



Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den Landkreis Potsdam-Mittelmark 2015 - 2019

Stand: 21. Mai 2014

DR. BRENNER INGENIEURGESELLSCHAFT MBH
Nordlichtstraße 17
13405 Berlin

in Zusammenarbeit mit:
PLANUNGSBÜRO FÜR VERKEHR
Bornkessel & Markgraf
Scharnweberstraße 56
D - 10247 Berlin

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Ausgangslage und Grundlagen	- 5 -
1.1	Aufgabe und Inhalt des Nahverkehrsplans	- 5 -
1.2	Gesetzliche Rahmenbedingungen	- 5 -
2.	Bestandsaufnahme und Analyse	- 8 -
2.1	Strukturelle Rahmenbedingungen	- 8 -
2.1.1	Raum- und Siedlungsstruktur	- 8 -
2.1.2	Einwohnerstruktur und –entwicklung	- 11 -
2.1.3	Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur	- 13 -
2.1.4	Schulstruktur	- 13 -
2.1.5	Tourismus	- 16 -
2.1.6	Pendlerverflechtungen	- 17 -
2.2	Netz- und Angebotsstruktur Öffentlicher Personennahverkehr	- 19 -
2.2.1	Schienenpersonennahverkehr (SPNV)	- 19 -
2.2.1.1	Regionaler Bahnverkehr	- 19 -
2.2.1.2	S-Bahn	- 19 -
2.2.1.3	Übersicht SPNV-Angebot	- 20 -
2.2.1.4	Entwicklung	- 20 -
2.2.2	Regionaler Busverkehr	- 21 -
2.2.3	Städtischer Busverkehr und Stadtumlandverkehr	- 28 -
2.2.3.1	Bad Belzig	- 28 -
2.2.3.2	Werder (Havel)	- 28 -
2.2.3.3	Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS)	- 29 -
2.2.4	Alternative Bedienungsformen	- 30 -
2.2.4.1	Rufbus	- 30 -
2.2.4.2	Bürgerbus	- 31 -
2.2.5	Verknüpfungspunkte	- 31 -
2.2.6	Verkehrsnachfrage und Entwicklung	- 33 -
2.3	Organisatorische Rahmenbedingungen	- 34 -
2.3.1	Organisationsstruktur und Kooperationsformen des ÖPNV	- 34 -
2.3.2	Verkehrsunternehmen	- 36 -
2.3.3	Tarifstruktur	- 36 -
3.	Definition von Qualitätsstandards	- 37 -
3.1	Verkehrspolitische Grundsätze	- 37 -
3.2	Beförderungsqualität	- 38 -
3.2.1	Fahrzeugstandards	- 38 -
3.2.2	Personalstandards	- 39 -
3.2.3	Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit	- 39 -
3.2.4	Fahrgastinformation und Marketing	- 39 -
3.2.5	Haltestellenausstattung	- 40 -
3.2.6	Umweltstandards	- 42 -
3.2.7	Barrierefreier Zugang	- 43 -

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

4.	Entwicklung des ÖPNV	- 44 -
4.1	Aufbau der Netzstruktur	- 44 -
4.2	Angebot Busverkehr	- 47 -
4.2.1	Rahmenplan Hauptbedienungsachsen	- 47 -
4.2.2	Bedienungsstandards Ergänzungsnetz	- 49 -
4.2.3	Städtischer Busverkehr und Stadtumlandverkehr	- 49 -
4.3	Systemverknüpfungen	- 50 -
4.4	Alternative Bedienungsformen	- 51 -
4.5	Tarifliche Rahmenbedingungen	- 52 -
5.	Mängelanalyse und Massnahmendefinition	- 53 -
5.1	Bilanzierung des vorhandenen Nahverkehrsplans	- 53 -
5.2	Mängelanalyse	- 54 -
5.3	Maßnahmendefinition	- 55 -
6.	Vergabe der Verkehrsleistungen	- 57 -
6.1	Grundlagen der Vergabe	- 57 -
6.2	Definition der Teilnetze im Landkreis Potsdam-Mittelmark	- 57 -
7.	Investitionsbedarf und Finanzierung	- 61 -
7.1	Investitionsbedarf	- 61 -
7.2	Finanzierung	- 63 -
ANLAGE 1: Bedienungsstandards und Zentrale Orte		- 64 -

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Anwendung von ausschließlichem Recht in VO 1370	6
Abbildung 2:	Einordnung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach VO 1370	6
Abbildung 3:	Zusammenspiel von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde nach PBefG	7
Abbildung 4:	Zentralörtliche Gliederung und Abgrenzung Bedienstandards (wesentliche Eckpunkte)	9
Abbildung 5:	Entwicklung der Einwohnerstruktur 2012 – 2020	12
Abbildung 6:	Schulstruktur	14
Abbildung 7:	Pendlerverflechtungen	17
Abbildung 8:	Angebot Regionalverkehr Mo – Fr (Schultage)	25
Abbildung 9:	Angebot Regionalverkehr Mo – Fr (Ferien)	26
Abbildung 10:	Angebot Regionalverkehr Sa – So	27
Abbildung 11:	Organisationsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark	34
Abbildung 12:	Hauptbedienungsachsen	46

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Ämter im Landkreis Potsdam-Mittelmark	10
Tabelle 2:	Einwohnerentwicklung in den jeweiligen Planregionen zwischen 2012 und 2019	11
Tabelle 3:	Wirtschaftszweige	13
Tabelle 4:	Schülerzahlen	15
Tabelle 5:	Ein- und Auspendler	18
Tabelle 6:	Ein- und Auspendler Gemeindebasis	18
Tabelle 7:	Angebot im SPNV	20
Tabelle 8:	Linien im Regionalverkehr	24
Tabelle 9:	Stadtbuslinie Bad Belzig	28
Tabelle 10:	Stadtbuslinie Werder (Havel)	28
Tabelle 11:	Stadtbuslinien des TKS-Netzes 2010	30
Tabelle 12:	Verknüpfungspunkte	32
Tabelle 13:	Verkehrsnachfrage	33
Tabelle 14:	Rahmendaten Verkehrsunternehmen 2012	35
Tabelle 15:	Ausstattungsmerkmale Haltestellen (Verkehrsunternehmen)	41
Tabelle 16:	Ausstattungsmerkmale Haltestellen (Kommune)	42
Tabelle 17:	Grundlagen Netzgestaltung	44
Tabelle 18:	Linienverlauf und Takt der Hauptbedienungsachsen	47
Tabelle 19:	Fahrtenhäufigkeit für die Erreichbarkeit Zentraler Orte im Regionalverkehr (Mo – Fr)	48
Tabelle 20:	Grundlegendes Fahrplanraster Alternative Bedienungsformen	50
Tabelle 21:	Bilanzierung Nahverkehrsplan 2007 – 2010	52
Tabelle 22:	Maßnahmenkatalog	55
Tabelle 23:	Teilnetz 1	58
Tabelle 24:	Teilnetz 2	5
Tabelle 25:	Teilnetz 3	58
Tabelle 26:	Teilnetz 4	58
Tabelle 27:	Teilnetz 5	58
Tabelle 28:	Teilnetz 6	58
Tabelle 29:	Teilnetz 7	58
Tabelle 30:	Teilnetz 8	60
Tabelle 31:	Investitionsbedarf	63

