrten ab/über Rietz; 2 Fahrten bis Treuenbrietzen
548	Lehnin – Rädels (– Golzow)	Behrendt	Lehnin – Rädels	12 (7)	/	/	120	

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Rädel – Lehnin	12 (7)	/	/		Jeweils 3 Fahrten als Rufbus, nur eine Fahrt ab/bis Golzow
549	Treuenbrietzen – Pechüle – Jüterbog	Reich	Treuenbrietzen – Jüterbog	14 (7)	/	/		
			Jüterbog – Treuenbrietzen	14 (6)	/	/		
550	Lehnin – Damsdorf – Groß Kreuz (Havel)	Behrendt	Lehnin – Groß Kreuz (Havel)	13 (12)	2	2	Mo-Fr 60	Mo-Fr 1 Fahrt als Rufbus
			Groß Kreuz (Havel) – Lehnin	12 (10)	2	2	(nachmittags)	
551	Brandenburg an der Havel – Göttin – Krahe – Golzow	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Golzow	7 (4)	5	5		Nur Mo-Fr Schule bis/ab Golzow
			Golzow – Brandenburg an der Havel	6 (4)	5	5		
552	Brandenburg an der Havel – Mötzow – Lünow – Radewege	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Radeberg	4 (2)	/	/		2 Fahrten nur Mi
			Radeberg – Brandenburg an der Havel	4 (2)	/	/		2 Fahrten nur Mi
553	<i>PlusBus Hoher Fläming</i> Brandenburg an der Havel – Rietz – Netzen – Lehnin	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Lehnin	25 (17)	7	7	60	
			Lehnin - Brandenburg an der Havel	24 (18)	7	7		
554	<i>PlusBus Emsterland</i> Lehnin – Damsdorf – Brandenburg an der Havel	Behrendt	Lehnin – Brandenburg an der Havel	17 (16)	7	5	60 (Sa, So/F 2h Takt)	
			Brandenburg an der Havel – Lehnin	17 (16)	7	5		
555	<i>Bürgerbus Hoher Fläming</i> Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Medewitz	regiobus PM	Bad Belzig – Medewitz	2 (3)	4	4		Mo-Fr teilweise als Rufbus; Sa, So/F Rufbus
			Medewitz – Bad Belzig	2 (4)	4	4		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
556	Groß Kreutz (Havel) – Bochow – Jeserig – Schenkenberg	Behrendt	Groß Kreutz (Havel) – Schenkenberg	7 (4)	/	/		
			Schenkenberg – Groß Kreutz (Havel)	7 (4)	/	/		
558	Brandenburg an der Havel – Roskow – Päwesin (– Zachow)	regiobus PM	Brandenburg an der Havel - Päwesin	11 (7)	3	3		
			Päwesin – Brandenburg an der Havel	10 (5)	3	3		
559	(Brandenburg an der Havel / Wust –) Brandenburg an der Havel – Görzke	Lange	Brandenburg an der Havel – Görzke	12 (11)	4	3	Mo-Fr teilweise 1h Takt	
			Görzke – Brandenburg an der Havel	13 (12)	4	3		
560	Brandenburg an der Havel – Wusterwitz – Ziesar	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Ziesar	10 (7)	3	3		Im Abschnitt Warchau – Rogäsen teilweise als Rufbus
			Ziesar – Brandenburg an der Havel	12 (8)	3	3		
561	Niemegek – Brück	regiobus PM	Niemegek – Brück	1 (0)	/	/		1 Fahrt nur Di-Do Schule
			Brück – Niemegek	2 (0)	/	/		
562	Brandenburg an der Havel – Grüningen – Glienecke – Ziesar	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Ziesar	9 (7)	/	/		Teilweise als Rufbus
			Ziesar – Brandenburg an der Havel	10 (8)	/	/		
563	Wusterwitz – Vehlen – Herrenhölzer	regiobus PM	Wusterwitz – Herrenhölzer	3 (0)	/	/		
			Vehlen – Wusterwitz	4 (0)	/	/		
564	Brandenburg an der Havel – Hohenferchesar – Pritzerbe	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Pritzerbe	5 (1)	/	/		1 Fahrt als Rufbus
			Pritzerbe – Brandenburg an der Havel	7 (1)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
565	Brandenburg an der Havel – Deetz	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Deetz	2 (0)	/	/		Rufbus, Fahrten jeweils nur Do
			Deetz – Brandenburg an der Havel	2 (0)	/	/		
566	Lehnin – Nahmitz – Netzen	Behrendt	Lehnin – Netzen	1 (0)	/	/		
			Netzen – Lehnin	1 (0)	/	/		
567	Lehnin – Damsdorf – Plötzin	Behrendt	Lehnin – Plötzin	4 (0)	/	/		
			Plötzin – Lehnin	4 (0)	/	/		
568	Groß Kreutz (Havel) – Götz – Jeserig	Behrendt	Groß Kreutz (Havel) – Jeserig	5 (2)	/	/		
			Jeserig – Groß Kreutz (Havel)	3 (1)	/	/		
569	Brandenburg an der Havel – Brielow – Radewege – Riewend – Päwesin	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Päwesin	13 (9)	3	3	60	Mo-Fr im Abschnitt Bagow – Riewend, Dorf größtenteils als Rufbus sowie Bedarfshalt Ketzür
			Päwesin – Brandenburg an der Havel	14 (10)	3	3		
571	Brandenburg an der Havel – (Vehlen –) Briest – Pritzerbe (– Premnitz)	regiobus PM	Brandenburg an der Havel – Premnitz	8 (1)	/	/	60	1 Fahrt als Rufbus, nur 1 Fahrt ab/bis Premnitz
			Premnitz – Brandenburg an der Havel	4 (1)	/	/		
572	<i>Burgenlinie</i> Bad Belzig – Niemegek – Raben – Wiesenburg/Mark – Bad Belzig	regiobus PM	Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Bad Belzig	5 (5)	5	5		Saisonale Bedienung (April-Dezember) als Ringlinie
580	<i>PlusBus Hoher Fläming</i> Bad Belzig – Lehnin – Werder (Havel) – Potsdam	regiobus PM	Bad Belzig – Potsdam	22 (16)	7	7	60	
			Potsdam – Bad Belzig	22 (16)	7	7		
581		regiobus PM	Bad Belzig – Brandenburg an der Havel	17 (17)	7	7	60	

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
	<i>PlusBus Hoher Fläming</i> Bad Belzig – Golzow – Brandenburg an der Havel		Brandenburg an der Havel – Bad Belzig	17 (16)	7	7		
582	<i>PlusBus Hoher Fläming</i> Bad Belzig – Niemeck – Treuenbrietzen	regiobus PM	Bad Belzig – Treuenbrietzen Treuenbrietzen – Bad Belzig	18 (17) 17 (17)	6 6	6 6	60	
583	Niemeck – Hohenwerbig – Garrey	regiobus PM	Niemeck – Garrey Garrey – Niemeck	4 (0) 5 (1)	/	/		1 Fahrt mit Bürgerbus 1 Fahrt mit Bürgerbus
584	Niemeck – Grabow – Treuenbrietzen	regiobus PM	Niemeck – Treuenbrietzen Treuenbrietzen – Niemeck	5 (1) 2 (0)	/	/		
585	Treuenbrietzen – Marzahna – Treuenbrietzen	regiobus PM	Treuenbrietzen – Marzahna – (Treuenbrietzen) Treuenbrietzen – Marzahna – (Treuenbrietzen)	2 (2) 6 (6)	/	/		Fahrten bis 08 Uhr Fahrten ab 08 Uhr; 1 Fahrt nur Mi
586	Bad Belzig – Baitz – Ziezow – Niemeck	regiobus PM	Bad Belzig – Niemeck Niemeck – Bad Belzig	7 (1) 8 (1)	4 4	4 4		Mo-Fr 2 Fahrten mit Bürgerbus; Sa, So/F Rufbus (mit Bürgerbus) Mo-Fr 1 Fahrt mit Bürgerbus; Sa, So/F Rufbus (mit Bürgerbus)
587	Bad Belzig – Lübnitz – Schlamau – Wiesenburg/Mark	regiobus PM	Bad Belzig – Wiesenburg/Mark Wiesenburg/Mark – Bad Belzig	8 (5) 7 (5)	/	/		
588	Bad Belzig – Wiesenburg/Mark – Görzke – Ziesar	regiobus PM	Bad Belzig – Ziesar	13 (10)	/	/		Abschnitte Wutzow – Hohenlobbese und Buckau – Köpernitz teilweise als Rufbus

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Ziesar – Bad Belzig	14 (11)	/	/		1 Fahrt als Rufbus
589	Wiesenburg/Mark – Medewitz	regiobus PM	Wiesenburg/Mark – Medewitz	5 (2)	/	/		1 Fahrt jeweils nur Di + Do
			Medewitz – Wiesenburg/Mark	5 (2)	/	/		
590	Stadtlinie Bad Belzig	regiobus PM	Variierender Linienverlauf innerhalb Bad Belzig	31 (31)	11	11	30 (Sa, So/F teilweise 1-h-Takt)	Abschnitt Bad Belzig, Gewerbepark Seedoche – Bad Belzig, Gewerbepark Süd als Rufbus
591	Klepzig – Mützdorf – Wiesenburg/Mark – Bergholz – Bad Belzig	Glaser	Klepzig – Bad Belzig	12 (5)	/	/		Teilweise mit Kleinbus; 1 Fahrt nur Do
			Bad Belzig – Klepzig	10 (5)	/	/		Teilweise mit Kleinbus; 1 Fahrt nur Do
592	Klepzig – Raben – Niemegek – Bad Belzig	Glaser	Klepzig – Bad Belzig	1 (0)	/	/		
			Bad Belzig – Klepzig	6 (2)	/	/		Mo-Fr Ferien nur Di + Do
593	Bad Belzig – Werbig – Ziesar – Wollin	Lange	Bad Belzig – Wollin	10 (3)	/	/		
			Wollin – Bad Belzig	14 (4)	/	/		
596	Görzke – Wollin – Grüningen – Ziesar – Wollin	Lange	Görzke – Wollin	6 (0)	/	/		
			Wollin – Görzke	5 (0)	/	/		
601	S Potsdam Hauptbahnhof – Teltow, Bahnhof – Teltow, Sigridshorst	regiobus PM	Potsdam – Teltow	50 (50)	19	18	20 (Sa, So/ F 1-h-Takt)	20-Min-Takt bis Teltow, Bahnhof Mo-Fr ab 20 Uhr 1-h-Takt
			Teltow – Potsdam	52 (51)	19	19		
602	Potsdam, S Babelsberg – Teltow, Warthestr.	regiobus PM	S Babelsberg – Teltow	2 (2)	/	/		
			Teltow – S Babelsberg	0 (0)	/	/		
607	Potsdam, Hauptbahnhof – Caputh – Ferch – Werder (Havel)	regiobus PM	Potsdam – Ferch (– Werder (Havel))	29 (27)	18	18		Mo-Fr 1-h-Takt bis/von Ferch;

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			(Werder (Havel) –) Ferch – Potsdam	31 (28)	19	18	60 (Sa, So/F 2-h- Takt)	Mo-Fr zwischen 17-19 Uhr 30-Min-Takt bis/von Caputh
608	Potsdam – Michendorf – Stücken (– Dobbrikow)	regiobus PM	Potsdam – Stücken (– Dobbrikow)	26 (24)	14	14	30 / 60 (Sa, So/F 2h Takt)	30-Min-Takt bis Michen- dorf, 1-h-Takt bis Stücken
			(Dobbrikow –) Stücken – Potsdam	28 (27)	15	14		
610	Potsdam – Wildpark-West (– Geltow, Ferdinand-Wimmer- Platz)	regiobus PM	Potsdam – Wildpark-West	19 (18)	5	/	60	Sa als Linientaxi; Mo-Fr eine Fahrt nur Fr
			Wildpark-West – Potsdam	21 (19)	5	/		
611	(Potsdam Hbf –) Bhf Rehbrücke – Saarmund (– Tremsdorf)	regiobus PM	Potsdam – Saarmund – (Tremsdorf)	37 (35)	22	19	40 (Sa, So/F 1-h- Takt)	Mo-Fr Schule 1 Fahrt Saarmund – Tremsdorf als Linientaxi
			(Tremsdorf) – Saarmund – Potsdam	38 (35)	21	19		
613	Saarmund – Michendorf – Ca- puth	regiobus PM	Saarmund – Caputh	4 (0)	/	/		
			Caputh – Saarmund	4 (0)	/	/		
619	Potsdam – Ludwigsfelde	regiobus/ VTF	Potsdam – Ludwigsfelde	4 (4)	/	/		Jeweils 2 Fahrten re- giobus und VTF
			Ludwigsfelde – Potsdam	5 (5)	/	/		3 Fahrten regiobus, 2 Fahrten VTF
620	S Wannsee Bhf – S Teltow Stadt	regiobus PM	Wannsee – Teltow Stadt	55 (53)	34	33	20 (Sa, So/F 30)	Konzession Abschnitt Lan- desgrenze Berlin – Teltow in Aufgabenträgerschaft Landkreis Potsdam-Mit- telmark
			Teltow Stadt – Wannsee	53 (52)	36	35		
621	Ludwigsfelde – Ruhlsdorf – S Teltow Stadt	regiobus PM / VTF	Ludwigsfelde – Teltow	16 (15)	/	/	60	1-h-Takt nur ab/bis Ruhls- dorf;
			Teltow – Ludwigsfelde	18 (18)	/	/		

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								11 Fahrten bis Ludwigsfelde, davon 5 regiobus und 6 VTF
622	Stahnsdorf, Waldschänke – U Krumme Lanke	regiobus PM	Stahnsdorf – Krumme Lanke Krumme Lanke – Stahnsdorf	52 (52) 52 (52)	34 34	28 29	20 (Sa, So/F 30)	Konzession Abschnitt Landesgrenze Berlin – Stahnsdorf in Aufgabenträgerschaft Landkreis Potsdam-Mittelmark Ab 20:30 Uhr 30-Min-Takt; So/F vormittags 1-h-Takt
623	Stahnsdorf, Waldschänke – Zehlendorf Eiche (– U Oskar-Helene-Heim)	regiobus PM	Stahnsdorf – Zehlendorf Zehlendorf – Stahnsdorf	52 (52) 52 (52)	35 35	30 30	20 (Sa, So/ F 30)	Konzession Abschnitt Landesgrenze Berlin – Stahnsdorf in Aufgabenträgerschaft Landkreis Potsdam-Mittelmark 1 Fahrt nur Fr; Nur 1 Fahrt bis/von Oskar-Helene-Heim; ab 20:30 Uhr 30-Min-Takt; So/F vormittags 1-h-Takt
624	(Teltow –) Schenkenhorst – Saarmund	regiobus PM	Teltow – Saarmund Saarmund – Teltow	22 (18) 19 (14)	/ /	/ /	60	Teilweise als Rufbus und Linientaxi
625	Ringlinie S Teltow Stadt – Postviertel – S Teltow Stadt	regiobus PM		26 (24)	12	4	30 / 60 (Sa 60)	Mo-Fr 09-14 Uhr 1-h-Takt