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
Bedarfsabh.	Bedarfsabhängig
BVG	Berliner Verkehrsbetriebe
B+R	Bike-and-Ride
ca	circa
cm ²	Quadratcentimeter
DB	Deutsche Bahn AG
EG	Europäische Gemeinschaft
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
FD	Fachdienst
Fr	Freitag
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GT	Gemeindeteil
GWB	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
Hbf	Hauptbahnhof
Hst	Haltestelle
HVG	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kl.	Klasse
km	Kilometer
km ²	Quadratkilometer
LEP	Landesentwicklungsplan
LK	Landkreis
Min	Minute(n)
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
m.ü.N.N.	Meter über Normalnull
NVP	Nahverkehrsplan
öDA	öffentlicher Dienstleistungsauftrag
OHG	Offene Handelsgesellschaft
OT	Ortsteil
ÖPNVG	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PM	Potsdam-Mittelmark
P+R	Park-and-Ride
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
So	Sonntag
Sa	Samstag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
Tkm	Tausend Kilometer
TKS	Teltow, Kleinmachnow, Stahnsdorf
Ust.	Umsatzsteuer
VBB	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
VOL	Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen
VGB	Verkehrsgesellschaft Belzig mbH
z.B.	zum Beispiel

1. AUSGANGSLAGE UND GRUNDLAGEN

1.1 Aufgabe und Inhalt des Nahverkehrsplans

Der Nahverkehrsplan (NVP) bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV). Er dient der Sicherung und Verbesserung der öffentlichen Verkehrssysteme. Ziel ist es ferner, den öffentlichen Personennahverkehr als wichtige Komponente zur Bewältigung des Gesamtverkehrsaufkommens zu stärken. Zugleich ist das Angebot des ÖPNV leistungsfähig und effizient zu gestalten.

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist für sein Gebiet Aufgabenträger des ÖPNV. Für den Zeitraum 2015 – 2019 soll der seit 2007 gültige Nahverkehrsplan fortgeschrieben werden, um im Jahr 2016 die auslaufenden Linienkonzessionen auf rechtssicherer Grundlage neu vergeben zu können. Für diesen neuen NVP sind folgende Prämissen zu beachten:

- Der NVP ist eine politische Willensbekundung zur zukünftigen Entwicklung des ÖPNV im Bereich des Landkreises.
- Er enthält Leitlinien zur Gestaltung des ÖPNV.
- Er definiert die Anforderungen an das Verkehrsangebot in Umfang und Qualität.
- Der Aufgabenträger kann im NVP seine Möglichkeiten der ÖPNV-Steuerung ausschöpfen.
- Die Genehmigungsbehörde muss sich bei der Vergabe von Liniengenehmigungen am NVP orientieren.
- Der Aufgabenträger ist zur frühzeitigen Beteiligung vorhandener Verkehrsunternehmen und zur Anhörung von mobilitäts- und sensorisch eingeschränkten Fahrgastvertretern verpflichtet.

Vor diesem Hintergrund beinhaltet der vorliegende NVP für den Landkreis Potsdam-Mittelmark die Ziele und erforderlichen Maßnahmen zur weiteren Ausgestaltung des ÖPNV. Der Schwerpunkt liegt dabei in einer kontinuierlichen Weiterentwicklung des bestehenden Systems. Neue, vom Gesetzgeber eingebrachte Anforderungen, werden entsprechend berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere Aspekte der Barrierefreiheit.

1.2 Gesetzliche Rahmenbedingungen

Am 3. Dezember 2009 ist die europäische Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (EU-VO 1370/2007) über öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft getreten. Sie löst die Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ab. Die VO 1370 wird angewendet, um festzulegen, wie die zuständigen Behörden tätig werden können, um einen ÖPNV zu gewährleisten, der u. a. besser und preiswerter ist als derjenige ÖPNV, der allein unter Marktbedingungen zustande käme. Die VO 1370 legt fest, unter welchen Bedingungen die Behörden eine Ausgleichsleistung und/oder ein ausschließliches Recht für die durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Kosten gewähren.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

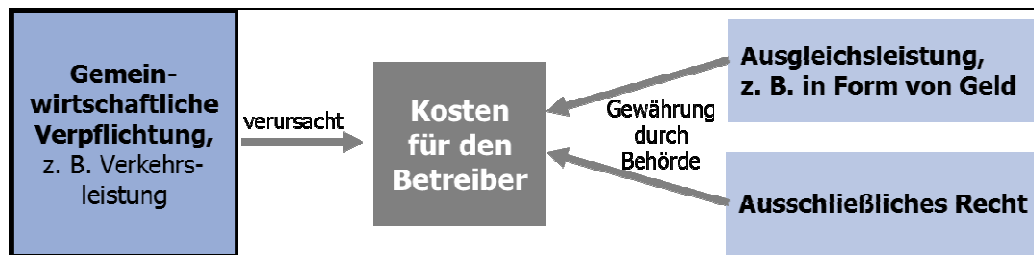


Abbildung 1: Anwendung von ausschließlichem Recht in VO 1370 [Quelle: KCW GmbH]

In der VO 1370 sind folgende Instrumente definiert:

- Öffentlicher Dienstleistungsauftrag (öDA) zur Sicherung der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bei Gewährung von finanziellen Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechten
- Allgemeine Vorschriften zur Festsetzung und Finanzierung von Höchsttarifen alternativ oder kumulativ zu einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag

Die Vergabe eines öDA ist vom Grundsatz her wie folgt geregelt:

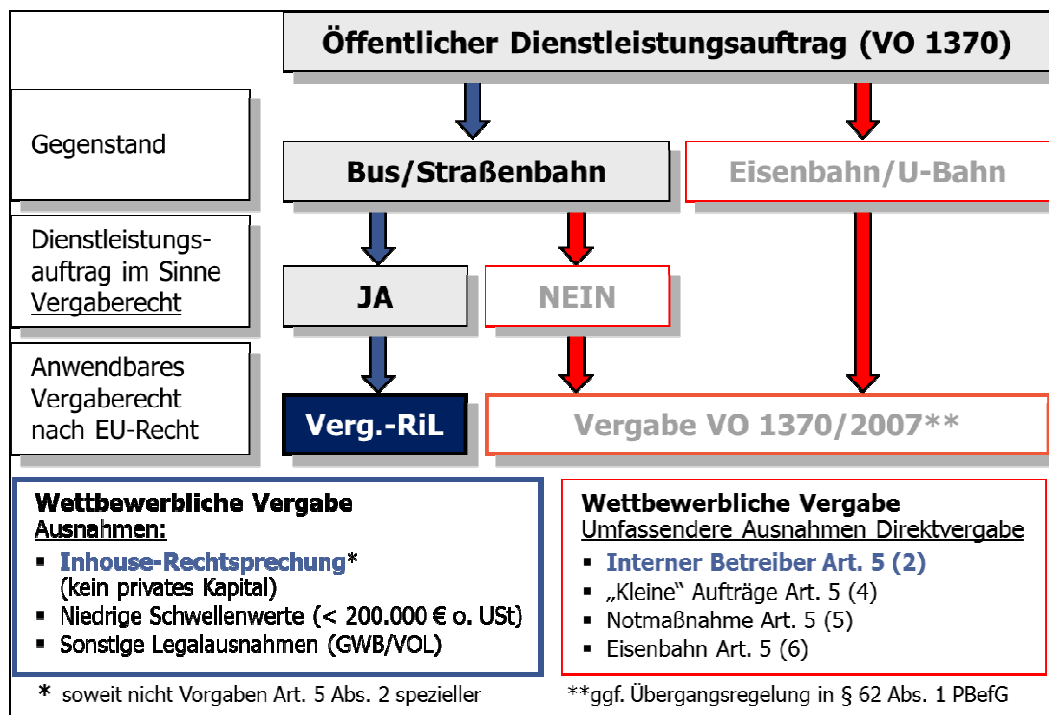


Abbildung 2: Einordnung des Öffentlichen Dienstleistungsauftrags [Quelle: KCW GmbH]

Mit In-Kraft-Treten dieser Verordnung bekam der deutsche Gesetzgeber den Auftrag, das bestehende Personenbeförderungsgesetz (PBefG) an die europäischen Vorgaben anzupassen. Nach langer politischer Diskussion wurde Ende 2012 ein Kompromiss gefunden. Wesentliche Regelungen des neuen **PBefG** sind:

- Die Aufgabenträger können die Instrumente der Verordnung (EG) 1370/2007 zur Sicherstellung der Verkehrsleistungen nutzen (öffentliche Dienstleistungsaufträge, allgemeine Vorschriften etc.).

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

- Der Aufgabenträger wird ermächtigt, im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ein ausschließliches Recht gem. VO 1370 zu gewährleisten.
- Direktvergaben gemäß der VO 1370 sind zugelassen.
- Die Rolle des Aufgabenträgers als zentraler Gestalter des ÖPNV wird gestärkt, die Genehmigungsbehörde unterstützt ihn dabei.
- Die Aufgabenträger definieren und konkretisieren die ausreichende Verkehrsbedienung in der Regel im Nahverkehrsplan.
- Eigenwirtschaftliche Verkehre haben weiterhin Vorrang.

Das Zusammenspiel von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde ist der nachfolgenden Aufstellung zu entnehmen.

Aufgabenträger	Genehmigungsbehörde
<p>§ 8 Abs. 3 neu</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Aufgabenträger sind für die Sicherstellung einer <u>ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV</u> zuständig▪ Aufgabenträger definiert dazu im <u>NVP</u><ul style="list-style-type: none">▪ Anforderungen an Umfang und Qualität▪ Umweltqualität▪ Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen▪ unter Berücksichtigung der Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen; <u>vollständige Barrierefreiheit bis zum 1.1.2022</u> <p>§ 8a/§ 8b neu</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Vergabe von Auftragsverkehren, Gewährung ausschließlicher Rechte	<p>§ 8 Abs. 3a neu</p> <ul style="list-style-type: none">▪ <u>wirkt</u> an der Erfüllung der dem AT obliegenden Aufgabe <u>mit</u>▪ Hat dabei NVP zu berücksichtigen, der unter frühzeitiger Beteiligung der vorhandenen Unternehmer und unter Anhörung bestimmter Interessenvertreter (§ 8 Abs. 3 Satz 6) zustande gekommen ist und vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet <p>§ 18 neu</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Veröffentlicht jährlich ein Verzeichnis aller bestehenden Genehmigungen <p>§ 13 2b neu</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Veranstaltet Genehmigungswettbewerb (Im Fall mehrerer eigenwirtschaftlicher Anträge) <p>§ 13 2c neu</p> <ul style="list-style-type: none">▪ Prüft auf Antrag des Aufgabenträgers die subjektiven und verkehrssicherheitsrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen bereits im Vergabeverfahren

Abbildung 3: Zusammenspiel von Aufgabenträger und Genehmigungsbehörde nach PBefG [Quelle: KCW GmbH]

Weiterhin zu berücksichtigen ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Brandenburg (ÖPNV-Gesetz- ÖPNVG).

Der NVP sollte nach § 8 **ÖPNVG** analog dem Landesnahverkehrsplan Angaben zu folgenden Punkten enthalten:

- den Bestand und die Vorstellungen des Aufgabenträgers zur künftigen Netz- und Linienentwicklung,
- den Bestand des Fahrgastaufkommens und die zu erwartende Entwicklung,
- die Rahmenvorstellungen des Aufgabenträgers hinsichtlich der Anforderungen an die Gestaltung des Verkehrsangebotes insbesondere über:
 - angestrebte Angebotsveränderungen in betrieblicher und tariflicher Hinsicht
 - die öffentliche Sicherheit der Fahrgäste
 - die Qualität von Fahrzeugen und baulichen Anlagen
- den Investitionsbedarf und die Entwicklung der Betriebskosten,
- das Finanzierungskonzept.

2. BESTANDSAUFNAHME UND ANALYSE

2.1 Strukturelle Rahmenbedingungen

2.1.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark leben bei einer Fläche von ca. 2.600 km² ca. 207.000 Einwohner (Stand vom 31. Dezember 2012). Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Dichte von ca. 80 Einwohnern je km². Hierbei ist jedoch festzustellen, dass die Verteilung der Einwohner innerhalb des Landkreises und damit einhergehend die Einwohnerdichte zwischen dem Umland Potsdam/Berlin und den dünner besiedelten südlichen Teilen sehr unterschiedlich ist.

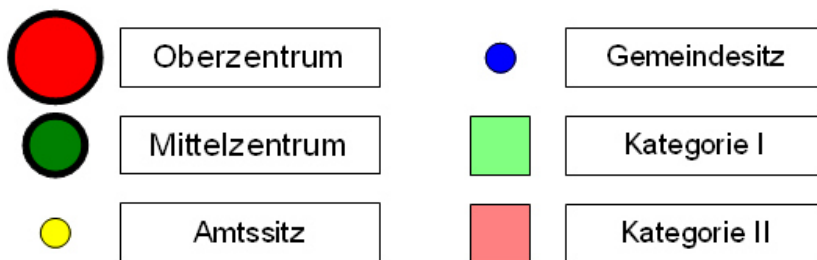
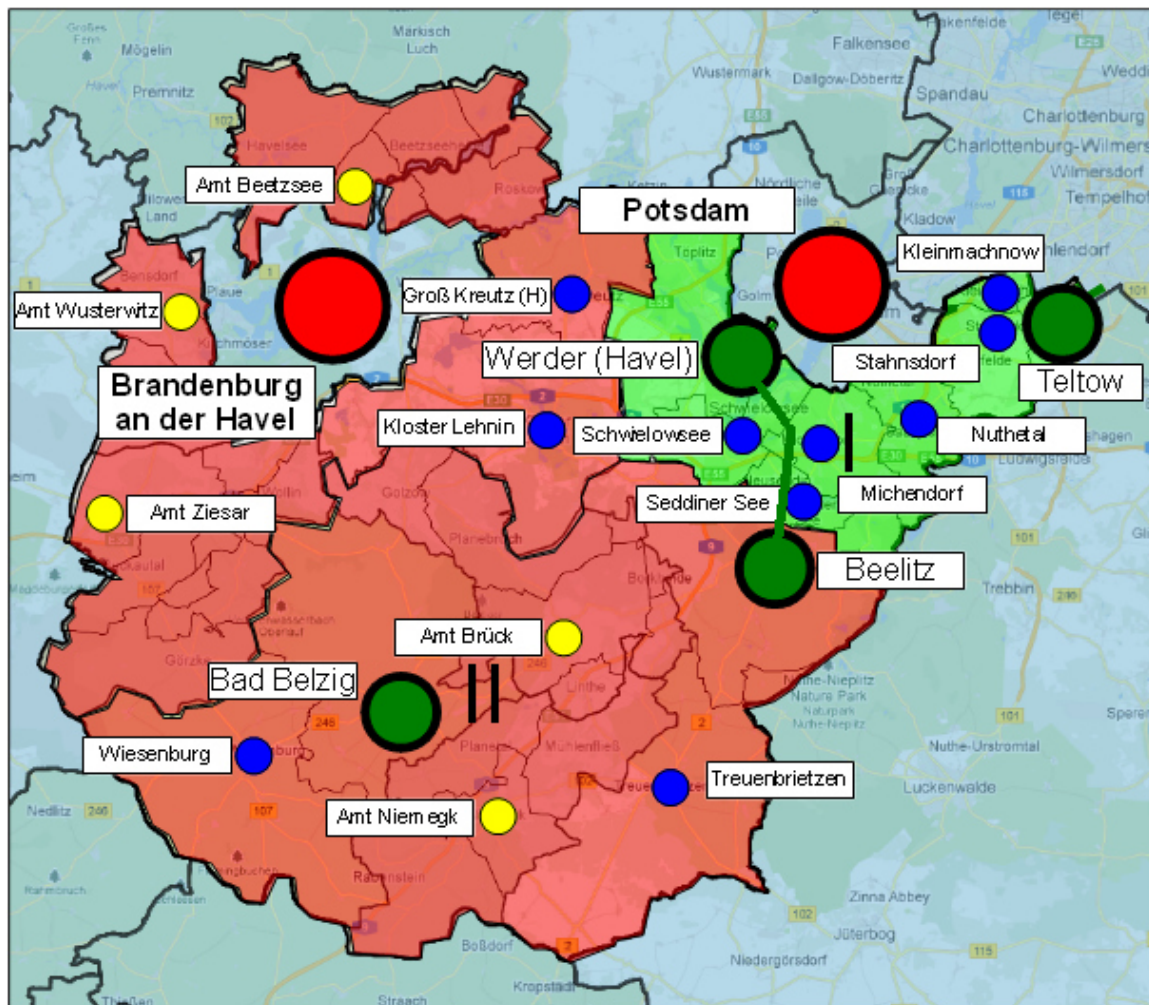
Der Landkreis existiert seit dem Jahre 1993. Im Zuge der Gemeindegebietsreform im Jahre 2003 gingen einige Gemeinden in das Gebiet der kreisfreien Städte Potsdam und Brandenburg an der Havel über. Die im Landkreis verbleibenden Gemeinden haben sich teilweise zu Ämtern zusammengeschlossen.