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen																																																																																															
626	Stahnsdorf – Ruhlsdorf – S Teltow Stadt	regiobus PM	Stahnsdorf – Teltow Stadt	33 (31)	18	17	30 / 60 (Sa, So/F 60)	Mo-Fr 08-12 Uhr und ab 20 Uhr 1-h-Takt																																																																																															
			Teltow Stadt – Stahnsdorf	31 (29)	18	17			627	Stahnsdorf, Waldschänke – Güterfelde – Sputendorf	regiobus PM	Stahnsdorf – Sputendorf	22 (20)	13	12	30 (Sa, So/F 60)	1 Fahrt als Linientaxi	Sputendorf – Stahnsdorf	22 (18)	13	12	628	Stahnsdorf, Waldschänke – Kleinmachnow, Dreilinden	regiobus PM	Stahnsdorf – Kleinmachnow	4 (2)	/	/			Kleinmachnow – Stahnsdorf	4 (2)	/	/	629	Stahnsdorf – Teltow, Warthestr.	regiobus PM	Stahnsdorf – Teltow	21 (20)	17	16	60	Mo-Fr teilweise als Linientaxi	Teltow – Stahnsdorf	25 (25)	18	17	630	(Kemnitz –) Werder (Havel), Stadtrandsiedlung – Bahnhof – Werderpark	regiobus PM	(Kemnitz –) Stadtrandsiedlung – Werderpark	32 (31)	14	6	30 / 60 (Sa 30, So/F 120)	Ab/bis Kemnitz 2-h-Takt; Abschnitt Bahnhof – Werderpark 30-Min-Takt; So/F nur Bedienung Bahnhof – Stadtrandsiedlung	Werderpark – Stadtrandsiedlung – (Kemnitz)	33 (32)	14	6	631	Potsdam – Geltow – Werder (Havel)	regiobus PM	Potsdam – Werder (Havel)	56 (56)	35	23	15 / 30 (Sa 30, So/F 60)	Zwischen 09-13 Uhr sowie ab 19:30 Uhr 30-Min-Takt	Werder (Havel) – Potsdam	56 (56)	36	23	632	Werder (Havel) – Zum Havelstrand – Phöben (–Schmergow)	regiobus PM	Werder (Havel) – Phöben (–Schmergow)	28 (27)	18	8	Teilweise 30 (Sa 60, So/F 120)	Abschnitt Bahnhof – Zum Havelstrand 30-Min-Takt; Bis Phöben teilweise 1-h-Takt; So nur Bedienung Bahnhof – Zum Havelstrand	(Schmergow –) Phöben – Werder (Havel)	28 (28)	16	9	633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf	regiobus PM	Werder (Havel) – Bliesendorf	21 (19)	8	8	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Glindow – Bliesendorf vormittags 2-h-Takt	Bliesendorf – Werder (Havel)	21 (19)	8	8	634			Werder (Havel) – Neu Töplitz
627	Stahnsdorf, Waldschänke – Güterfelde – Sputendorf	regiobus PM	Stahnsdorf – Sputendorf	22 (20)	13	12	30 (Sa, So/F 60)	1 Fahrt als Linientaxi																																																																																															
			Sputendorf – Stahnsdorf	22 (18)	13	12			628	Stahnsdorf, Waldschänke – Kleinmachnow, Dreilinden	regiobus PM	Stahnsdorf – Kleinmachnow	4 (2)	/	/			Kleinmachnow – Stahnsdorf	4 (2)	/	/	629	Stahnsdorf – Teltow, Warthestr.	regiobus PM	Stahnsdorf – Teltow	21 (20)	17	16	60	Mo-Fr teilweise als Linientaxi	Teltow – Stahnsdorf	25 (25)	18	17	630	(Kemnitz –) Werder (Havel), Stadtrandsiedlung – Bahnhof – Werderpark	regiobus PM	(Kemnitz –) Stadtrandsiedlung – Werderpark	32 (31)	14	6	30 / 60 (Sa 30, So/F 120)	Ab/bis Kemnitz 2-h-Takt; Abschnitt Bahnhof – Werderpark 30-Min-Takt; So/F nur Bedienung Bahnhof – Stadtrandsiedlung	Werderpark – Stadtrandsiedlung – (Kemnitz)	33 (32)	14	6	631	Potsdam – Geltow – Werder (Havel)	regiobus PM	Potsdam – Werder (Havel)	56 (56)	35	23	15 / 30 (Sa 30, So/F 60)	Zwischen 09-13 Uhr sowie ab 19:30 Uhr 30-Min-Takt	Werder (Havel) – Potsdam	56 (56)	36	23	632	Werder (Havel) – Zum Havelstrand – Phöben (–Schmergow)	regiobus PM	Werder (Havel) – Phöben (–Schmergow)	28 (27)	18	8	Teilweise 30 (Sa 60, So/F 120)	Abschnitt Bahnhof – Zum Havelstrand 30-Min-Takt; Bis Phöben teilweise 1-h-Takt; So nur Bedienung Bahnhof – Zum Havelstrand	(Schmergow –) Phöben – Werder (Havel)	28 (28)	16	9	633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf	regiobus PM	Werder (Havel) – Bliesendorf	21 (19)	8	8	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Glindow – Bliesendorf vormittags 2-h-Takt	Bliesendorf – Werder (Havel)	21 (19)	8	8	634			Werder (Havel) – Neu Töplitz	12 (9)	/	/	60 / 120									
628	Stahnsdorf, Waldschänke – Kleinmachnow, Dreilinden	regiobus PM	Stahnsdorf – Kleinmachnow	4 (2)	/	/																																																																																																	
			Kleinmachnow – Stahnsdorf	4 (2)	/	/			629	Stahnsdorf – Teltow, Warthestr.	regiobus PM	Stahnsdorf – Teltow	21 (20)	17	16	60	Mo-Fr teilweise als Linientaxi	Teltow – Stahnsdorf	25 (25)	18	17	630	(Kemnitz –) Werder (Havel), Stadtrandsiedlung – Bahnhof – Werderpark	regiobus PM	(Kemnitz –) Stadtrandsiedlung – Werderpark	32 (31)	14	6	30 / 60 (Sa 30, So/F 120)	Ab/bis Kemnitz 2-h-Takt; Abschnitt Bahnhof – Werderpark 30-Min-Takt; So/F nur Bedienung Bahnhof – Stadtrandsiedlung	Werderpark – Stadtrandsiedlung – (Kemnitz)	33 (32)	14	6	631	Potsdam – Geltow – Werder (Havel)	regiobus PM	Potsdam – Werder (Havel)	56 (56)	35	23	15 / 30 (Sa 30, So/F 60)	Zwischen 09-13 Uhr sowie ab 19:30 Uhr 30-Min-Takt	Werder (Havel) – Potsdam	56 (56)	36	23	632	Werder (Havel) – Zum Havelstrand – Phöben (–Schmergow)	regiobus PM	Werder (Havel) – Phöben (–Schmergow)	28 (27)	18	8	Teilweise 30 (Sa 60, So/F 120)	Abschnitt Bahnhof – Zum Havelstrand 30-Min-Takt; Bis Phöben teilweise 1-h-Takt; So nur Bedienung Bahnhof – Zum Havelstrand	(Schmergow –) Phöben – Werder (Havel)	28 (28)	16	9	633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf	regiobus PM	Werder (Havel) – Bliesendorf	21 (19)	8	8	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Glindow – Bliesendorf vormittags 2-h-Takt	Bliesendorf – Werder (Havel)	21 (19)	8	8	634			Werder (Havel) – Neu Töplitz	12 (9)	/	/	60 / 120																						
629	Stahnsdorf – Teltow, Warthestr.	regiobus PM	Stahnsdorf – Teltow	21 (20)	17	16	60	Mo-Fr teilweise als Linientaxi																																																																																															
			Teltow – Stahnsdorf	25 (25)	18	17			630	(Kemnitz –) Werder (Havel), Stadtrandsiedlung – Bahnhof – Werderpark	regiobus PM	(Kemnitz –) Stadtrandsiedlung – Werderpark	32 (31)	14	6	30 / 60 (Sa 30, So/F 120)	Ab/bis Kemnitz 2-h-Takt; Abschnitt Bahnhof – Werderpark 30-Min-Takt; So/F nur Bedienung Bahnhof – Stadtrandsiedlung	Werderpark – Stadtrandsiedlung – (Kemnitz)	33 (32)	14	6	631	Potsdam – Geltow – Werder (Havel)	regiobus PM	Potsdam – Werder (Havel)	56 (56)	35	23	15 / 30 (Sa 30, So/F 60)	Zwischen 09-13 Uhr sowie ab 19:30 Uhr 30-Min-Takt	Werder (Havel) – Potsdam	56 (56)	36	23	632	Werder (Havel) – Zum Havelstrand – Phöben (–Schmergow)	regiobus PM	Werder (Havel) – Phöben (–Schmergow)	28 (27)	18	8	Teilweise 30 (Sa 60, So/F 120)	Abschnitt Bahnhof – Zum Havelstrand 30-Min-Takt; Bis Phöben teilweise 1-h-Takt; So nur Bedienung Bahnhof – Zum Havelstrand	(Schmergow –) Phöben – Werder (Havel)	28 (28)	16	9	633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf	regiobus PM	Werder (Havel) – Bliesendorf	21 (19)	8	8	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Glindow – Bliesendorf vormittags 2-h-Takt	Bliesendorf – Werder (Havel)	21 (19)	8	8	634			Werder (Havel) – Neu Töplitz	12 (9)	/	/	60 / 120																																			
630	(Kemnitz –) Werder (Havel), Stadtrandsiedlung – Bahnhof – Werderpark	regiobus PM	(Kemnitz –) Stadtrandsiedlung – Werderpark	32 (31)	14	6	30 / 60 (Sa 30, So/F 120)	Ab/bis Kemnitz 2-h-Takt; Abschnitt Bahnhof – Werderpark 30-Min-Takt; So/F nur Bedienung Bahnhof – Stadtrandsiedlung																																																																																															
			Werderpark – Stadtrandsiedlung – (Kemnitz)	33 (32)	14	6			631	Potsdam – Geltow – Werder (Havel)	regiobus PM	Potsdam – Werder (Havel)	56 (56)	35	23	15 / 30 (Sa 30, So/F 60)	Zwischen 09-13 Uhr sowie ab 19:30 Uhr 30-Min-Takt	Werder (Havel) – Potsdam	56 (56)	36	23	632	Werder (Havel) – Zum Havelstrand – Phöben (–Schmergow)	regiobus PM	Werder (Havel) – Phöben (–Schmergow)	28 (27)	18	8	Teilweise 30 (Sa 60, So/F 120)	Abschnitt Bahnhof – Zum Havelstrand 30-Min-Takt; Bis Phöben teilweise 1-h-Takt; So nur Bedienung Bahnhof – Zum Havelstrand	(Schmergow –) Phöben – Werder (Havel)	28 (28)	16	9	633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf	regiobus PM	Werder (Havel) – Bliesendorf	21 (19)	8	8	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Glindow – Bliesendorf vormittags 2-h-Takt	Bliesendorf – Werder (Havel)	21 (19)	8	8	634			Werder (Havel) – Neu Töplitz	12 (9)	/	/	60 / 120																																																
631	Potsdam – Geltow – Werder (Havel)	regiobus PM	Potsdam – Werder (Havel)	56 (56)	35	23	15 / 30 (Sa 30, So/F 60)	Zwischen 09-13 Uhr sowie ab 19:30 Uhr 30-Min-Takt																																																																																															
			Werder (Havel) – Potsdam	56 (56)	36	23			632	Werder (Havel) – Zum Havelstrand – Phöben (–Schmergow)	regiobus PM	Werder (Havel) – Phöben (–Schmergow)	28 (27)	18	8	Teilweise 30 (Sa 60, So/F 120)	Abschnitt Bahnhof – Zum Havelstrand 30-Min-Takt; Bis Phöben teilweise 1-h-Takt; So nur Bedienung Bahnhof – Zum Havelstrand	(Schmergow –) Phöben – Werder (Havel)	28 (28)	16	9	633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf	regiobus PM	Werder (Havel) – Bliesendorf	21 (19)	8	8	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Glindow – Bliesendorf vormittags 2-h-Takt	Bliesendorf – Werder (Havel)	21 (19)	8	8	634			Werder (Havel) – Neu Töplitz	12 (9)	/	/	60 / 120																																																													
632	Werder (Havel) – Zum Havelstrand – Phöben (–Schmergow)	regiobus PM	Werder (Havel) – Phöben (–Schmergow)	28 (27)	18	8	Teilweise 30 (Sa 60, So/F 120)	Abschnitt Bahnhof – Zum Havelstrand 30-Min-Takt; Bis Phöben teilweise 1-h-Takt; So nur Bedienung Bahnhof – Zum Havelstrand																																																																																															
			(Schmergow –) Phöben – Werder (Havel)	28 (28)	16	9			633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf	regiobus PM	Werder (Havel) – Bliesendorf	21 (19)	8	8	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Glindow – Bliesendorf vormittags 2-h-Takt	Bliesendorf – Werder (Havel)	21 (19)	8	8	634			Werder (Havel) – Neu Töplitz	12 (9)	/	/	60 / 120																																																																										
633	Werder (Havel) – Glindow – Bliesendorf	regiobus PM	Werder (Havel) – Bliesendorf	21 (19)	8	8	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Glindow – Bliesendorf vormittags 2-h-Takt																																																																																															
			Bliesendorf – Werder (Havel)	21 (19)	8	8			634			Werder (Havel) – Neu Töplitz	12 (9)	/	/	60 / 120																																																																																							
634			Werder (Havel) – Neu Töplitz	12 (9)	/	/	60 / 120																																																																																																

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
(612)	Werder (Havel) – Töplitz – Neu Töplitz	regiobus PM	Neu Töplitz – Werder (Havel)	10 (8)	/	/		Im Abschnitt Töplitz – Neu Töplitz durch Überlagerung beider Linienäste 30-Min-Takt
	Potsdam, Schlänitzseer Weg – Töplitz – Neu Töplitz		Potsdam – Neu Töplitz	20 (20)	9	9	60 (Sa, So/F 120)	Ab Neu Töplitz, Wendepunkt weiter als Linie 612 nach Potsdam, Kirschallee (ViP)
			Neu Töplitz – Potsdam	19 (19)	9	9		
635	(Kemnitz –) Werder (Havel) – Groß Kreutz (Havel) – Schmergow	regiobus PM	Werder (Havel) – Schmergow	13 (8)	/	/		Abschnitt Werder (Havel), Post – Schmergow nachmittags 1-h-Takt
			Schmergow – Werder (Havel)	13 (9)	/	/		
640	Ringlinie Beelitz – Wittbrietzen – Birkhorst – Beelitz	regiobus PM	Beelitz – Wittbrietzen – Birkhorst – Beelitz	4 (5)	/	/		Als Linientaxi
	Beelitz, Am Lustgarten – Amselweg – Platanenring		Am Lustgarten – Platanenring	4 (0)	/	/		Bis auf eine Fahrt als Linientaxi
641	<i>PlusBus Beelitz-Zauche</i> Beelitz – Fichtenwalde – Werder (Havel)	regiobus PM	Beelitz – Werder (Havel)	17 (17)	6	6		1 Fahrt als Rufbus Mo-Fr Schule Glindow – Fichtenwalde
			Werder (Havel) – Beelitz	16 (15)	6	6		
642	Beelitz – Buchholz	regiobus PM	Beelitz – Buchholz	6 (0)	/	/		3 Fahrten nach Buchholz, 3 Fahrten nach Schönefeld als Linientaxi, jeweils 1 Fahrt davon nur Mo-Do
			Buchholz – Beelitz	4 (0)	/	/		1 Fahrt ab Wittbrietzen
643	<i>PlusBus Beelitz-Zauche</i> Potsdam Hauptbahnhof – Neuseddin – Beelitz	regiobus PM	Potsdam – Beelitz	28 (28)	12	12	60 (Sa, So/F 120)	Abschnitt Potsdam – Seddin 14-20 Uhr 30-Min-Takt

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
			Beelitz – Potsdam	26 (26)	12	11		1 Fahrt nur Fr; Abschnitt Seddin – Potsdam 14-20 Uhr 30-Min-Takt
644	Beelitz – Rieben – Stücken	regiobus PM	Beelitz – Stücken	7 (6)	3	3		Nur eine Fahrt Mo-Fr Schule ab Stücken, teilweise als Linientaxi; Sa, So/F nur von/bis Rieben
			Stücken – Beelitz	6 (6)	3	3		
645	<i>PlusBus Beelitz-Zauche</i> Beelitz – Fichtenwalde – Lehnin	regiobus PM	Beelitz – Lehnin	23 (20)	10	10	60	
			Lehnin – Beelitz	25 (20)	9	9	(Sa, So/F 120)	
646	(Michendorf –) Seddin – Kähnsdorf (– Beelitz)	regiobus PM	(Michendorf –) Seddin – Kähnsdorf (– Beelitz)	7 (5)	/	/		Mo-Fr Schule 2 Fahrten ab Michendorf, 3 Fahrten bis Beelitz; Mo-Fr Ferien 2 Fahrten bis Beelitz
			(Beelitz –) Kähnsdorf – Seddin (– Michendorf)	8 (6)	/	/		Mo-Fr Schule 3 Fahrten ab Beelitz; Mo-Fr Ferien 2 Fahrten ab Beelitz
647	Beelitz – Borkheide – Busendorf	regiobus PM	Beelitz – Busendorf	6 (0)	/	/		
			Busendorf – Beelitz	7 (0)	/	/		
N12	Ringlinie Berlin, Zehlendorf – Stahnsdorf – Berlin, Zehlendorf	regiobus PM		7 (7)	7	8	60	Konzession Abschnitt Landesgrenze Berlin – Stahnsdorf – Landes-

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								grenze Berlin in Aufgabenträgerschaft Landkreis Potsdam-Mittelmark
N13	Potsdam Hauptbahnhof – S Teltow Stadt	regiobus PM	Potsdam – Teltow Teltow – Potsdam	2 (2) 3 (3)	5 6	5 6	60	
X1	<i>Schnellbus</i> Potsdam, Hauptbahnhof – Teltow, Bahnhof	regiobus PM	Potsdam – Teltow Teltow – Potsdam	52 (52) 54 (53)	19 20	19 20	20 (Sa, So/F 60)	Ab 20 Uhr 1-h-Takt
X10	<i>Schnellbus</i> Berlin, Hertzallee / S+U Zoologischer Garten – Zehlendorf Eiche – Teltow / S Teltow Stadt	BVG	Hertzallee – Teltow Teltow – Hertzallee	70 (70) 69 (69)	25 25	13 13	20 (Sa 30, So/F 60)	Betriebsführer ist BVG, Konzession Abschnitt Landesgrenze Berlin – Teltow in Aufgabenträgerschaft Landkreis Potsdam-Mittelmark; Nur Berücksichtigung der Fahrten ab/bis Teltow, weitere Fahrten der Linie enden/beginnen Berlin, Andrézeile
X43	<i>Schnellbus</i> Potsdam, Hauptbahnhof – Beelitz	regiobus PM	Potsdam – Beelitz Beelitz – Potsdam	13 (13) 14 (14)	/ /	/ /	60	
Linien in Aufgabenträgerschaft anderer Gebietskörperschaften								
184	Berlin, Reichartstr. / S+U Tempelhof – S Lichterfelde Ost Bhf – Teltow, Warthestr.	BVG	Reichartstr. – Teltow Teltow – Reichartstr.	50 (50) 50 (50)	36 36	18 19	20 (Sa 20/60, So/F 60)	Betriebsführer ist BVG, Konzession Abschnitt Landesgrenze Berlin – Teltow in Aufgabenträgerschaft