Kreisstadt ist die amtsfreie Stadt Bad Belzig, welche im südwestlichen Teil des Landkreises liegt. Der Landesentwicklungsplan Berlin-Brandenburg (LEP B-B) definiert folgende Mittelzentren im Landkreis Potsdam-Mittelmark:

- Bad Belzig
- Teltow
- Werder (Havel) – Beelitz (Mittelzentrum in Funktionsteilung)

Die nachfolgende Abbildung zeigt die wesentlichen Eckpunkte der zentralörtlichen Gliederung.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019



Quellen: LEP B-B, VDV, Stand: 2012

Abbildung 4: Zentralörtliche Gliederung und Abgrenzung Bedienstandards (wesentliche Eckpunkte), [Eigene Darstellung]

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark gibt es nach Abschluss der Gemeindestrukturreform von 2003 fünf amtsfreie Städte, neun amtsfreie Gemeinden sowie fünf Ämter mit 24 amtsangehörigen Gemeinden.

Eine Übersicht zu den Gemeinden und Ämtern (einschließlich der bestehenden Einwohnerzahl und deren prognostizierter Entwicklung) ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen. Weitere Siedlungselemente sind neben den Gemeinden als kleinste administrative Einheit die Ortsteile und Gemeindeteile.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Gebietskörperschaften	Amtsangehörige Gemeinden	Einwohner 2012	Einwohner 2019	Tendenz in %
Amtsfreie Städte				
Bad Belzig		11.181	10.601	-5,2
Beelitz		11.844	11.419	-3,6
Teltow		23.660	26.586	12,4
Treuenbrietzen		7.634	6.913	-9,4
Werder (Havel)		23.359	23.144	-0,9
Amtsfreie Gemeinden				
Groß Kreutz (Havel)		8.062	7.829	-2,9
Kleinmachnow		20.289	20.583	1,4
Kloster Lehnin		11.003	9.916	-9,9
Michendorf		11.998	12.113	1,0
Nuthetal		8.856	8.573	-3,2
Schwielowsee		10.258	10.623	3,6
Seddiner See		4.232	4.058	-4,1
Stahnsdorf		14.452	14.922	3,3
Wiesenburg/Mark		4.661	4.020	-13,8
Ämter				
Amt Beetzsee	Beetzsee, Beetzseeheide, Stadt Havelsee, Päwesin, Roskow	8.366	8.118	-3,0
Amt Brück	Borkheide, Borkwalde, Stadt Brück, Golzow, Linthe, Planebruch	10.305	9.896	-4,0
Amt Niemeck	Mühlenfließ, Stadt Niemeck, Planetal, Rabenstein/Fläming	4.784	4.397	-8,1
Amt Wusterwitz	Bensdorf, Rosenau, Wusterwitz	5.270	4.973	-5,6
Amt Ziesar	Buckautal, Görzke, Gräben, Wenzlow, Wollin, Stadt Ziesar	6.313	5.568	-11,8

Tabelle 1: Ämter im Landkreis Potsdam-Mittelmark [Quelle: Landkreis Potsdam-Mittelmark]

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist als Sektoralkreis gebildet worden. Um den daraus folgenden unterschiedlichen Anforderungen an die Strukturpolitik gerecht zu werden, wurden verschiedene Planregionen gebildet. Diese spielen für den Nahverkehrsplan eine untergeordnete Rolle. Im Hinblick auf eine Sichtbarmachung struktureller Unterschiede im Landkreis bilden sie aber eine wichtige Hilfsgröße. Im Einzelnen wurden folgende Planregionen definiert:

- Planregion 1: Kleinmachnow, Nuthetal, Stahnsdorf, Teltow
- Planregion 2: Beelitz, Michendorf, Schwielowsee, Seddiner See, Werder (Havel)
- Planregion 3: Beetzsee, Kloster Lehnin, Wusterwitz
- Planregion 4: Brück, Bad Belzig, Niemeck, Treuenbrietzen, Wiesenburg/Mark

2.1.2 Einwohnerstruktur und –entwicklung

Die Einwohnerentwicklung für den Landkreis Potsdam-Mittelmark hat in den letzten Jahren einen stabilen Verlauf genommen. Grundlegend sind dabei Unterschiede in den einzelnen Teilen des Landkreises erkennbar. Für die Laufzeit des Nahverkehrsplans bis 2019 wird folgende Entwicklung für die einzelnen Planregionen prognostiziert.

Region	2012	2019	Veränderung [%]
Planregion 1	66.400	71.200	+7,2
Planregion 2	61.400	61.300	0,0
Planregion 3	39.100	36.400	-6,9
Planregion 4	39.800	35.800	-10,0
SUMME	206.700	204.700	-1,0

Tabelle 2: Einwohnerentwicklung in den jeweiligen Planregionen zwischen 2012 und 2019 [Quelle: Landratsamt Potsdam-Mittelmark]

Neben der Entwicklung der Einwohnerzahlen ist eine weitere, zu berücksichtigende Veränderung absehbar. Es wird prognostiziert, dass der Anteil der über 65-Jährigen Einwohner an der Gesamteinwohnerzahl deutlich größer wird. Überproportional stark betroffen sind von dieser Entwicklung die südwestlichen Gemeinden in den Planregionen 3 und 4 (s. Abbildung). Allgemein soll bis zum Jahr 2019 die Bevölkerungszahl um ca. -1 % leicht sinken. Insgesamt kann für den Landkreis damit von einer annähernd konstanten Entwicklung ausgegangen werden.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