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
								Landkreis Potsdam-Mittelmark; Nur Berücksichtigung der Fahrten ab/bis Teltow, weitere Fahrten der Linie enden/beginnen Berlin, Oberhofer Platz bzw. Saaleckplatz; Ab 20 Uhr 30-Min-Takt bzw. ab 21 Uhr 1-h-Takt
524 (D)	Schmerzke – Brandenburg an der Havel – Götting – Krahe	VBB	Schmerzke – Krahe Krahe – Schmerzke	1 (1) 1 (1)	/	/		Nur 1 Fahrt bis Krahe, übrige Fahrten enden in Götting (Brandenburg an der Havel)
600	Mahlow – Großbeeren – Teltow Stadt	VTF	Mahlow – Teltow Stadt Teltow Stadt – Mahlow	17 (17) 18 (18)	17	/	60	
614	Potsdam – Ketzin – Gutenpaaren – Roskow	HVG	Potsdam – Roskow Roskow – Potsdam	1 (0) /	/	/		Abschnitt Gutenpaaren – Roskow nur bei Bedarf
660	Nauen – Päwesin	HVG	Nauen – Päwesin Päwesin – Nauen	11 (8) 14 (10)	4	3		Mo-Fr 1 Fahrt als Kleinbus; Sa, So/F als Rufbus
693	Potsdam, Rathaus Babelsberg – Bhf Rehbrücke	ViP	Potsdam Babelsberg – Rehbrücke Bhf Bhf Rehbrücke – Potsdam Babelsberg	61 (61) 60 (58)	58	56	20	
699	Bhf Rehbrücke – Potsdam, Johannes-Kepler-Platz	ViP	Bhf Rehbrücke – Potsdam Potsdam – Bhf Rehbrücke	55 (55) 57 (57)	51	18	20 (Sa 20, So/F 60)	

Linien ¹	Laufweg	Unternehmen	Richtung	Mo-Fr Schule / (Ferien)	Sa	So	Grundtakt [min]	Bemerkungen
704	Blankenfelde – Großbeeren – S Teltow Stadt	VTF	Blankenfelde – Teltow Stadt	11 (7)	/	/		Nur 5 Fahrten bis Teltow Stadt, übrige Fahrten en- den in Großbeeren
			Teltow Stadt – Blankenfelde	11 (8)	/	/		Nur 3 Fahrten ab Teltow Stadt, übrige Fahrten be- ginnen in Großbeeren
715	<i>PlusBus Teltow-Fläming</i> Potsdam Hauptbahnhof – Lud- wigsfelde	VTF	Potsdam – Ludwigsfelde	18 (18)	11	11	60	
			Ludwigsfelde – Potsdam	18 (18)	11	11	(Sa, So/F 60 bzw. 120)	
740	Genthin – Mützel – Tuchheim – Ziesar	NJL	Genthin – Ziesar	8 (7)	3	3		Nicht alle Fahrten bis Zie- sar, übrige Fahrten enden in Schopisdorf (Sachen-An- halt) Sa, So/F sowie Abendfahr- ten Mo-Fr als Rufbus
			Ziesar - Genthin	8 (7)	3	3		
750	Luckenwalde – Ludwigsfelde – Potsdam Hauptbahnhof	VTF	Luckenwalde – Potsdam	14 (12)	4	4		Sa, So/F 2-h-Takt
			Potsdam – Luckenwalde	15 (12)	4	4		
SXF2	Flughafen-Schnellbus Potsdam Hauptbahnhof – Stahnsdorf – Teltow – Flughafen Schönefeld	Günter An- ger GmbH & Co. Om- nibusver- mietung KG	Potsdam – Flughafen	1 (1)	1	1		VBB-Tarif zuzüglich Ex- presszuschlag
			Flughafen – Potsdam	1 (1)	1	1		

Daten: VBB 2018a, Daten der Verkehrsunternehmen 2019, Fahrplanstand April 2019.

A4 Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Tabelle 45: Allgemeinbildende Schulen im Landkreis Potsdam-Mittelmark mit Schüleranzahl

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Grundschulen			
Grundschule „Geschwister Scholl“		Stadt Bad Belzig	448
Diesterweg-Grundschule	Ganztagsbetrieb in offener Form	Stadt Beelitz	439
Grundschule „Otto Nagel“		Gemeinde Nuthetal	328
Hans-Grade-Grundschule	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Gemeinde Borkheide	206
Grundschule Brück	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Stadt Brück	319
„Grundschule Albert Einstein“	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Gemeinde Schwielowsee	394
Grundschule „Am Fenn“	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Gemeinde Kloster Lehnin	185
Kleine Grundschule Dippmannsdorf		Stadt Bad Belzig	104
Grundschule Fichtenwalde		Stadt Beelitz	230
Grundschule „Meusebach“	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Gemeinde Schwielowsee	186
Grundschule Glindow		Stadt Werder (Havel)	284

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Grundschule „Friedrich Eberhard von Rochow“		Gemeinde Golzow	116
Grundschule „Erich Kästner“		Gemeinde Groß Kreutz (Havel)	160
Grundschule Jeserig	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Gemeinde Groß Kreutz (Havel)	200
Grundschule Auf dem Seeberg		Gemeinde Kleinmachnow	283
Steinweg-Schule		Gemeinde Kleinmachnow	381
Eigenherd-Grundschule		Gemeinde Kleinmachnow	413
Grundschule Michendorf		Gemeinde Michendorf	308
Grundschule „Friedrich List“	Verlässliche Halbtagschule und Hort	Gemeinde Seddiner See	227
Grundschule „Robert Koch“		Stadt Niemegk	187
Grundschule „Johann Wolfgang von Goethe“	Ganztagsbetrieb in offener Form	Amt Beetzsee	171
Grundschule „Am Beetzsee“	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Amt Beetzsee	177
Grundschule Roskow		Amt Beetzsee	61
Grundschule „Am Röthepfuhl“	Ganztagsbetrieb in offener Form	Stadt Teltow	173
Grundschule Saarmund	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Gemeinde Nuthetal	170
Grundschule „Heinrich Zille“		Gemeinde Stahnsdorf	531

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Lindenhof-Grundschule		Gemeinde Stahnsdorf	269
Grundschule „Ernst von Stubenrauch“		Stadt Teltow	429
Grundschule „Anne Frank“		Stadt Teltow	577
„Inselschule“ Töplitz	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Stadt Werder (Havel)	190
Grundschule „Albert Schweitzer“	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Stadt Treuenbrietzen	323
Karl-Hagemeister-Grundschule	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Stadt Werder (Havel)	495
Grundschule „Am Schlosspark“	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Gemeinde Wiesenburg/Mark	145
Grundschule „Am Kiefernwald“	Verlässliche Halbtagschule und Hort	Gemeinde Michendorf	264
Grundschule Wollin		Gemeinde Wollin	79
Wilhelm-Götze-Schule	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Kindertagesbetreuung	Gemeinde Wusterwitz	266
Freie Schule Fläming		Freie Schule Fläming e.V.	49
Evangelische Grundschule Kleinmachnow	Ganztagsbetrieb in teilweise gebundener Form	Hoffbauer GmbH Potsdam	300
Evangelische Ursula-Wölfel-Grundschule Teltow	Verlässliche Halbtagschule mit integrierter Nachmittagsbetreuung	Evangelisches Diakonissenhaus Berlin Teltow Lehnin	278

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Grund- und Oberschulen			
Carl-von-Ossietzky-Oberschule mit angegliederter Primarstufe		Stadt Werder (Havel)	592
Grund- und Oberschule Wilhelmshorst	Ganztagsbetrieb in offener Form (Primarstufe), Ganztagsbetrieb in gebundener Form (Sek. I)	Gemeinde Michendorf	484
Thomas-Müntzer-Oberschule mit Grundschule Ziesar (<i>Inklusive Filiale Görzke</i>)	Ganztagsbetrieb (Primarstufe), Ganztagsbetrieb in offener Form (ab Sek. I)	Amt Ziesar	367
BBIS Berlin Brandenburg International School GmbH	Ganztagsbetrieb in voll gebundener Form	BBIS Berlin Brandenburg International School GmbH	496
Oberschulen			
Krause-Tschetschog-Oberschule Bad Belzig	Ganztagsbetrieb in voll gebundener Form	Bad Belzig	190
Oberschule Beelitz		Stadt Beelitz	273
Oberschule Brück	Ganztagsbetrieb in voll gebundener Form	Stadt Brück	280
Oberschule KARIBU		Diakonieverbund Schweicheln e.V.	26
Grund- und Gesamtschulen			
Grund- und Gesamtschule Lehnin „Heinrich Julius Bruns“	Verlässliche Halbtagschule mit inte-	Gemeinde Kloster Lehnin	607

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
	grierter Kindertagesbetreuung (Primarstufe); Ganztagsbetrieb in voll gebundener Form (Kl. 7-8; freiwillig für Kl. 9-10)		
Gesamtschulen			
Maxim-Gorki-Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe	Ganztagsbetrieb in offener Form (Sek. I)	Gemeinde Kleinmachnow	660
Evangelische Gesamtschule Kleinmachnow	Ganztagsbetrieb in voll gebundener Form	Hoffbauer gGmbH Potsdam	50
Gesamtschule Teltow		Stadt Teltow	228
Gesamtschule am Burgwall Treuenbrietzen	Ganztagsbetrieb in offener Form (Sek. I)	Stadt Treuenbrietzen	229
Gymnasien			
Fläming-Gymnasium	Ganztagsbetrieb in offener Form (Sek. I)	Landkreis Potsdam-Mittelmark	678
Sally-Bein-Gymnasium		Stadt Beelitz	365
Weinberg-Gymnasium Kleinmachnow		Landkreis Potsdam-Mittelmark	764
Wolkenberg-Gymnasium Michendorf		Landkreis Potsdam-Mittelmark	644
Vicco-von-Bülow-Gymnasium		Landkreis Potsdam-Mittelmark	712
Immanuel-Kant-Gymnasium		Landkreis Potsdam-Mittelmark	595

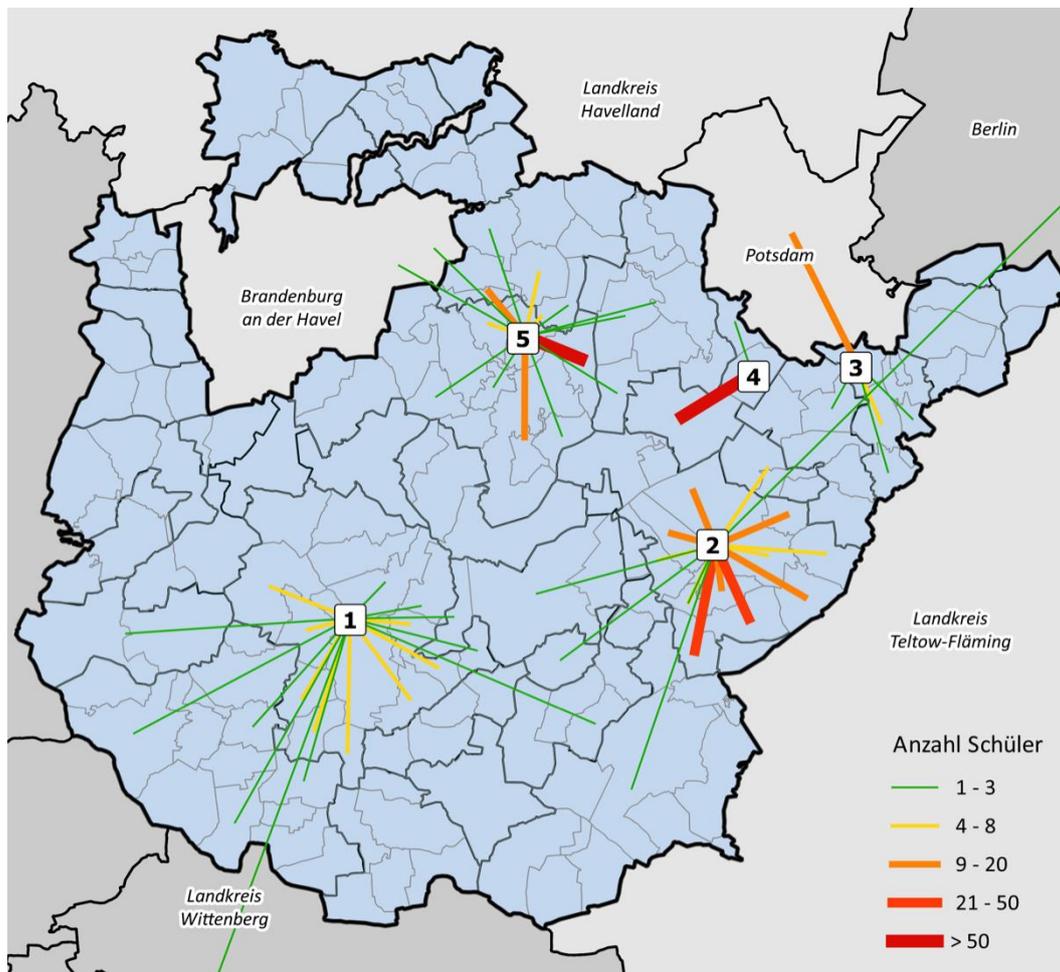
Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Ernst-Haeckel-Gymnasium		Stadt Werder (Havel)	643
Evangelisches Gymnasium Kleinmachnow	Ganztagsbetrieb in voll gebundener Form	Hoffbauer gGmbH Potsdam	443
Oberstufenzentren			
Oberstufenzentrum Technik Teltow		Landkreis Potsdam-Mittelmark	1.375
Oberstufenzentrum Werder (Havel)		Landkreis Potsdam-Mittelmark	1.683
Förderschulen			
Förderschule am Schleusenweg	Ganztagsbetrieb in teilweise gebundener Form (Kl. 7-10)	Landkreis Potsdam-Mittelmark	63
„Schule am Plessower See“ - Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt "Lernen"	Ganztagsbetrieb in teilweise gebundener Form (Sek. I)	Landkreis Potsdam-Mittelmark	95
„Am Grünen Grund“ - Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Geistige Entwicklung“	Ganztagsbetrieb	Landkreis Potsdam-Mittelmark	82
Förderschule für Erziehungshilfe Geltow		Diakonieverbund Schweicheln e.V.	33
Schule am Norberthaus gGmbH	Ganztagsbetrieb in voll gebundener Form	Oberlinhaus und Deutscher Orden	43
„Hans-Christian-Andersen-Schule“ - Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt „Geistige Entwicklung“	Ganztagsbetrieb	Evangelisches Diakonissenhaus Berlin Teltow Lehnin	113

Schulname	Schulart	Träger	Schüleranzahl
Waldorfschulen			
Freie Waldorfschule Kleinmachnow	Verlässliche Halbtagschule (Klasse 1-6), Ganztagsbetrieb in gebundener Form (ab Klasse 7)	Freie Waldorfschule Kleinmachnow e. V.	411
Freie Waldorfschule Werder (Havel) „Christian Morgenstern“	Halbtagschule und Hort (Ganztagsbetrieb der Primarstufe mit Hort)	Freie Waldorfschule Werder (Havel) "Christian Morgenstern" e. V.	228
Berufsschulen			
Akademie für Sozial- und Gesundheitsberufe GmbH		Akademie für Sozial- und Gesundheitsberufe GmbH	400
Berufliche Schule für Hotellerie und Gastronomie		Ausbildungsverbund Teltow e. V.	71
Dietrich-Bonhoeffer-Schule		Evangelisches Diakonissenhaus Berlin Teltow Lehnin	201

Daten: Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018a. Schülerzahlen zum Stand Schuljahr 2017/2018.

A5 Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schüler

Abbildung 34: Quelle-Zielbeziehungen zwischen Schulstandort und Wohnorten der Schüler



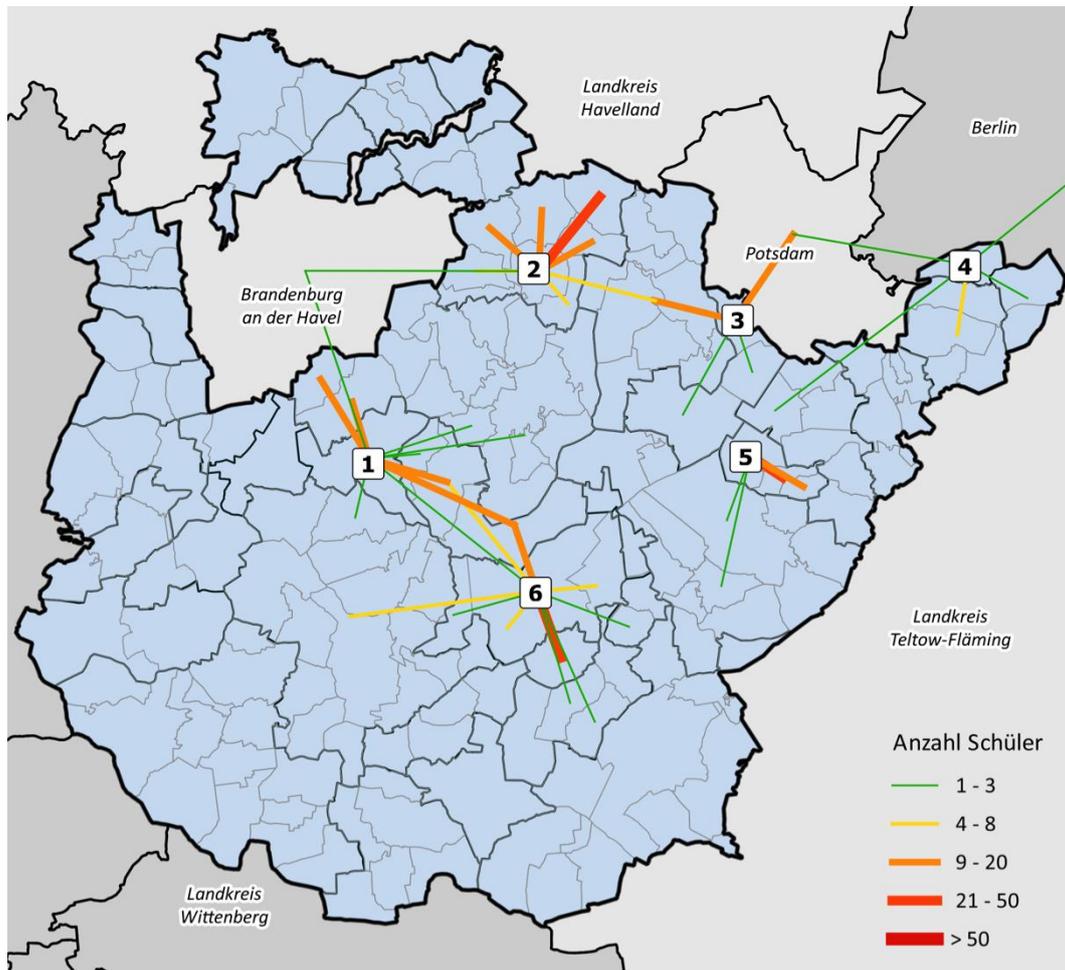
1 Grundschule "Geschwister-Scholl" (Bad Belzig)

3 Grundschule "Otto Nagel" (Bergholz-Rehbrücke)

2 Diesterweg-Grundschule (Beelitz)

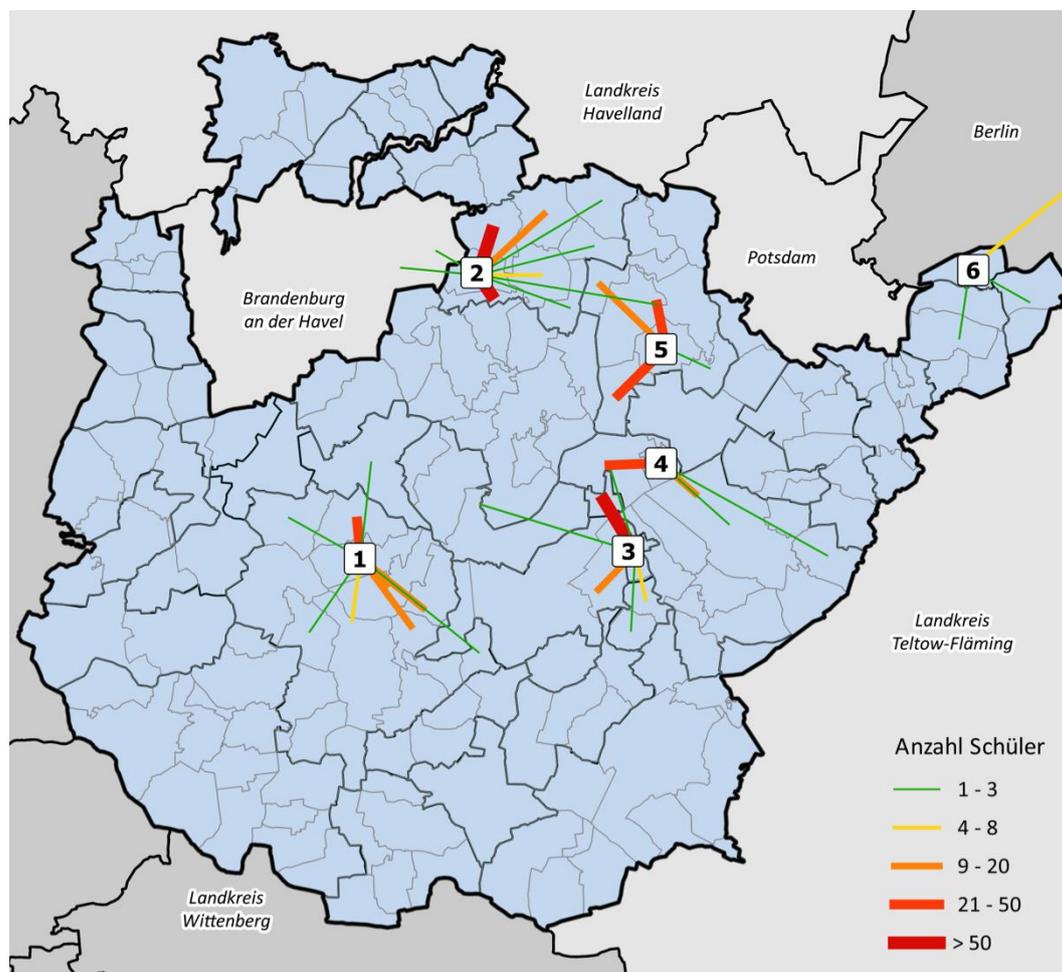
4 Grundschule "Albert Einstein" (Caputh)

5 Grundschule "Am Fenn" (Damsdorf)



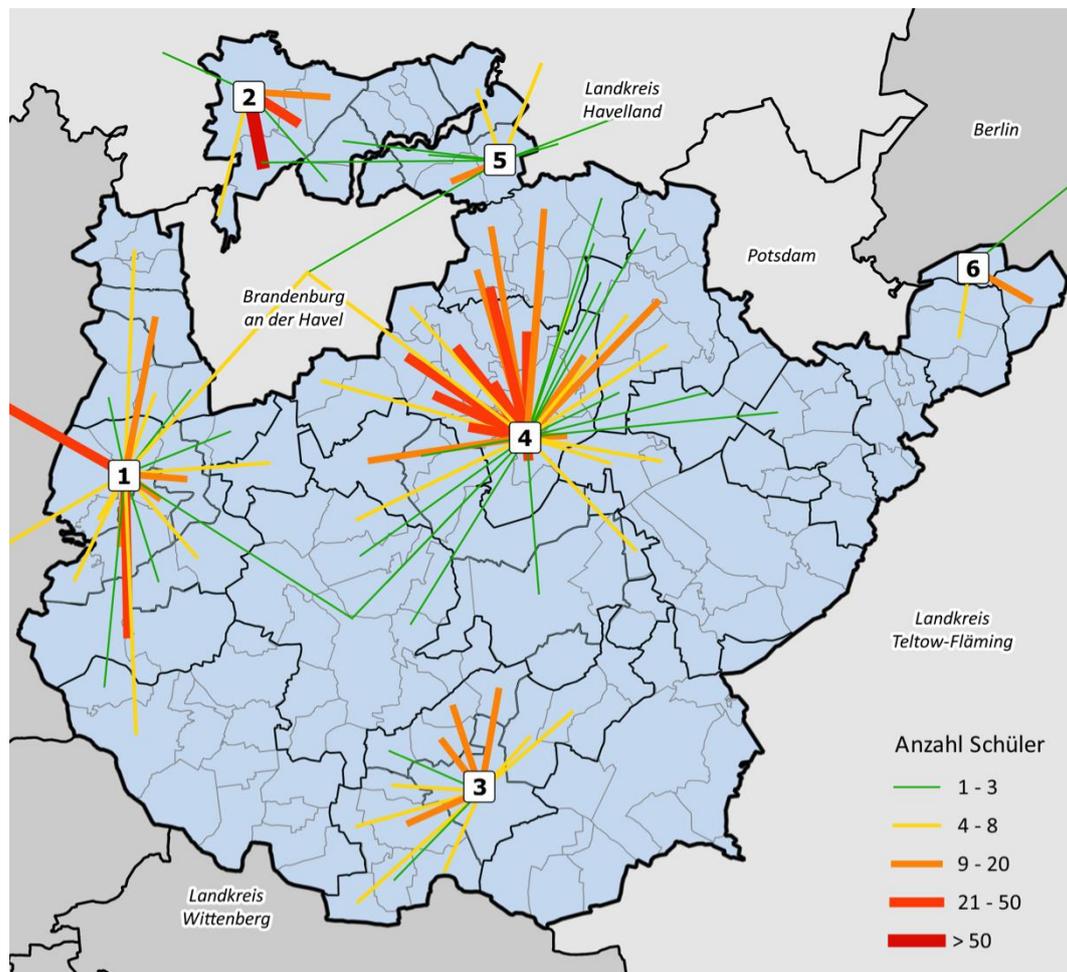
- 1** Grundschule "Friedrich Eberhard von Rochow" (Golzow)
- 2** Grundschule "Erich Kästner" (Groß Kreutz)
- 3** Grundschule "Meusebach" (Geltow)

- 4** Grundschule auf dem Seeberg (Kleinmachnow)
- 5** Grundschule "Friedrich List" (Neuseddin)
- 6** Grundschule Brück

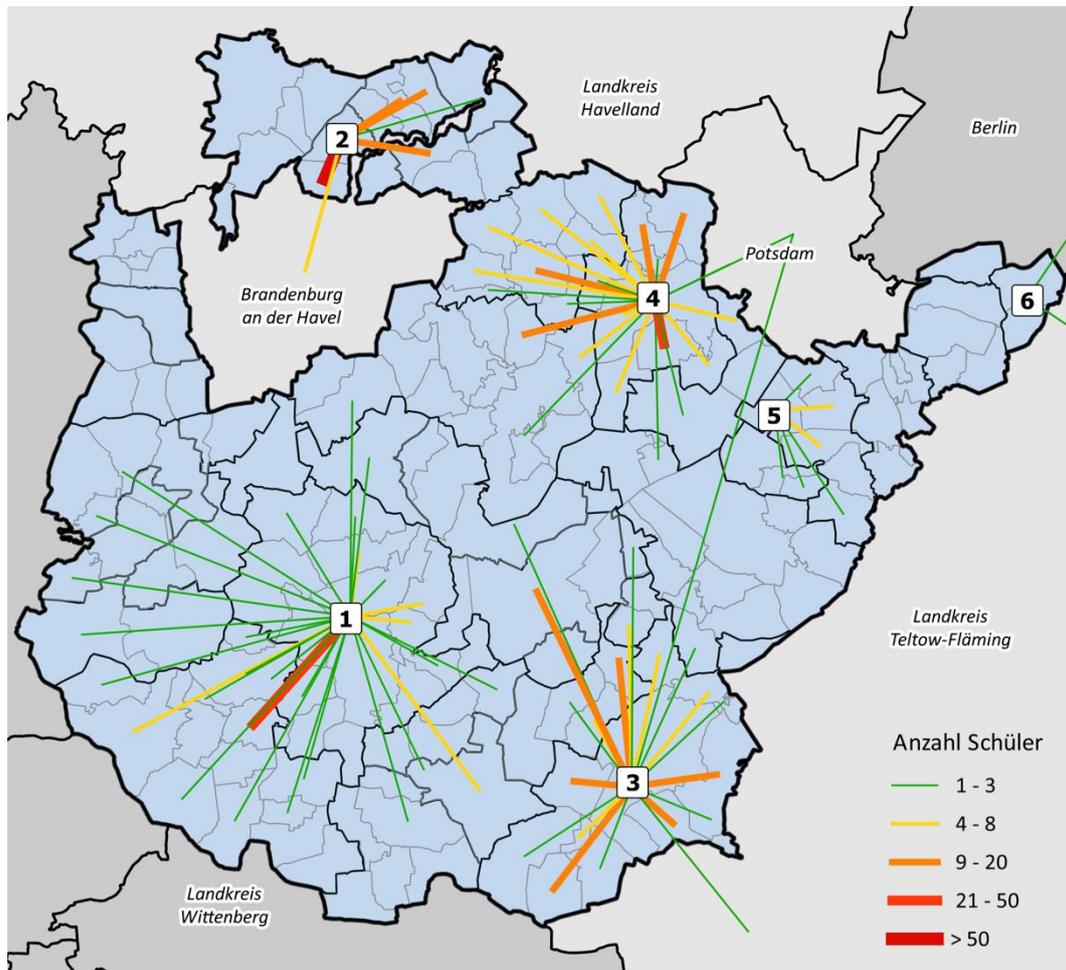


- 1** Kleine Grundschule Dippmannsdorf
- 2** Grundschule Jeserig
- 3** Hans-Grade-Grundschule (Borkheide)

- 4** Grundschule Fichtenwalde
- 5** Grundschule Glindow
- 6** Steinweg-Schule (Kleinmachnow)

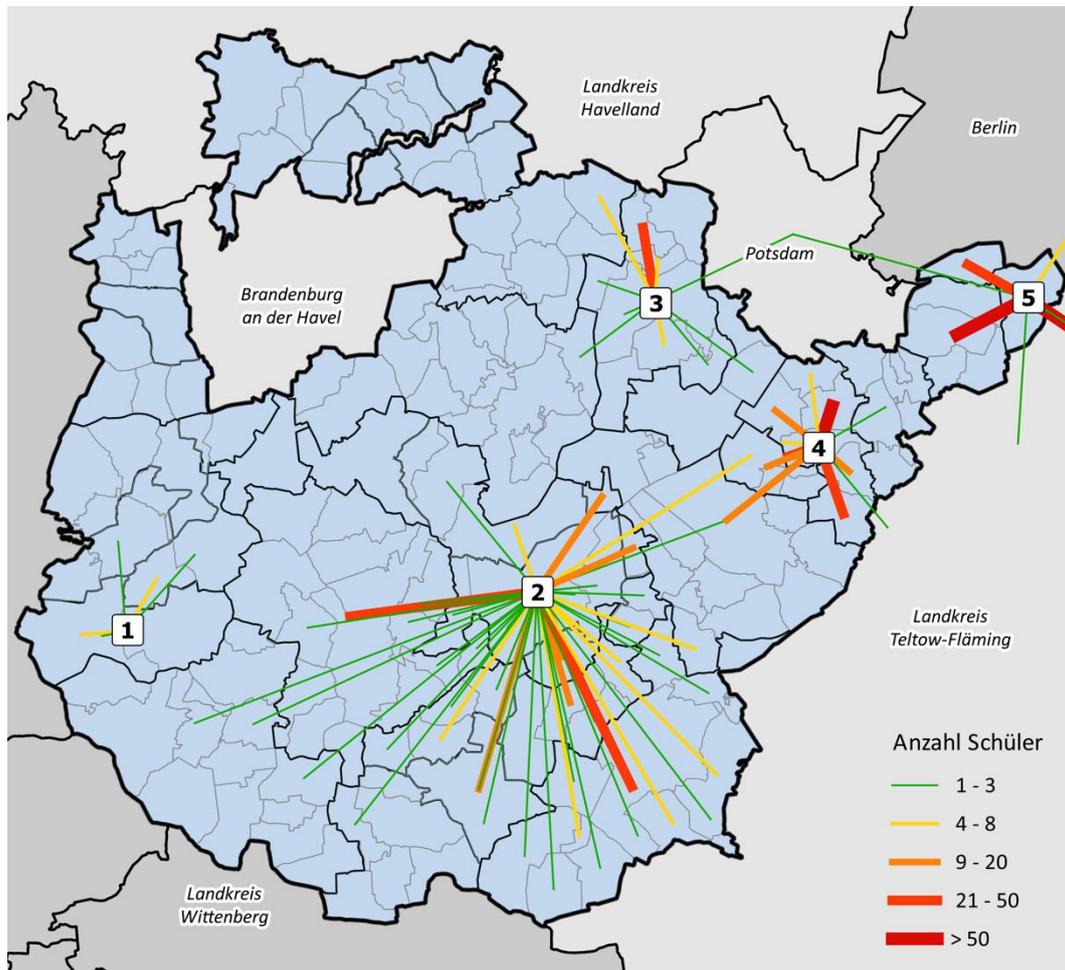


- | | |
|---|--|
| <p>1 Thomas-Müntzer-Oberschule mit Grundschule Ziesar</p> <p>2 Grundschule "Johann Wolfgang von Goethe" (Stadt Havelsee)</p> <p>3 Grundschule "Robert Koch" (Niemegek)</p> | <p>4 Grund- und Gesamtschule Lehlin "Heinrich Julius Bruns"</p> <p>5 Grundschule Roskow</p> <p>6 Eigenherd-Grundschule (Kleinmachnow)</p> |
|---|--|



- 1** Krause-Tschetschog-Oberschule Bad Belzig
- 2** Grundschule "Am Beetzsee" (Radewege)
- 3** Grundschule "Albert Schweitzer" (Treuenbrietzen)

- 4** Carl-von-Ossietzky-Oberschule mit angegliederter Primarstufe (Werder (Havel))
- 5** Grundschule Michendorf
- 6** Evangelische Ursula-Wölfel-Grundschule Teltow