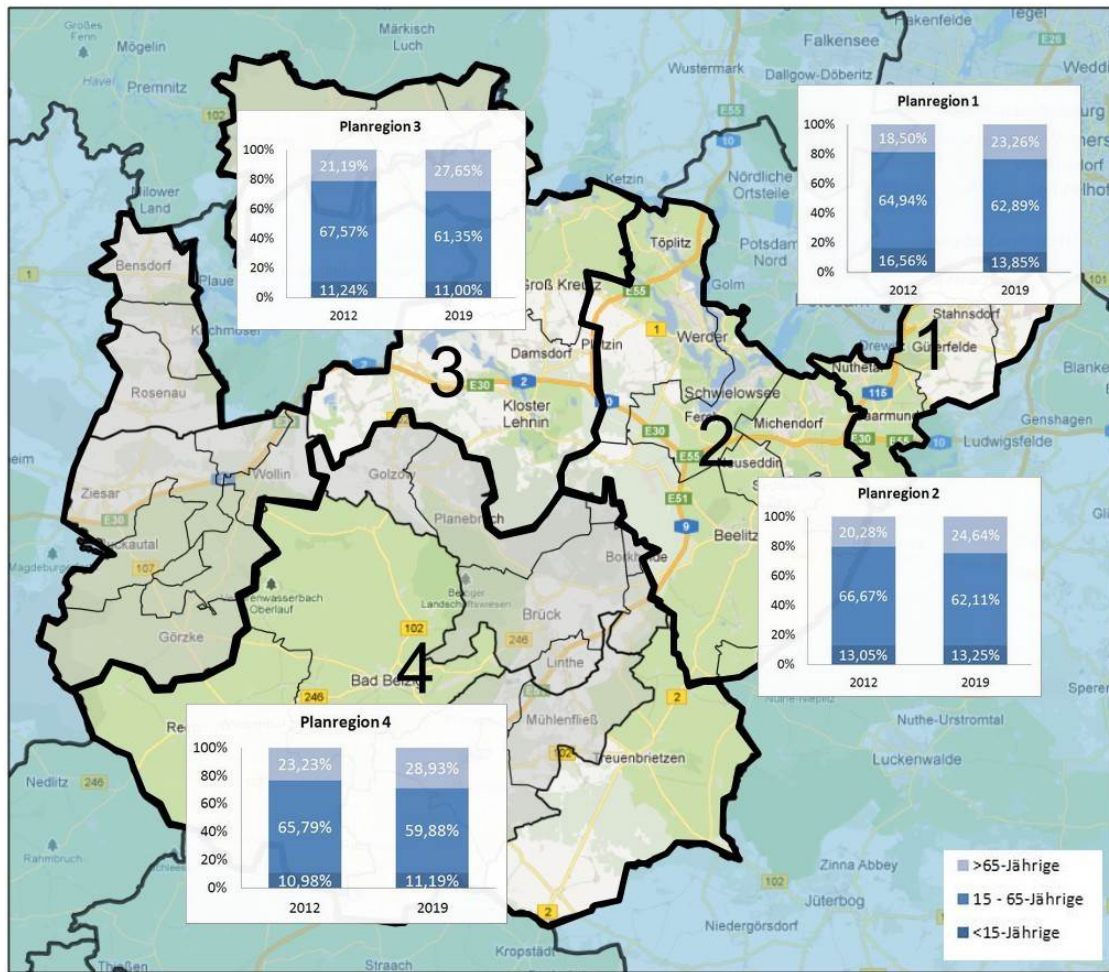


Abbildung 5: Entwicklung der Einwohnerstruktur 2012 – 2019
[Quelle: Landratsamt Potsdam-Mittelmark]

2.1.3 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur

Wie aus der nachfolgenden Aufstellung zur Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur hervorgeht, sind etwa 2/3 aller Erwerbstätigen im tertiären Sektor (Dienstleistungssektor) beschäftigt. Die durchschnittliche Arbeitslosenquote im Landkreis beträgt ca. 7 % (Landesdurchschnitt: ca. 10 %). Analog zur Einwohnerverteilung gibt es bei der Wirtschaftsstruktur Unterschiede zwischen den Gemeinden. Während in den Gemeinden im Umland von Berlin und Potsdam der Tertiärsektor bestehend aus Dienstleistungs- und Technologieunternehmen dominiert, überwiegen in den südlichen Gebieten landwirtschaftliche Betriebe sowie der Wirtschaftszweig des Fremdenverkehrs.

Wirtschaftssektor	Wirtschaftszweig	Gesamtanteil [%]
Primärer Sektor (Ursektor)	Land- und Forstwirtschaft, Fischerei	6
Sekundärer Sektor (Industrieller Sektor)	Produzierendes Gewerbe	10
	Baugewerbe	13
Tertiärer Sektor (Dienstleistungssektor)	Handel, Gastgewerbe, Verkehr	30
	Sonstige Dienstleistungen	41

Tabelle 3: Wirtschaftszweige [Quelle: Landratsamt Potsdam-Mittelmark, Stand 2009]

Daraus ergeben sich zwangsläufig für den ÖPNV unterschiedliche Voraussetzungen im nördlichen und südlichen Teil des Landkreises.

2.1.4 Schulstruktur

In Potsdam-Mittelmark gibt es laut Statistik des Landkreises derzeit 75 Schulen. Diese teilen sich auf in:

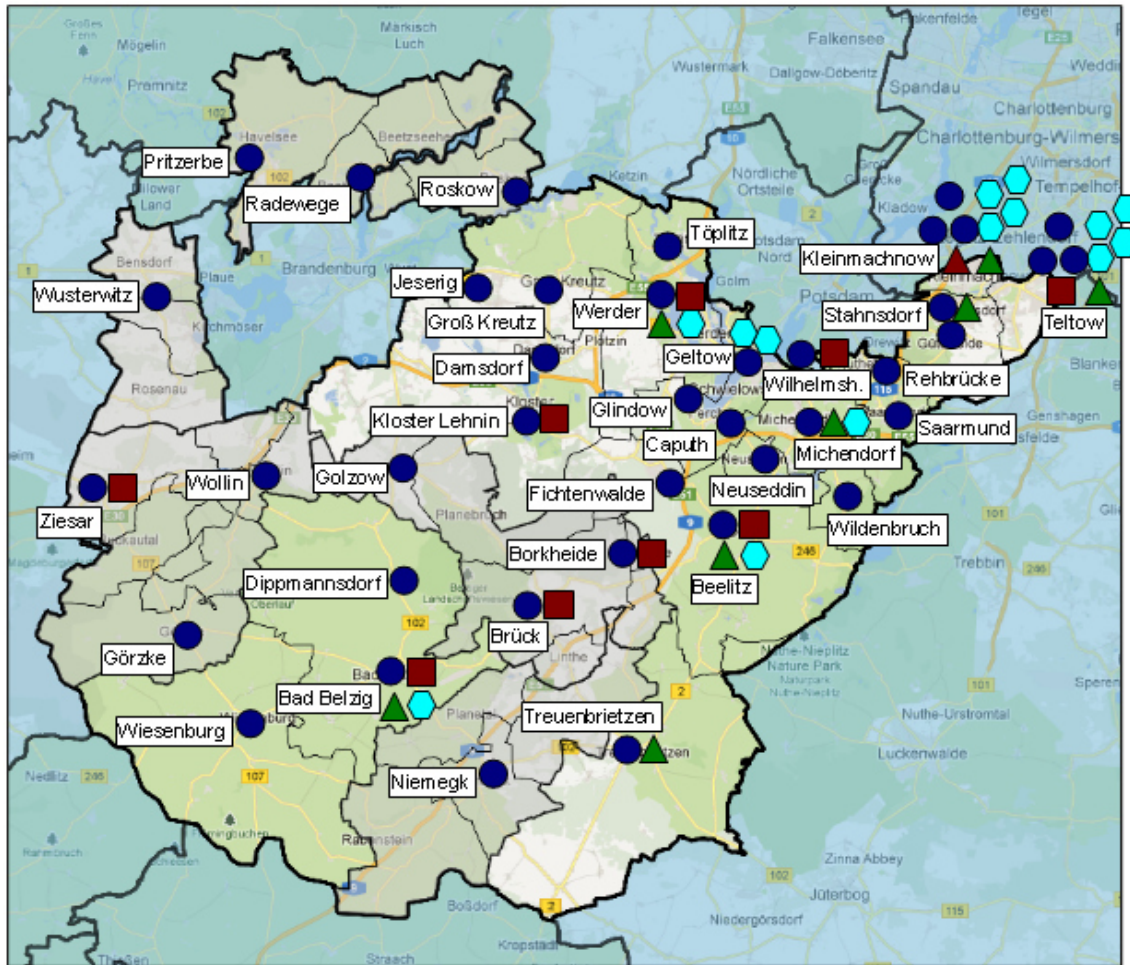
- 37 Grundschulen
- 8 Gymnasien
- 1 Oberschule
- 8 Gesamtschulen mit gymnasialer Oberstufe
- 2 Oberstufenzentren
- 5 Förderschulen