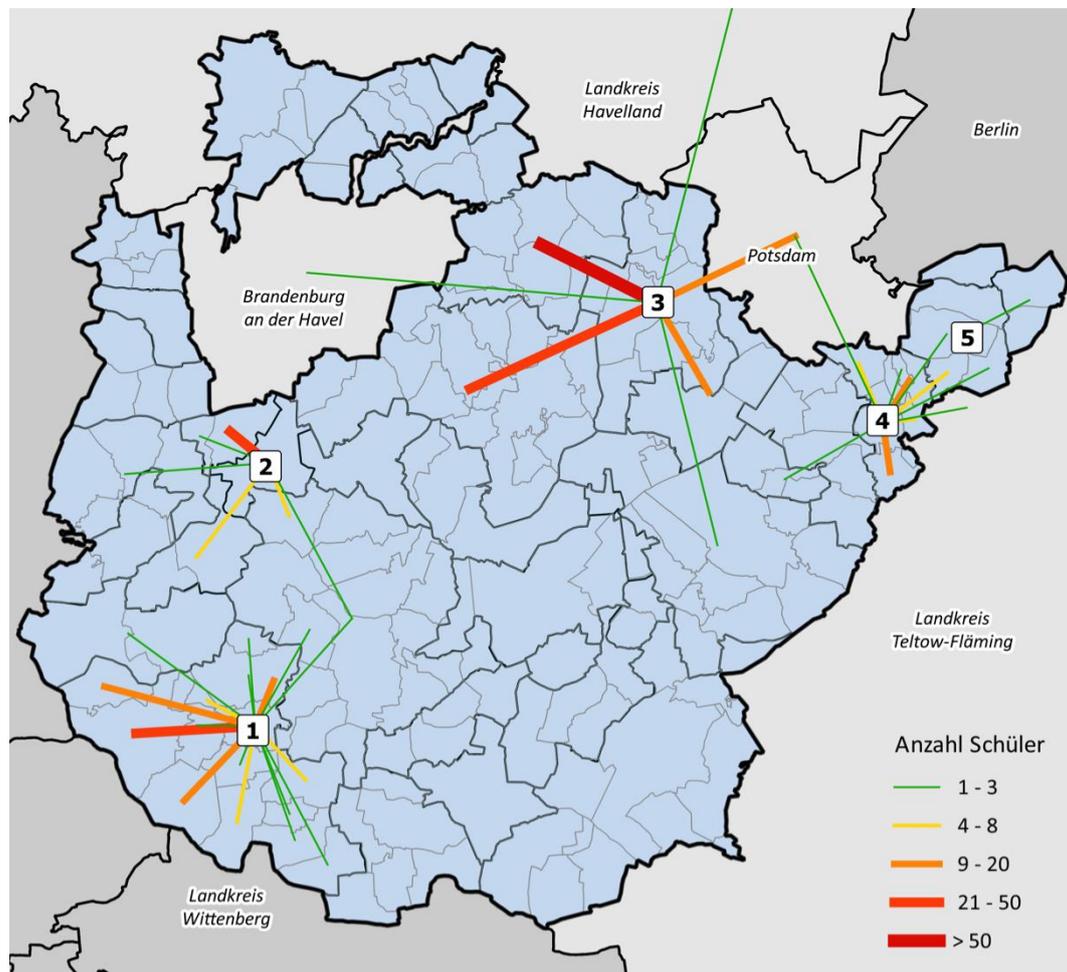
1 Thomas-Müntzer-Oberschule mit Grundschule Görzke

2 Oberschule Brück

3 Karl-Hagemeister-Grundschule (Werder (Havel))

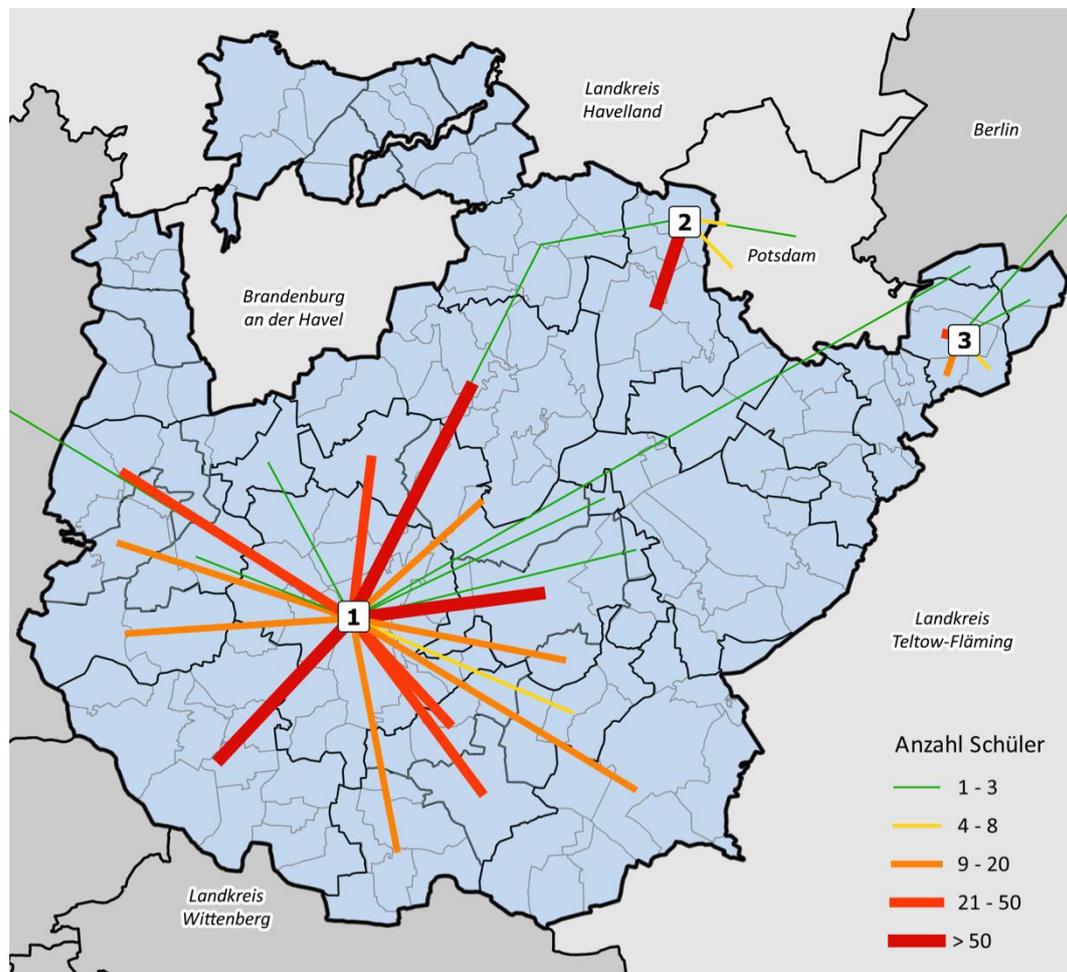
4 Grundschule "Am Kiefernwald" (Wildenbruch)

5 Immanuel-Kant-Gymnasium (Teltow)

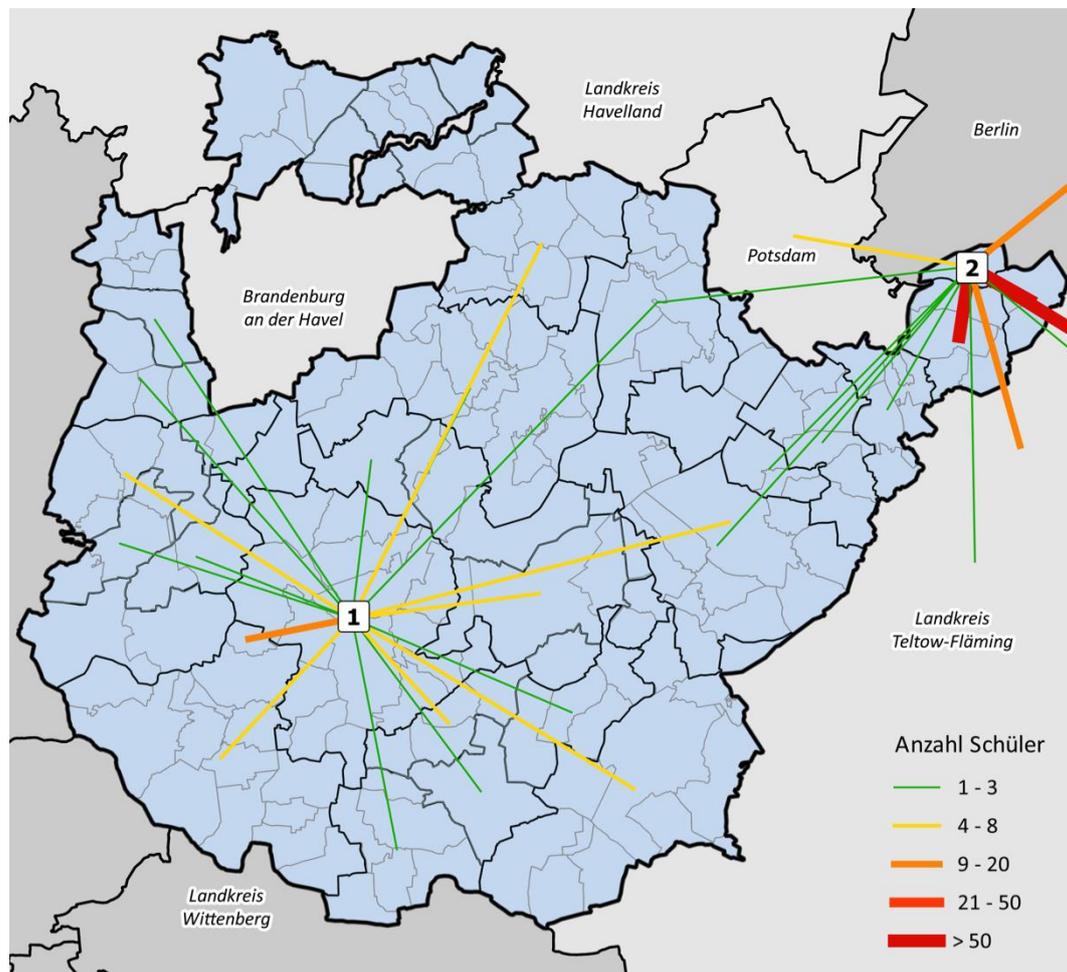


- 1** Grundschule "Am Schlosspark" (Wiesenburg)
- 2** Grundschule Wollin
- 3** Ernst-Haeckel-Gymnasium (Werder (Havel))

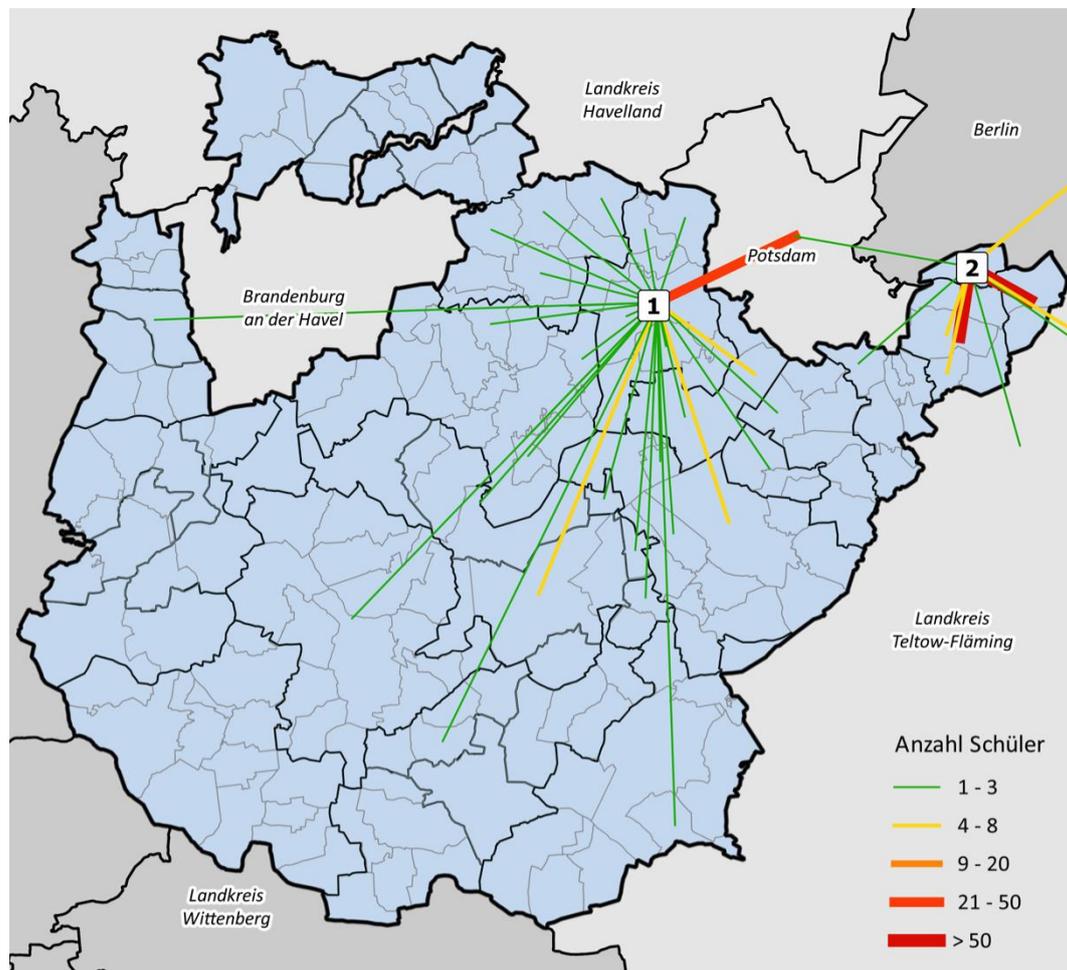
- 4** Grundschule Saarmund
- 5** Grundschule "Am Röthepfuhl" (Ruhlsdorf)



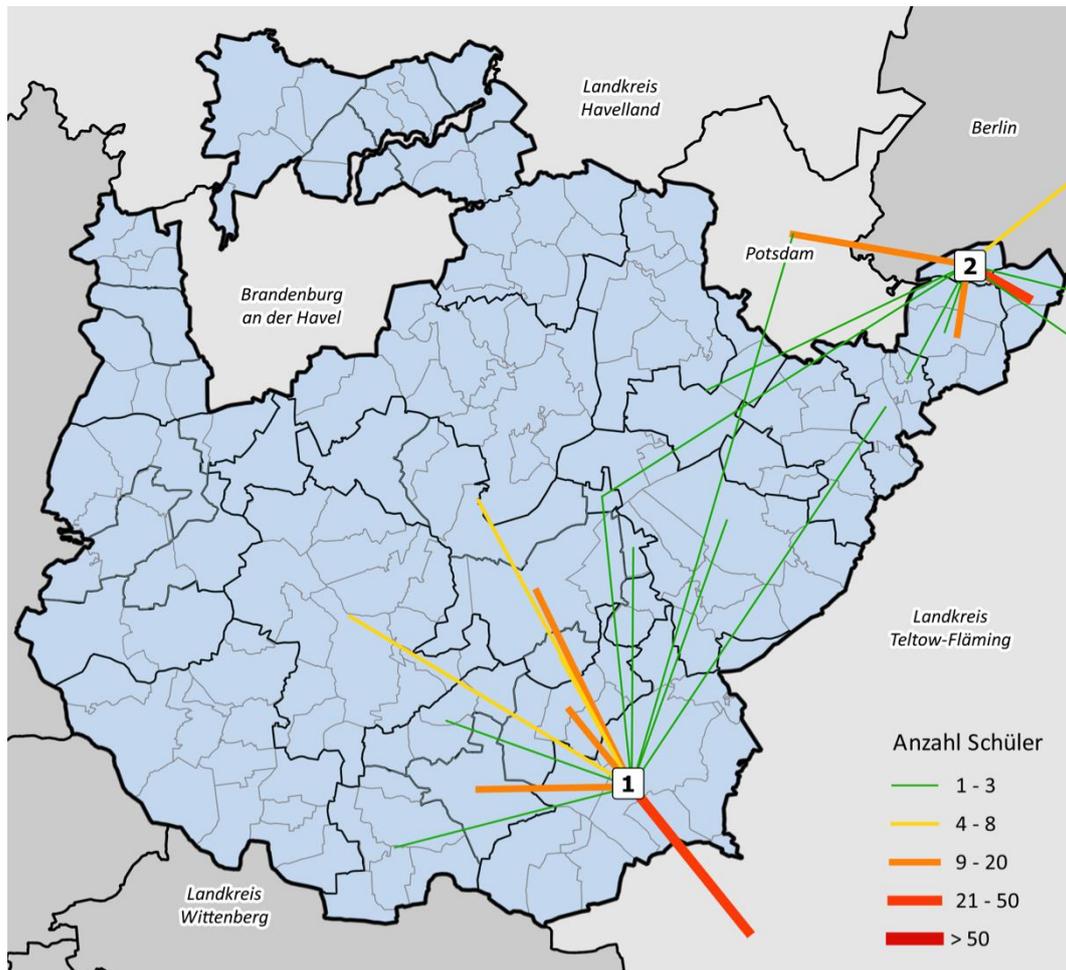
- 1** Fläming-Gymnasium (Bad Belzig)
- 2** "Inselchule" Töplitz
- 3** Lindenhof-Grundschule (Stahnsdorf)



- 1** Am Grünen Grund - Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt "Geistige Entwicklung" (Bad Belzig)
- 2** Maxim-Gorki-Gesamtschule mit gymnasialer Oberstufe (Kleinmachnow)

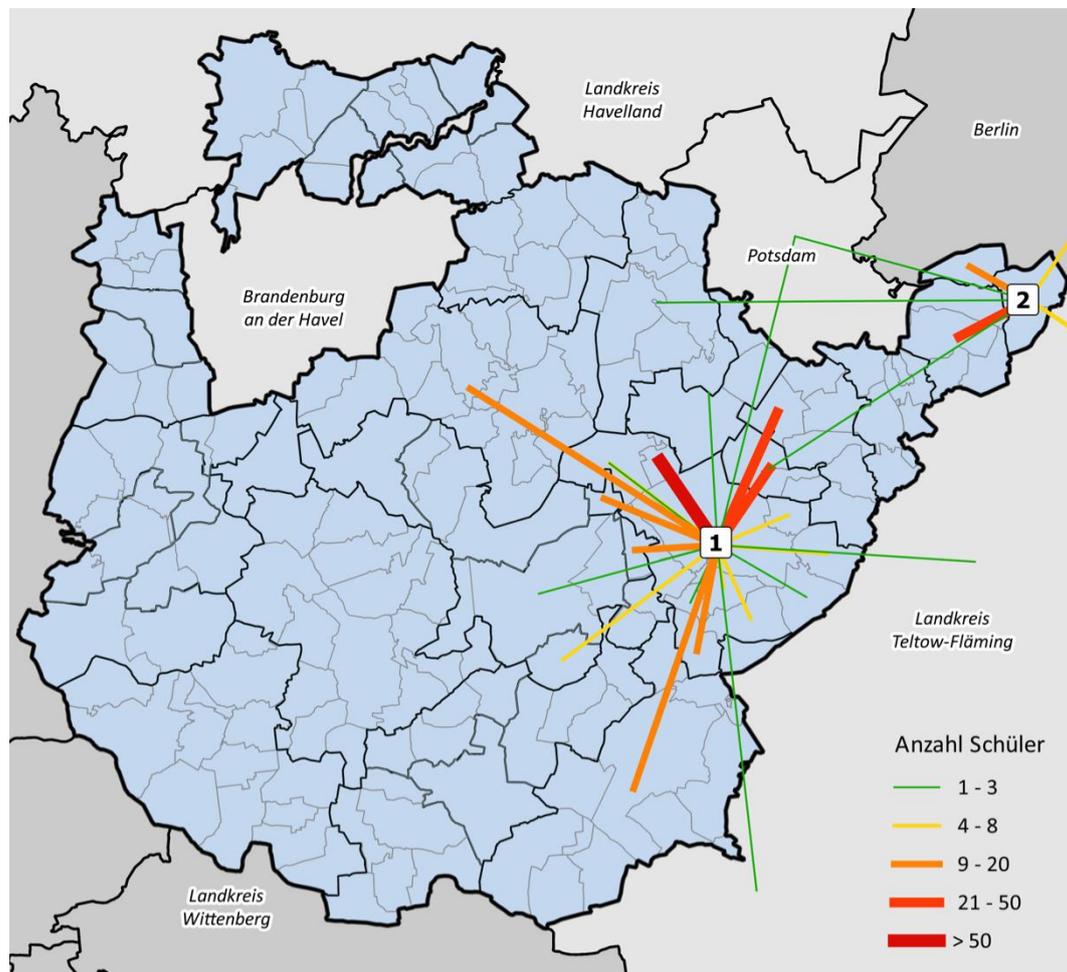


- 1** Schule am Plessower See - Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt "Lernen" (Werder (Havel))
- 2** Weinberg-Gymnasium Kleinmachnow



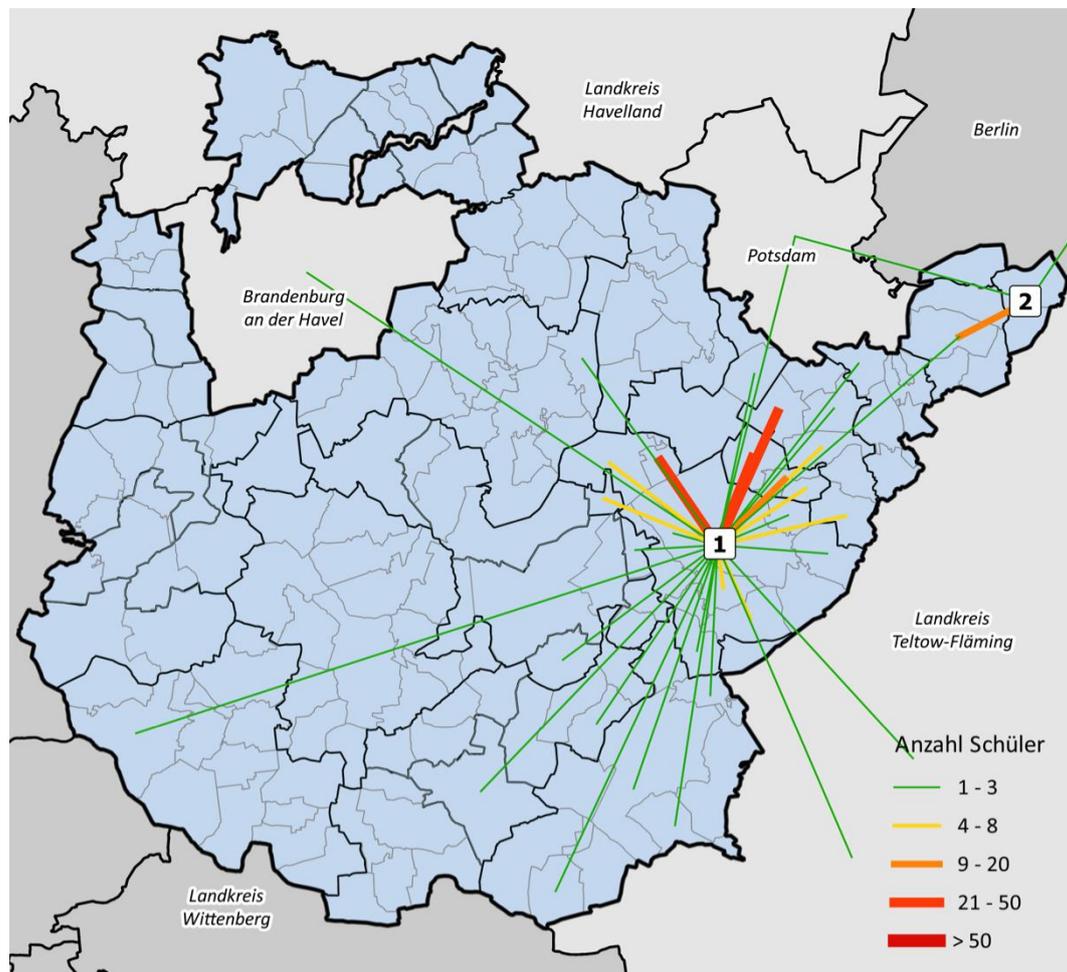
1 Gymnasium "Am Burgwall" (Treuenbrietzen)

2 Schule mit dem sonderpädagogischen Förderschwerpunkt "Lernen" (Kleinmachnow)



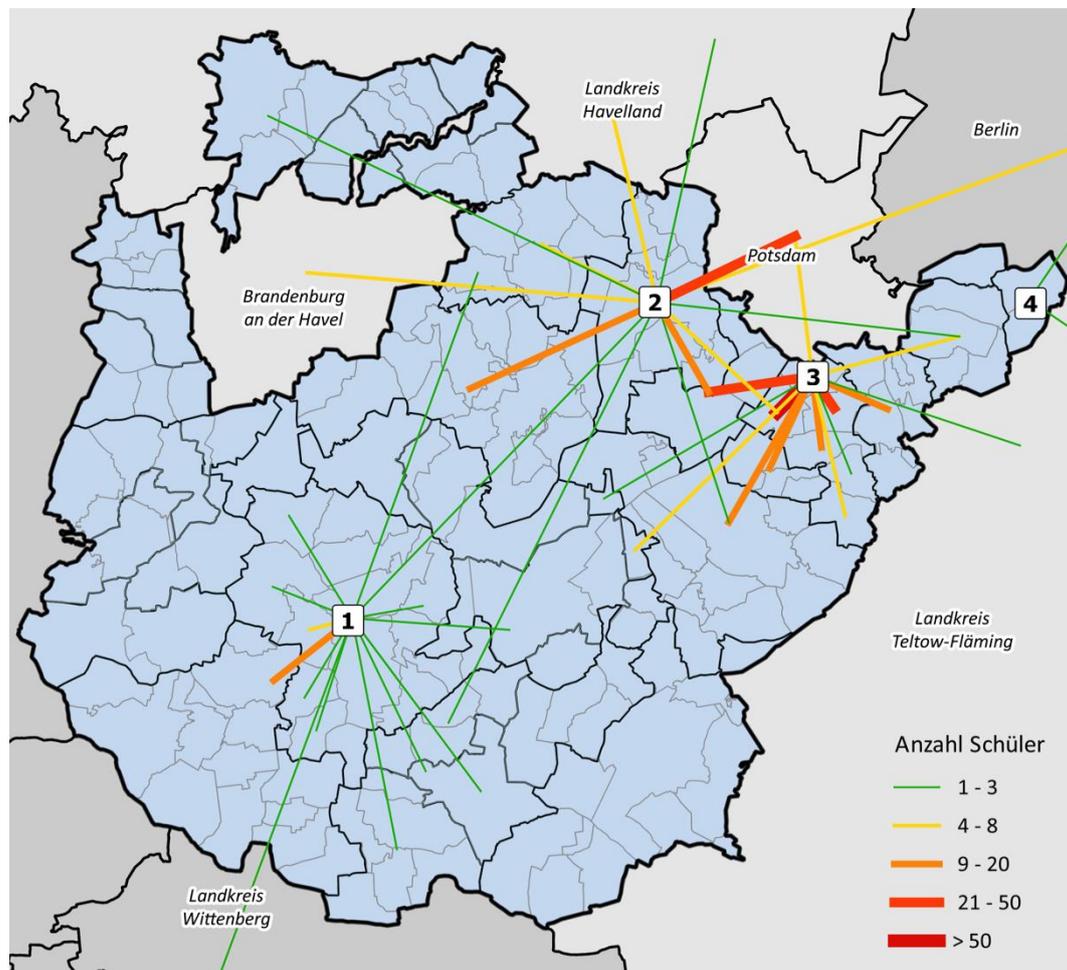
1 Sally-Bein-Gymnasium (Beelitz)

2 Mühlendorf-Oberschule Teltow



1 Oberschule Beelitz

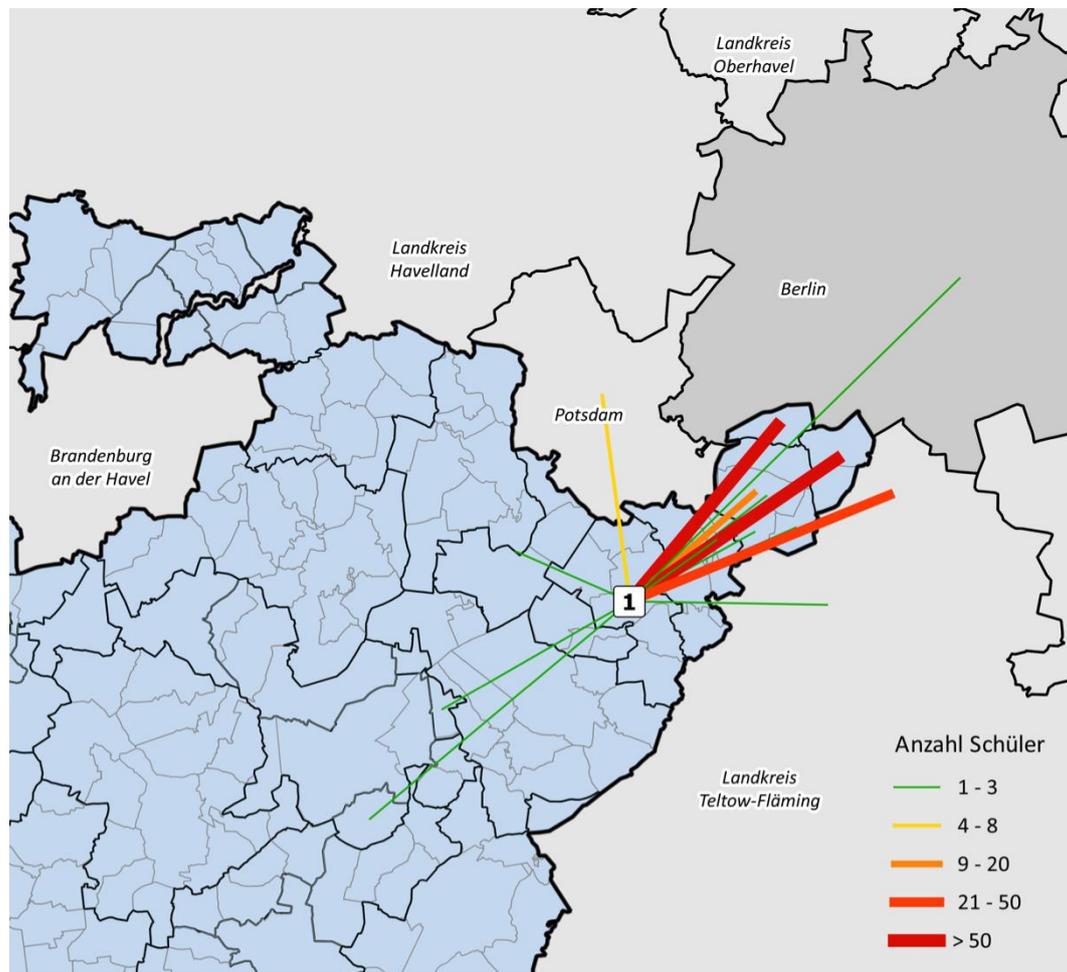
2 Grundschule "Ernst von Stubenrauch" (Teltow)



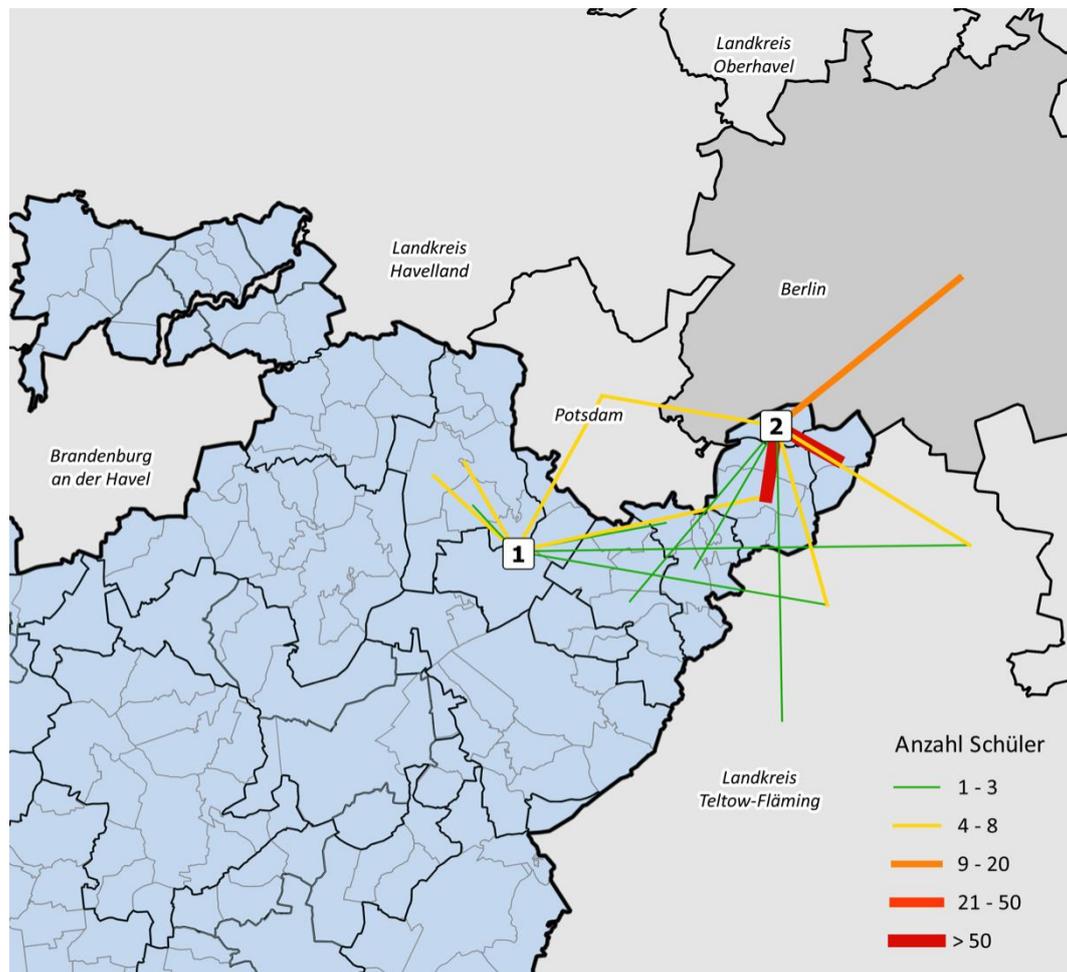
- 1** Freie Schule Fläming (Bad Belzig)