Unter diesen gibt es neben weiteren insgesamt 14 Schulen in freier Trägerschaft. Diese teilen sich auf in:

- 3 Grundschulen
- 1 Gymnasium
- 4 Förderschulen
- 3 berufsbildende Schulen (z.B. Berufe im Gesundheitsgewerbe)
- 2 Waldorfschulen
- 1 internationale Schule (Klassen 1-12 mit internationalem Abitur)

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Die räumliche Verteilung der Schulstandorte innerhalb des Landkreises ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.



- Grundschule
Grundschulteil
- Oberschule
- ▲ Gymnasium
- ▲ Gesamtschule mit
gymnasialer Oberstufe
- ⬢ Schule in freier
Trägerschaft

Abbildung 6: Schulstruktur [Quelle: Landratsamt Potsdam-Mittelmark, FD Zentrale Steuerung, Stand: Schuljahr 2012/2013]

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Deutlich wird auch hier die starke Konzentration im nordöstlichen Teil des Landkreises. Für die konkrete Entwicklung der Schülerzahlen stehen folgende allgemeine Angaben der Entwicklung der Einwohnerzahlen bis zu einem Alter von 15 Jahren zur Verfügung. Diese grundlegenden Entwicklungen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Gebietskörperschaften	Amtsangehörige Gemeinden	Einwohner unter 15 Jahre 2012	Einwohner unter 15 Jahre 2019	Tendenz in %
Amtsfreie Städte				
Bad Belzig		1.318	1.323	0,40
Beelitz		1.418	1.432	0,99
Teltow		3.565	4.094	14,85
Treuenbrietzen		737	627	-14,96
Werder (Havel)		2.929	3.041	3,82
Amtsfreie Gemeinden				
Groß Kreutz (Havel)		929	867	-6,69
Kleinmachnow		3.897	2.643	-32,18
Kloster Lehnin		1.199	1.031	-14,01
Michendorf		1.823	1.708	-6,34
Nuthetal		1.158	1.071	-7,48
Schwielowsee		1.343	1.419	5,67
Seddiner See		503	518	2,96
Stahnsdorf		2.369	2.067	-12,47
Wiesenburg/Mark		439	361	-17,74
Ämter				
Amt Beetzsee	Beetzsee, Beetzseeheide, Stadt Havelsee, Päwesin, Roskow	992	940	-5,20
Amt Brück	Borkheide, Borkwalde, Stadt Brück, Golzow, Linthe, Planebruch	1.241	1.252	0,85
Amt Niemegek	Mühlenfließ, Stadt Niemegek, Planetal, Rabenstein/Fläming	522	445	-14,75
Amt Wusterwitz	Bensdorf, Rosenau, Wusterwitz	625	586	-6,3
Amt Ziesar	Buckautal, Görzke, Gräben, Wenzlow, Wollin, Stadt Ziesar	651	582	-10,62

Tabelle 4: Schülerzahlen LK Potsdam-Mittelmark [Quelle: Landkreis Potsdam-Mittelmark, Schulentwicklungsplan 2013 - 2018]

2.1.5 Tourismus

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist landschaftlich sehr heterogen geprägt. Er hat Anteil an zwei von dreizehn Reiseregionen Brandenburgs. Das von Wasser geprägte Havelland sowie das Mittelgebirge Fläming bieten beide unterschiedliche und reizvolle Landschaftsbilder.

Zudem liegen die Naturparks „Hoher Fläming“, „Nuthe-Nieplitz“ und „Westhavelland“ im Landkreis. Neben einem ausgeprägten Netz aus Wander- und Fahrradwegen bieten diese zahlreiche Ziele für Touristen.

Weiterhin besteht mit der Stadt Bad Belzig ein bedeutender Kurort und touristischer Zielort. Mit dem Thermalsole-Heilbad verbinden sich eine Reihe medizinischer und gesundheitstouristischer Einrichtungen. Die Burg Eisenhardt gilt als markantes historisches Wahrzeichen in Brandenburg.

Wesentliche und gleichzeitig prägende Teile des Landkreises nehmen das Baruther Urstromtal, die Zauche, die Nuthe-Nieplitz-Niederung, Teile des mittleren Haveltales, der Hohe Fläming und der Westrand des Teltow ein. Höchster Punkt im Landkreis ist der 200 Meter hohe Hagelberg westlich von Bad Belzig, niedrigste Punkte sind am Havelufer bei Havelsee, Ortsteil Pritzerbe mit 28 m ü. NN.

Bedingt durch die Lage des Landkreises zeichnet sich der Tourismus zum einen durch den Wochenendausflugsverkehr aus Berlin und Potsdam sowie andererseits durch den Mehrtagestourismus aus. Bezogen auf das gesamte Land Brandenburg liegt der Anteil der Übernachtungen in der Reiseregion Havelland bei 7,5% und einer Bettenauslastung von 27,2 %. In der Reiseregion Fläming liegen diese Anteile bei 9,6 % bzw. 35,5 %. Zum Vergleich die Bettenauslastung im gesamten Land Brandenburg beträgt 35,2 % (Quelle: Wirtschaftsministerium Land Brandenburg).

Um die Attraktivität des Tourismus zu erhöhen, gibt es bereits heute seitens des ÖPNV verschiedene Aktivitäten. So verkehrt z. B. der Bürgerbus „Hoher Fläming“ heute als Rufbus zum Kunstwanderweg. Darüber hinaus sind die Linien 592 (Naturparklinie) und 607 (Erschließung des Schwielowsees) ÖPNV-Linien mit touristischer Ausprägung.

Weiterhin erfreuen sich Aktionen des VBB, wie zum Beispiel „48 Stunden Hoher Fläming“ oder „48 Stunden Nuthe – Nieplitz“ hoher Beliebtheit bei zahlreichen Gästen aus dem Umland und Berlin. Hier werden Sonderfahrten zu den touristischen Zielen im Landkreis Potsdam-Mittelmark angeboten. Für das jährlich im Frühjahr in Werder (Havel) stattfindende „Baumblütenfest“ werden ebenfalls schienengebundene Sonderverkehre aus Berlin sowie Sonderverkehre der Schifffahrt aus Potsdam eingesetzt.

Um die sich abzeichnende steigende Nachfrage im touristischen Verkehr aufzufangen, wird eine Prüfung weiterer Aktionen im Rahmen der 48 Stunden Veranstaltungen empfohlen. Insbesondere wird auch darauf hingewiesen mögliche Verbindungen zu touristischen Zielen zu prüfen, die eine Anbindung auch von Montag bis Freitag ermöglichen.