2 Freie Waldorfschule Werder (Havel) "Christian Morgenstern"

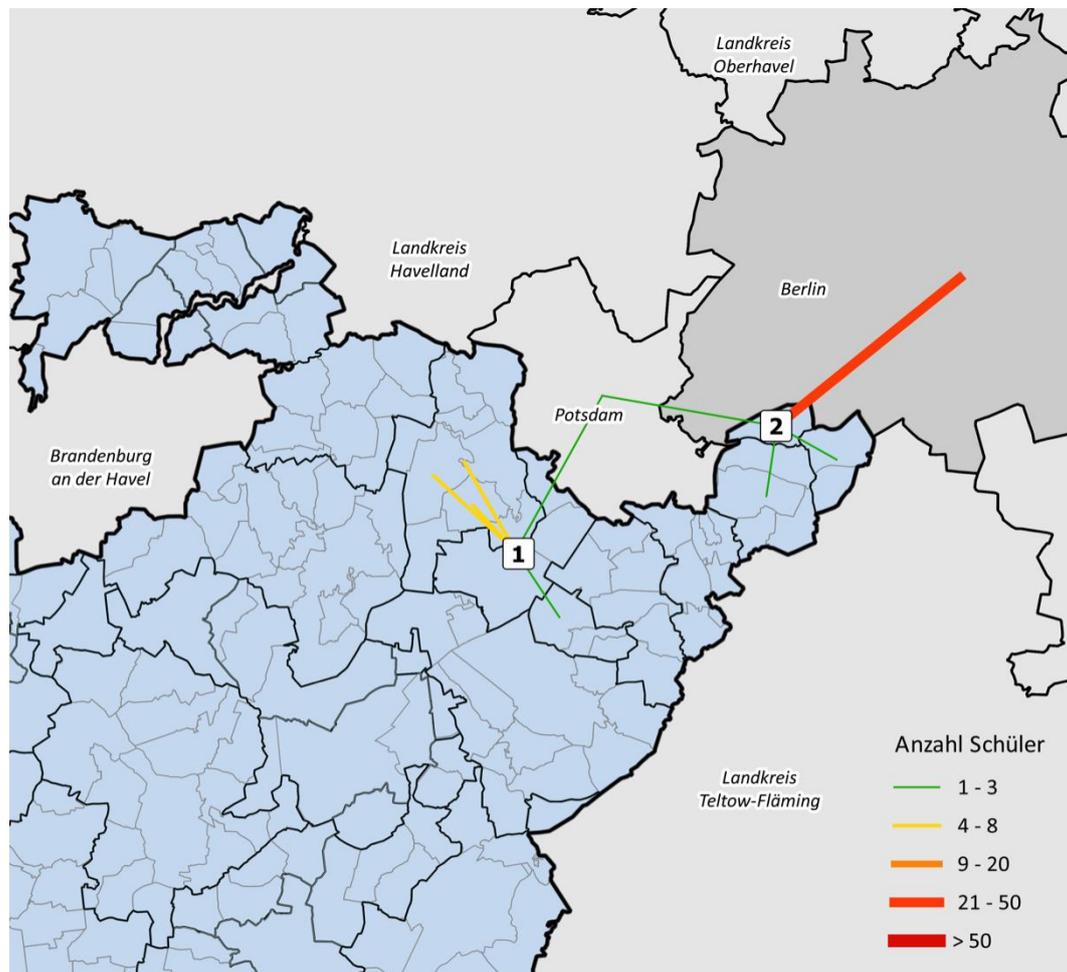
3 Grund- und Oberschule Wilhelmshorst
- 4** Evangelische Ursula-Wölfel-Grundschule Teltow



1 Vicco-von-Bülow-Gymnasium (Stahnsdorf)

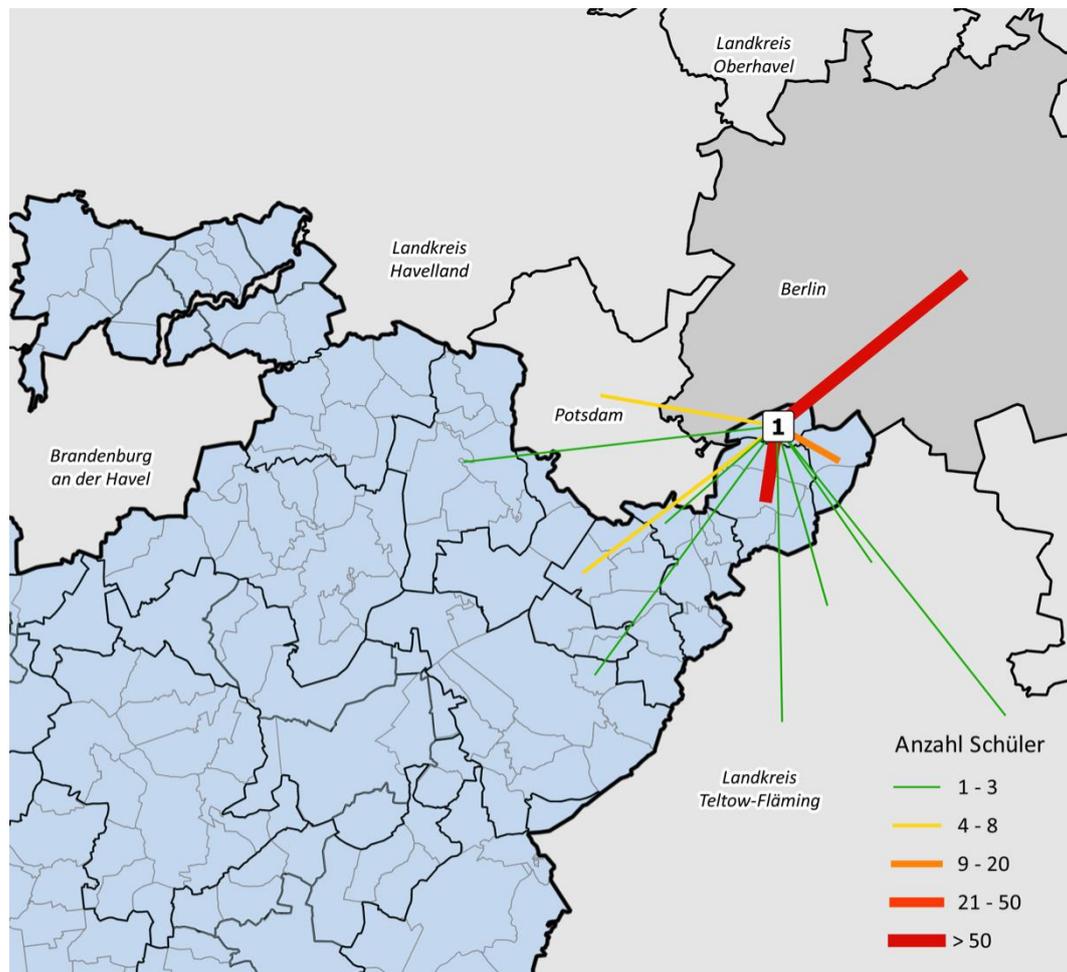


- 1** Förderschule für Erziehungshilfe Geltow
- 2** Evangelische Grundschule Kleinmachnow

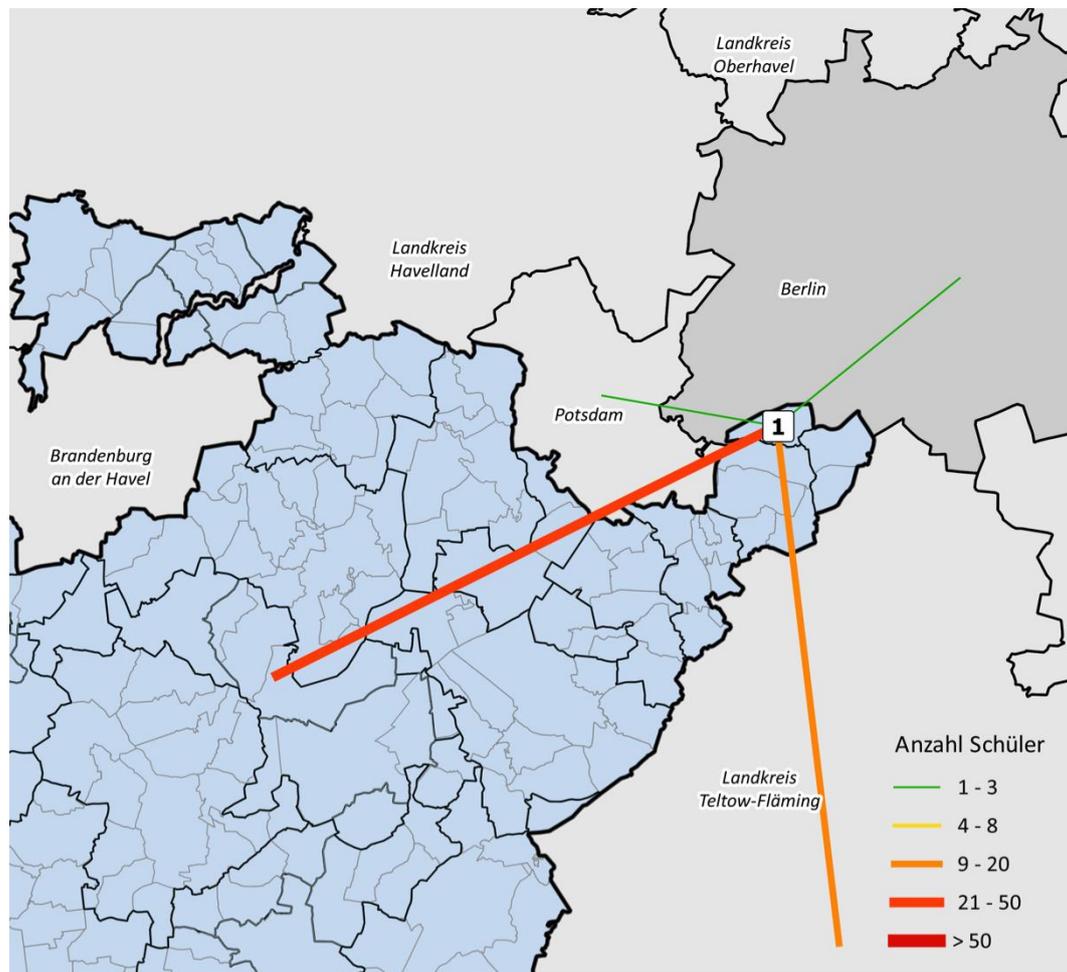


1 Oberschule KARIBU Geltow

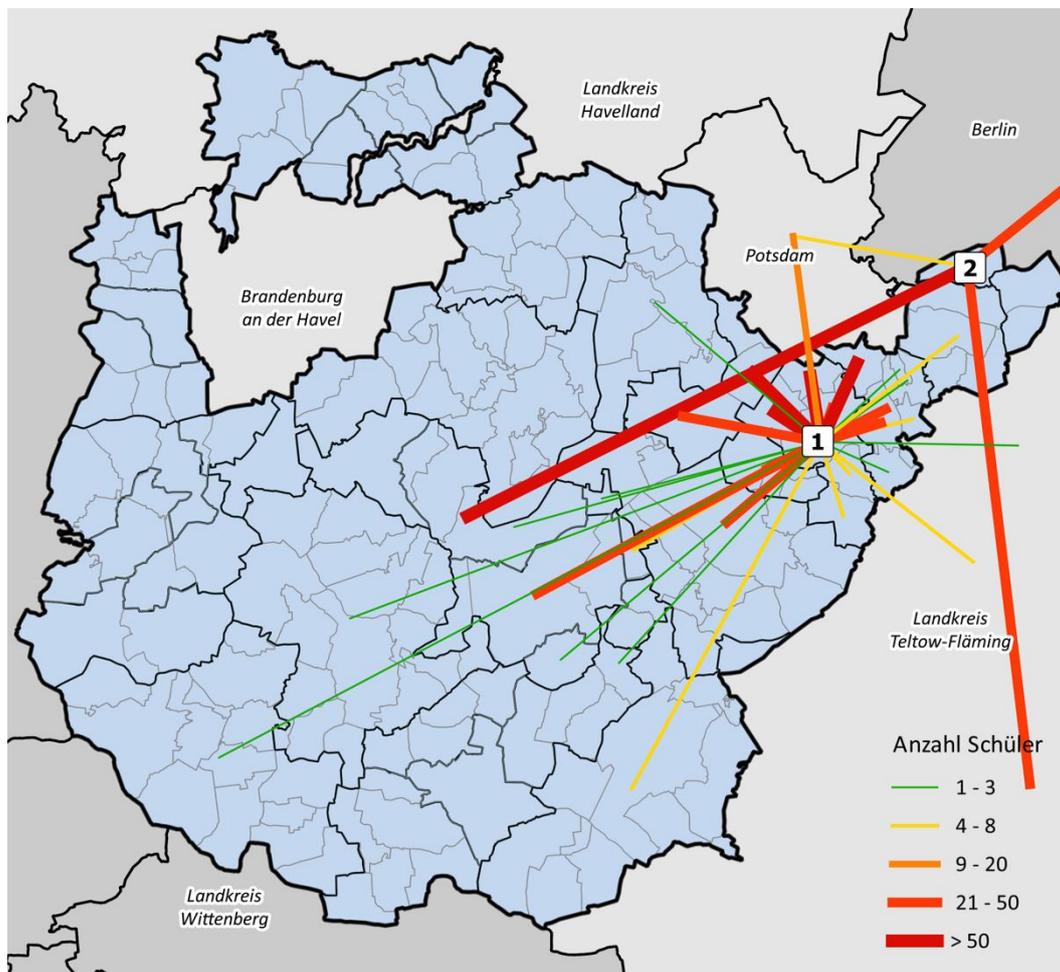
2 BBIS Berlin Brandenburg International School GmbH (Kleinmachnow)



1 Freie Waldorfschule Kleinmachnow



1 Evangelische Gesamtschule Kleinmachnow*



1 Wolkenberg-Gymnasium Michendorf

2 Evangelisches Gymnasium Kleinmachnow*

Karten: IGES 2019, Kartengrundlage: GeoBasis-DE / BKG 2016.

Daten: Landkreis Potsdam-Mittelmark 2018a.

Anmerkung: Es werden nur Schulen dargestellt, bei denen die Quelle-Ziel-Beziehungen bekannt sind. Darüber hinaus sind bei einigen Schulen nicht alle Wohnorte der Schüler bekannt.

* Daten zur Herkunft der Schüler liegen nur für Landkreis gesamt und nicht auf Ebene der Gemeinden vor.

A6 Mindestbedienstandard für das Ergänzungsnetz

Tabelle 46: Anzahl der Mindestfahrtenpaare im Mindestbedienstandard des Ergänzungsnetzes

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
Bad Belzig		
Bad Belzig	≥ 6.000	> 6 Fahrtenpaare
Bergholz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Borne	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Dippmannsdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Fredersdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Groß Briesen	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Hagelberg	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Klein Briesen	< 100	Bei Bedarf
Kuhlowitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Lübnitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Lüsse	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Lütte	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Neschholz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Ragösen	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Schwanebeck	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Werbigr	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Beelitz		
Beelitz	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
GT Beelitz-Heilstätten	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Schönefeld	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Buchholz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Busendorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Kanin	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Klaietow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Elsholz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Fichtenwalde	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
Reesdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Rieben	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Salzbrunn	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Birkhorst	< 100	Bei Bedarf
Schäpe	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Schlunkendorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Wittbrietzen	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Zauchwitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Körzin	< 100	Bei Bedarf
Beetzsee		
Beetzsee	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Beetzseeheide		
Beetzseeheide	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Bensdorf		
Altbensdorf	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Herrenhölzer	< 100	Bei Bedarf
Neubensdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Vehlen	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Woltersdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Borkheide		
Borkheide	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Borkwalde		
Borkwalde	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Brück		
Baitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Brück	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
GT Brück-Ausbau	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Gömnigk	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Trebitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Stromtal	< 100	Bei Bedarf

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
Neuendorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Buckautal		
Buckau	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Dretzen	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Steinberg	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Golzow		
Golzow	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Grüneiche	< 100	Bei Bedarf
Lucksfließ	< 100	Bei Bedarf
Müggenburg	< 100	Bei Bedarf
Hammerdamm	< 100	Bei Bedarf
Görzke		
Görzke	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Hohenlobbese	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Gräben		
Gräben	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Rottstock	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Groß Kreutz (Havel)		
Bochow	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Bochow Bruch	< 100	Bei Bedarf
GT Neu Bochow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Deetz	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Götz	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
GT Götzerberge	< 100	Bei Bedarf
Groß Kreutz	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
GT Groß Kreutz Ausbau	< 100	Bei Bedarf
Jeserig	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Krielow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Schenkenberg	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Schmergow	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
Havelsee		
Briest	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Fohrde	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Hohenferchesar	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Marzahne	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Pritzerbe	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Kleinmachnow		
Kleinmachnow	≥ 6.000	> 6 Fahrtenpaare
Kloster Lehnin		
Damsdorf	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Emstal	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Göhlsdorf	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Grebs	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Krahne	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Lehnin	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Michelsdorf	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Nahmitz	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Netzen	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Prützke	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Rädel	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Reckahn	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Rietz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Trechwitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Linthe		
Alt Bork	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Deutsch Bork	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Linthe	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Michendorf		
Fresdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Langerwisch	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
Michendorf	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
Stücken	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Wildenbruch	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Wilhelmshorst	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
Mühlenfließ		
Haseloff-Grabow	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Grabow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Haseloff	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Nichel	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Niederwerbig	< 100	Bei Bedarf
GT Jeserig	< 100	Bei Bedarf
Schlalach	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Niemegk		
Hohenwerbig	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Lühnsdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Niemegk	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Nuthetal		
Bergholz-Rehbrücke	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
Fahlhorst	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Nudow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Philippsthal	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Saarmund	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Tremsdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Päwesin		
Päwesin	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Planebruch		
Cammer	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Damelang-Freienthal	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Damelang	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Freienthal	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
Oberjünne	< 100	Bei Bedarf
Planetal		
Dahnsdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Kranepuhl	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Mörz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Locktow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Ziezow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Rabenstein/Fläming		
Buchholz	< 100	Bei Bedarf
Garrey	< 100	Bei Bedarf
GT Zixdorf	< 100	Bei Bedarf
GT Wüstemark	< 100	Bei Bedarf
Groß Marzehns	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Klein Marzehns	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Raben	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Rädigke	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Rosenau		
Rogäsen	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Viesen	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Warchau	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Gollwitz	< 100	Bei Bedarf
Zitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Roskow		
Roskow	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Schwielowsee		
Caputh	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
Ferch	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Geltow	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
Wildpark-West	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Seddiner See		