2.1.6 Pendlerverflechtungen

Wichtigste Potenziale für den Berufsverkehr sind die Zahl der Erwerbstätigen (nach dem Wohnortprinzip) und die Arbeitsplätze (Arbeitsortprinzip). Diese realisieren sich beim räumlichen Auseinanderfallen von Wohnen und Arbeiten über die Pendlerverflechtungen.

Die wesentlichen überkreislichen Pendlerströme sind der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen (Innerkreisliche Pendlerströme sind nicht dargestellt, da sie nicht in vergleichbarer Größe vorhanden sind).

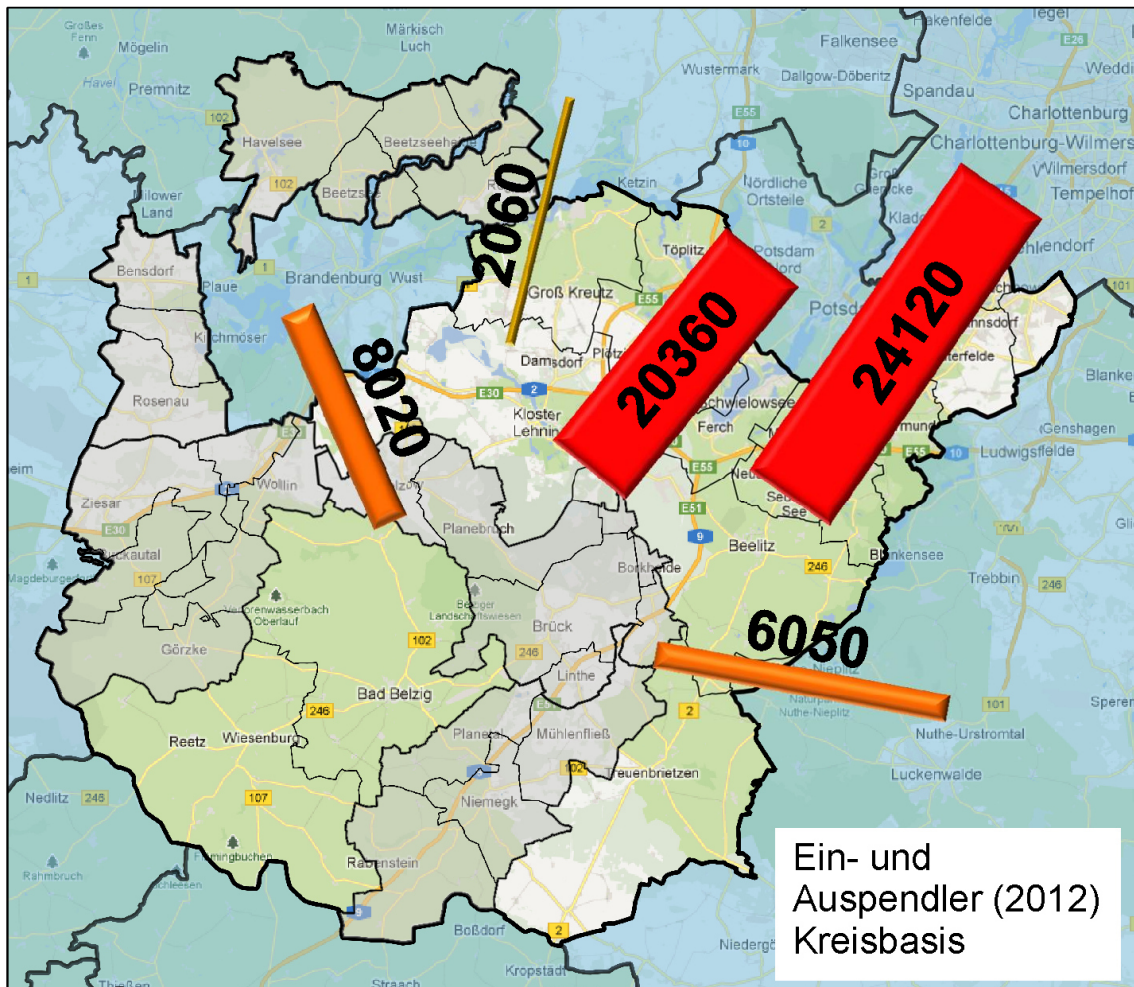


Abbildung 7: Pendlerverflechtungen [Quelle: Bundesagentur für Arbeit]

Deutlich wird dabei die bedeutende Verflechtung mit Berlin (ca. 24.000 Ein- und Auspendler) und der Landeshauptstadt Potsdam (ca. 20.500 Ein- und Auspendler). Mit ca. 8.000 Ein- und Auspendlern fällt die Verflechtung mit Brandenburg dagegen schon deutlich geringer aus.

Die Verflechtungen Richtung Sachsen-Anhalt sind dagegen vernachlässigbar (z.B. ca. 500 Richtung Landkreis Jerichower Land). Die wesentlichen Detailwerte sind den nachfolgenden Tabellen zu entnehmen.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Quelle/Ziel	Menge	Anteil [%]
Bundeshauptstadt Berlin	24.120	36
Landeshauptstadt Potsdam	20.360	31
Stadt Brandenburg an der Havel	8.020	12
Landkreis Teltow-Fläming	6.050	9
Landkreis Havelland	2.060	3
Sonst	5.790	9
Gesamt	66.400	100

Tabelle 5: Ein- und Auspendler [Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand 2012]

Quelle	Ziel	Auspendler	Einpendler	Summe
Teltow, Stadt	Berlin, Stadt	4270	2400	6670
Kleinmachnow	Berlin, Stadt	3080	1670	4750
Werder (Havel), Stadt	Potsdam, Stadt	2990	710	3700
Stahnsdorf	Berlin, Stadt	2160	980	3140
Teltow, Stadt	Potsdam, Stadt	1000	1260	2260
Nuthetal	Potsdam, Stadt	1480	550	2030
Michendorf	Potsdam, Stadt	1510	400	1910
Schwielowsee	Potsdam, Stadt	1410	460	1870
Werder (Havel), Stadt	Berlin, Stadt	1480	380	1860
Stahnsdorf	Potsdam, Stadt	980	870	1850
Kloster Lehnin	Brandenburg an der Havel, St.	840	690	1530
Beelitz, Stadt	Potsdam, Stadt	1070	360	1430
Kleinmachnow	Potsdam, Stadt	590	690	1280
Michendorf	Berlin, Stadt	1090	150	1240

Tabelle 6: Ein- und Auspendler Gemeindebasis [Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Stand 2012]

2.2 Netz- und Angebotsstruktur Öffentlicher Personennahverkehr

2.2.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

2.2.1.1 Regionaler Bahnverkehr

Der Eisenbahnregionalverkehr wird auf Bestellung der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, welche im Auftrag der Länder Brandenburg und Berlin als Aufgabenträger des SPNV handelt, geplant und betrieben. Die Bedeutung des Regionalverkehrs für den LK PM ist in erster Linie die schnelle und leistungsfähige Anbindung an die Landeshauptstadt Potsdam und Berlin (RE 1, RE 4, RE 5, RE 7, RB 33). Daraus heraus leiten sich die besonderen Bedeutungen der SPNV-Linien für den Landkreis Potsdam-Mittelmark ab.

Für die rein innerkreislichen Nahverkehrsaufgaben ist die Bedeutung des Regionalverkehrs dagegen abgestuft. So haben z.B. von 600 Fahrgästen im Bahnhof Bad Belzig (RE 7) ca. 440 (70%) das Ziel Berlin oder Potsdam und ca. 140 Fahrgäste (20%) ein Ziel innerhalb des Landkreises. In Borkheide liegt der Anteil der Fahrgäste mit innerkreislichen Zielen bei ca. 30%. Bei den Linien RE 1 und RE 4 liegen die diesbezüglichen Werte bedingt durch die Lage der Stationen deutlich darunter.