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
Kähnsdorf	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Neuseddin	1.000 - 2.999	Mind. 2-3 Fahrtenpaare
Seddin	1.000 - 2.999	Mind. 2-3 Fahrtenpaare
Stahnsdorf		
Güterfelde	1.000 - 2.999	Mind. 2-3 Fahrtenpaare
Schenkenhorst	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Sputendorf	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Stahnsdorf	≥ 6.000	> 6 Fahrtenpaare
Teltow		
Ruhlsdorf	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Teltow	≥ 6.000	> 6 Fahrtenpaare
Treuenbrietzen		
Bardenitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Pechüle	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Klausdorf	< 100	Bei Bedarf
Brachwitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Dietersdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Feldheim	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Schwabeck	< 100	Bei Bedarf
Frohnsdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Lobbese	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Zeuden	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Pflügkuff	< 100	Bei Bedarf
Lüdensdorf	< 100	Bei Bedarf
Lühsdorf	< 100	Bei Bedarf
Marzahna	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Schmögeldorf	< 100	Bei Bedarf
Niebel	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Niebelshorst	< 100	Bei Bedarf
Rietz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
GT Rietz-Ausbau	< 100	Bei Bedarf
GT Rietz-Bucht	< 100	Bei Bedarf
GT Tiefenbrunnen	< 100	Bei Bedarf
GT Neu-Rietz	< 100	Bei Bedarf
Treuenbrietzen	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
Werder (Havel)		
Bliesendorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Derwitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Glindow	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
Kemnitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Petzow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Phöben	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Plötzin	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Töplitz	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
Werder (Havel)	≥ 6.000	> 6 Fahrtenpaare
Wenzlow		
Wenzlow	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Boecke	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Wiesenburg/Mark		
Benken	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Grubo	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Welsigke	< 100	Bei Bedarf
Jeserig/Fläming	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Jeserigerhütten	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Klepzig	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Lehnsdorf	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Medewitz	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Medewitzerhütten	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Mützdorf	< 100	Bei Bedarf
Neuehütten	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare

Ortsteil / zugehöriger Gemeindeteil (GT)	Kategorie Einwohnerzahl	Mindestfahrtenpaare Mo-Fr
Reetz	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Reetzerhütten	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Reppinichen	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Schlamau	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
GT Arensnest	< 100	Bei Bedarf
GT Schmerwitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Wiesenburg/Mark	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare
GT Bahnhof	< 100	Bei Bedarf
GT Spring	< 100	Bei Bedarf
GT Setzsteig	< 100	Bei Bedarf
Wollin		
Wollin	500 - 999	Mind. 2 Fahrtenpaare
Wusterwitz		
Wusterwitz	3.000 - 5.999	Mind. 4 - 5 Fahrtenpaare
Ziesar		
Bücknitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Glienecke	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Köpernitz	100 - 499	Mind. 2 Fahrtenpaare
Ziesar	1.000 - 2.999	Mind. 2 - 3 Fahrtenpaare

Anmerkung: Sofern sich die Einwohnerzahl eines Ortsteils verändert und dieser somit in die nächst höhere oder niedrigere Kategorie fällt, gilt entsprechend die aktuelle Einwohnerzahl des Ortsteiles und somit die der Einwohnerzahl entsprechende Mindestanzahl anzubietender Fahrtenpaare.

A7 Methodische Hinweise zur Entwicklungseinschätzung der Nachfrage für den kommunalen ÖPNV im Basisszenario

Aussagen zur zukünftigen Nachfrageentwicklung im kommunalen ÖPNV im Basisszenario unterliegen vielfältigen Einflüssen. Gleichzeitig sind Einschränkungen in der Verfügbarkeit von detaillierten Datengrundlagen zu beachten, so dass nur grobe Trends abgeschätzt werden können.

Die Abschätzung der zu erwartenden Fahrgastentwicklung erfolgt daher auf Basis einer Status quo-Prognose, die sich auf den kommunalen ÖPNV bezieht und ein Angebotsniveau ohne grundlegende Abweichungen zur heutigen Situation berücksichtigt.

Es wird einerseits ein potenzieller Handlungsbedarf aufgezeigt, andererseits wird die Bedeutung von Einflussfaktoren herausgearbeitet, auf die der NVP typischerweise kaum Einfluss hat (externe Einflussfaktoren, wie z.B. die Bevölkerungsentwicklung). Weiterentwicklungen des Angebotskonzepts im ÖPNV werden im Rahmen der Status quo-Prognose nur berücksichtigt, wenn sie bereits politisch oder unternehmerisch festgelegt wurden und ihre Umsetzung als sicher gelten kann. Im vorliegenden Fall wurde bereits die Überplanung der ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz (Havel) und Beelitz (vgl. Kapitel 6.4.1) berücksichtigt.¹²²

Prognosezeitraum: Die Prognose spiegelt eine mittelfristige Entwicklung wieder. Als primärer Betrachtungszeitraum wird daher der Zeitraum 2017¹²³ bis 2023 festgelegt. Ergänzend erfolgt eine Hochrechnung für das Jahr 2030.

Prognosegegenstand: Gegenstand der Prognose ist die Entwicklung des Fahrgastaufkommens im kommunalen ÖPNV. Da für die Verkehre des kommunalen ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark keine linienbezogenen Daten, sondern ausschließlich Nachfragedaten auf Unternehmensebene vorliegen, wurden die betreffenden Linien zu Netzen aggregiert. Die Prognose erfolgt damit für die Netze der in Kapitel 2.3.2 genannten derzeitigen Verkehrsunternehmen. Die berücksichtigten Linien sind in Anhang A3 ausführlich dargestellt.

Einflussfaktoren der Fahrgastnachfrage: Die Nachfrage nach ÖPNV-Fahrten hängt von einer Vielzahl von Faktoren ab. Von zentraler Bedeutung sind dabei Bevölkerungszahl und Altersstruktur, die Raum- und Siedlungsstruktur, Angebots- bzw. Fahrpreise, die Wirtschaftssituation, die relative Attraktivität des MIV sowie Sondereinflüsse, wie z.B. die durch Gäste bzw. Touristen generierte Nachfrage.

¹²² Entsprechend der derzeit in Erarbeitung befindlichen „Überplanung ÖPNV-Bedienregion zwischen Treuenbrietzen, Bad Belzig, Ziesar, Brandenburg an der Havel, Groß Kreutz und Beelitz (Bediengebiete der Unternehmen Fritz Behrendt OHG, Omnibusbetrieb Gustav Wetzel sowie Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange Inh. Julius Lange)“. Vgl. PTV 2019.

¹²³ Bezugsjahr 2017 wurde gewählt, da dies das Jahr mit den aktuellsten vorliegenden Nachfragedaten darstellt.

In der vorliegenden Analyse werden ausschließlich demographische Entwicklungen, d.h. Änderungen der Bevölkerungszahlen und der Altersstruktur, berücksichtigt. Für die Dominanz dieser Faktoren sprechen folgende Argumente:

- ◆ Prognosen der siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklung – die z.B. für Pendlerzahlen von hoher Bedeutung sind – gehen bereits in die hier berücksichtigten Bevölkerungsprognosen ein.
- ◆ Aktuelle Prognosen zur Entwicklung des Tourismus liegen nicht vor. Aufgrund der erwarteten weiteren Entwicklung, speziell des Inlandtourismus, wird für den Landkreis Potsdam-Mittelmark ein moderates weiteres Wachstum des Tourismus (Übernachtungszahlen, Tagesgäste) unterstellt.
- ◆ Eine explizite Modellierung touristischer ÖPNV-Nachfrage erfolgt nicht, da keine spezifischen Informationen zu diesem Nachfrage-Segment vorliegen; zudem würde ein moderater Zuwachs des Tourismus nur zu geringen Änderungen (unterhalb der Unsicherheitsschwelle) der Prognose führen.
- ◆ Die relative Attraktivität des MIV steigt zwar leicht aufgrund der trendmäßigen Steigerung des Motorisierungsgrades (zwischen 2012 und 2017 um durchschnittlich etwa 1,4 % pro Jahr), wird aber wegen der gleichzeitig erwarteten Entwicklung der Kraftstoffpreise insgesamt eher konstant bleiben.¹²⁴
- ◆ Hohe Unsicherheit und geringe Datenverfügbarkeit zur Abbildung der Änderungen im Mobilitätsverhalten. Ein Wandel im Mobilitätsverhalten ist bis zum Jahr 2030 zwar wahrscheinlich, etwa durch den zunehmenden Anteil Älterer aber auch aufgrund gesellschaftlicher Trends (wie u.a. die aktuelle Diskussion um die Dekarbonisierung des Verkehrs zeigt), die quantitativen Konsequenzen dieses Wandels sind aber ausgesprochen unsicher, so dass sie im Rahmen einer reinen Status quo-Prognose nicht berücksichtigt werden. Zudem gilt auch hier, dass fehlende Daten eine sachgerechte Behandlung erschweren.

Erwartete Entwicklung der Bevölkerungszahlen und der Altersstruktur: Insgesamt wird in der kleinräumigen Bevölkerungsprognose von einem leichten Bevölkerungsanstieg zwischen 2016 und 2030 um ca. 0,9 % ausgegangen¹²⁵. Bis zum Jahr 2025 wird dabei eine Bevölkerungszunahme um 1,5 % prognostiziert. Zwischen 2025 und 2030 soll sich die Bevölkerungszahl um 0,6 % pro Jahr verringern.

Dabei fällt die Bevölkerungsentwicklung ausgesprochen heterogen aus (vgl. Kapitel 2.1.2). Dies gilt – wie dort dargestellt – sowohl für die regionale Entwicklung als auch die Entwicklung der einzelnen Altersgruppen.

¹²⁴ Die aktuelle Bundesverkehrswegeplanung geht von einem jährlichen Anstieg der Kraftstoffpreise von 2 % aus, vgl. BVU u.a. 2014. Trotz der hohen Volatilität der Rohstoffmärkte (wie etwa der Preiseinbruch für Rohöl Anfang 2019 zeigte) erscheint diese Annahme mittelfristig realistisch, insbesondere wenn die Möglichkeit von Änderungen der Mineralölsteuer berücksichtigt wird.

¹²⁵ Alle Angaben zur Bevölkerungsentwicklung basieren auf LBV 2018b; betrachtet wird ausschließlich die mittlere Variante.

Methodik der Status-quo-Prognose: Um insbesondere die Auswirkungen des erwarteten demographischen Wandels auf die Fahrgastentwicklung aufzuzeigen, wurden zunächst die von den Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellten Nachfragedaten des Jahres 2017 aufbereitet und ausgewertet.

Problematisch ist dabei, dass linienspezifische Informationen nicht vorlagen. Ebenso wenig waren – mit Ausnahme des Schülerverkehrs – Informationen zur Nutzungshäufigkeit des ÖPNV durch einzelne Zielgruppen (Berufspendler, Ältere Menschen, Gäste bzw. Touristen u.a.) bzw. zum Absatz spezifischer Fahrkartensegmente verfügbar.

Im Rahmen der Auswertung wurden daher ausschließlich die Zahl der Fahrten in den Nachfrage-Segmenten Schülerverkehr und sonstige Nutzer („Jedermann-Verkehr“) ermittelt und den soziodemografischen (Alters-) Gruppen zugeordnet. Die Hochrechnung des Fahrgastaufkommens erfolgte anschließend anhand demografischer Leitwerte für folgende Segmente der Nachfrage:

- ◆ Altersgruppe 0 bis unter 15 Jahre,
- ◆ Altersgruppen ab 15 bis unter 65 Jahre sowie
- ◆ Altersgruppe ab 65 Jahre.

Die demographischen Leitwerte (Entwicklung der einzelnen Altersgruppen) wurden der kleinräumigen Bevölkerungsprognose entnommen und gemeindespezifisch zur Prognose verwendet. Bei den Liniennetzen der derzeitigen Verkehrsunternehmen wurde für die Prognose die Einwohnerentwicklung aller Gemeinden zugrunde gelegt,¹²⁶ die von dem jeweiligen Verkehrsunternehmen bedient werden. Im Jedermann-Verkehr erfolgte eine Gewichtung der Gemeinden anhand der Zahl der verkehrlichen Halte, um die Bedeutung der Gemeinde für die Nachfrageentwicklung zu berücksichtigen.

Die Mobilitätsquoten (Fahrten pro Jahr / Anzahl der relevanten Bevölkerung) der jeweiligen Nachfragesegmente bleiben im Rahmen der Status quo-Prognose im Zeitablauf unverändert.

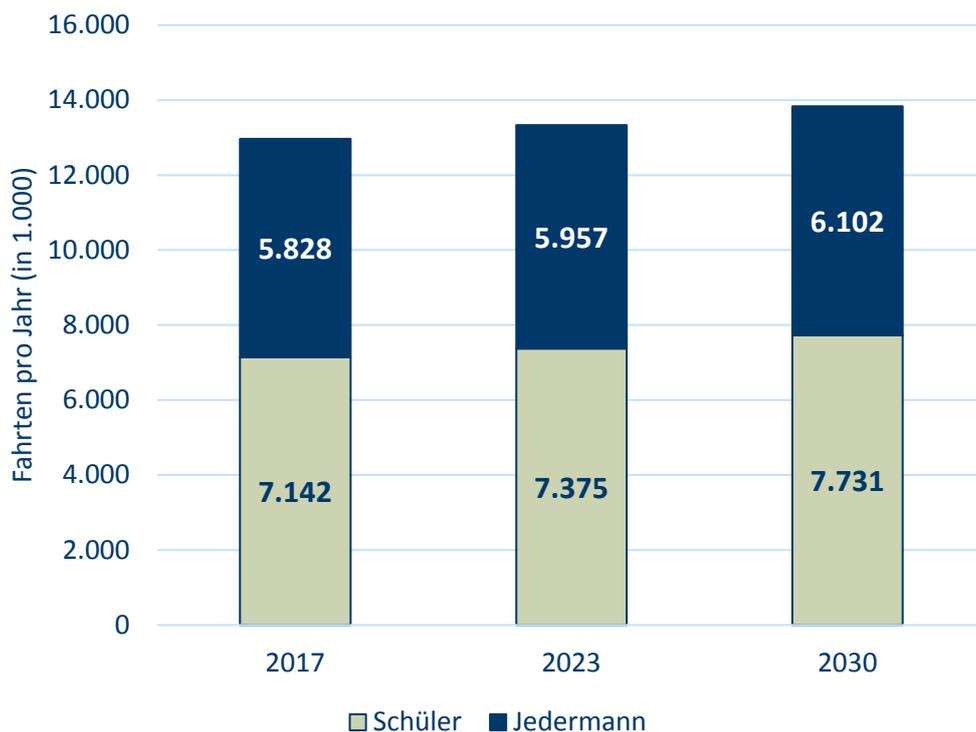
Ergebnisse: Es wird eine moderate Zunahme des Fahrgastaufkommens im Zeitraum 2017 bis 2023 erwartet. Danach wächst das Fahrgastaufkommen von etwa 13 Mio. auf etwa 13,3 Mio., was einer Änderung um 2,8 % bzw. um durchschnittlich 0,5 % pro Jahr entspricht.

Treiber dieser Entwicklung sind sowohl die ansteigende Zahl der Kinder und Jugendlichen, die zu einer erwarteten Zunahme der Schülerverkehre um 3,3 % bzw. 0,5 % pro Jahr führt, als auch der Jedermann-Verkehr mit einer erwarteten Zunahme um 2,2 % (0,4 % pro Jahr).

¹²⁶ Die kleinräumige Bevölkerungsprognose weist ausschließlich Ergebnisse für die Jahre 2016, 2020, 2015 und 2030 aus. Da die aktuellsten Fahrgastzahlen für 2017 vorliegen und die Prognose für 2023 und 2030 durchgeführt wird, wurden für 2017 und 2023 die Ergebnisse der Bevölkerungsprognose interpoliert (unter Annahme einer konstanten durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate, CAGR).

Für den Zeitraum 2023 bis 2030 zeigt die Prognose eine im Wesentlichen gleiche Entwicklung wie im Zeitraum 2017 bis 2023. Die Gesamtzahl des Fahrgastaufkommens steigt um ca. 0,5 % pro Jahr (von 13,3 auf 13,8 Mio.); verantwortlich für den leichten Anstieg des Wachstums ist die dynamischere Entwicklung des Schülerverkehrs (durchschnittliches jährliches Wachstum von 0,7 %).

Abbildung 35: Status quo-Prognose des Fahrgastaufkommens im Landkreis Potsdam-Mittelmark 2017 - 2030 (in 1.000)



Darstellung: IGES 2019.

Bei der Bewertung linienspezifischer Ergebnisse ist dabei stets zu berücksichtigen, dass sie auf kleinräumigen Bevölkerungsprognosen (Gemeindeebene) basieren. Erfahrungsgemäß sind diese Prognosen mit einer hohen Unsicherheit behaftet, die sich vollständig auf die Prognose des Fahrgastaufkommens überträgt.