Die Verbindungen in Richtung Magdeburg, Brandenburg an der Havel (RE 1), Dessau (RE 7), Rathenow (RB 51) und Jüterbog (RB 33) sind weniger frequentiert. In Belzig haben ca. 20 Fahrgäste von 600 ein Ziel in Sachsen Anhalt (3%) in Borkheide sind es nur 4 Fahrgäste (1%).

Die Linien der RB 22, RB 23 und RB 51 ergänzen das SPNV-Angebot im Landkreis. Die RB 22 stellt z.B. mit ihrem Halt in Saarmund gegenwärtig die einzige direkte SPNV-Verbindung zwischen Landkreis Potsdam-Mittelmark und dem Flughafen BER dar.

Die Linien werden gemäß den Grundsätzen des Integralen Taktfahrplans angeboten. Das heißt, die Züge fahren im regelmäßigen Takt und bedienen Anschlussknoten mit guten Umsteigebeziehungen zu weiterführenden Zügen. Dies betrifft für den Landkreis Potsdam-Mittelmark insbesondere die Bedienung der Taktknoten Berlin-Wannsee, Potsdam, Brandenburg an der Havel, Dessau, Rathenow, Jüterbog, Teltow und Magdeburg.

Durch die Verbindungen im Taktverkehr Richtung Berlin bestehen gute Umsteigemöglichkeiten zum Fernverkehr am Berliner Hbf und in geringem Umfang auch in Berlin-Wannsee. Darüber hinaus werden in Magdeburg Fernverkehrsanschlüsse von und zur Linie RE 1 hergestellt. Mangelhafte Fahrplanteue und damit einhergehende Risiken der Riesezeitverlängerung beeinflussen bestehende Verknüpfungen zum Teil negativ.

2.2.1.2 S-Bahn

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist durch die S-Bahn-Linie S 25 (Hennigsdorf (b. Bln.) – Teltow Stadt) über den Bahnhof Teltow Stadt direkt an das Berliner S-Bahn-Netz angebunden. Die Linie S 25 durchquert Berlin in Nord-Süd-Richtung und ist in die beiden Zugläufe Hennigsdorf (b Berlin) – Teltow Stadt und (Gesundbrunnen –) Nordbahnhof – Teltow Stadt unterteilt, die jeweils im 20-min-Takt verkehren. Durch Überlagerung ergibt sich für die Relation Nordbahnhof – Teltow Stadt bzw. in der Hauptverkehrszeit auch zwischen Gesundbrunnen und Teltow Stadt ein 10-min-Takt.

Mit der Einführung des 10-min-Taktes im Juli 2011 wurde der Busverkehr noch besser hierauf ausgerichtet. Im Ergebnis konnte die Anzahl der werktäglichen Fahrgäste von 3.200 (Jahr 2008) auf 7.000 (2012) mehr als verdoppelt werden (Quelle: punkt 3, Nr. 8, 2013).

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Die Bushaltestellen befinden sich unmittelbar an den Zugängen. Darüber hinaus wurde nördlich des Bahnhofes ein P&R-Parkplatz eingerichtet.

Trotz der bis Teltow guten S-Bahn-Anbindung und der guten Anbindung des ÖPNV muss das Land weitere Bestrebungen unternehmen, die S-Bahn-Anbindung weiter in den Landkreis Potsdam-Mittelmark hineinreichen zu lassen. Eine Verlängerung der Trasse und ein vergleichbar eng getakteter Betrieb bis Stahnsdorf ist wünschenswert.

2.2.1.3 Übersicht SPNV-Angebot

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wird in der Fahrplanperiode 2013 von folgenden Linien bedient:

Linie	Linienführung (ausgewählte Stationen)	Takt in min
RE 1	Magdeburg* – Wusterwitz* – Kirchmöser* – Brandenburg a.d.H. – Götz* – Groß Kreutz* – Werder – Potsdam Hbf – Berlin Wannsee – Berlin – Fürstenwalde – Frankfurt(Oder)	30 60
RE 7	Dessau Hbf** – Bad Belzig – Brück – Michendorf – Berlin Wannsee – Berlin – Flughafen Berlin Schönefeld – Rangsdorf – Wünsdorf	60
RE 4	Rathenow – Berlin Spandau – Berlin Hbf Tief – Berlin Südkreuz – Teltow – Ludwigsfelde (- Luckenwalde** – Jüterbog**)	60
RE 5	Lutherstadt Wittenberg/Falkenberg(Elster) – Jüterbog – Berlin – Oranienburg – Neustrelitz – Rostock/Stralsund	60*****
RB 22	Berlin – Berlin Wannsee – Potsdam Hbf – Golm – Saarmund – Flughafen Berlin-Schönefeld	60
RB 23	Potsdam Hbf – Potsdam Pirschheide – Seddin – Michendorf	60***
RB 33	Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz Stadt – Michendorf – (Potsdam) Rehbrücke – Berlin Wannsee	60*** ****
RB 51	Rathenow – Pritzerbe – Fohrde – Brandenburg Altstadt	60***
S 25	S Hennigsdorf – S Gesundbrunnen – S Friedrichstraße – S Potsdamer Platz – S Teltow Stadt	10
* Halt nicht aller Züge – geringer Takt ** nur HVZ *** am Wochenende nur 120min **** mit einzelnen Taktlücken in der NVZ zwischen Beelitz Stadt – Jüterbog ***** nur zeitweiser Halt im LK PM (Bahnhof Teltow) Nur ausgewählte Stationen aufgeführt		

Tabelle 7: Angebot im SPNV [Eigene Darstellung, Stand 2013]

2.2.1.4 Entwicklung

Während die Linien RE 1, RE 7 und RE 4 eine sehr starke Nachfrage aufweisen zur deren bedarfsangemessener Bedienung der Aufgabenträger (SPNV) Anpassung vornehmen muss, sind die Linien RB 33 (Abschnitt Jüterbog – Michendorf) und RB 23 nur gering ausgelastet. Die Nachfrage der Linie RB 22 konnte durch die Einführung der neuen Linienführung über Golm deutlich gesteigert werden.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Um auch bei den Linien RB 23 und RB 33 die Nachfrage zu steigern, ist innerhalb des Perspektivnetzes eine veränderte Linienführung geplant. Die Linie RB 33 soll demnach die Strecke Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz Stadt – Potsdam Pirschheide – Potsdam Hbf bedienen und somit die Linie RB 23 in diesem Abschnitt ersetzen. In Potsdam Hbf wird der Anschluss zum gleichen RE 1 erreicht, wie derzeit in Berlin Wannsee. Damit wird Jüterbog, Treuenbrietzen und Beelitz Stadt umsteigefrei an Potsdam angebunden. Für die Fahrgäste nach Berlin entsteht keine Reisezeitverlängerung, der Umstieg verlagert sich lediglich von Berlin Wannsee nach Potsdam Hbf.

Gleichzeitig kann im Rahmen des frei werdenden Kilometerbudgets der Linie RB 23 eine Verdichtung des RE 7 im Abschnitt Michendorf – Berlin Wannsee umgesetzt werden (Linie RB 34) und damit der Wegfall der Linie RB 33 auf diesem Abschnitt kompensiert werden. Da diese Verdichtertzüge an keine überregionalen Umsteigeknoten angebunden sind, kann der gewünschte halbstündliche Taktversatz zum RE 7 erreicht werden. Hierdurch wird auch eine Entlastung des RE 7 angestrebt.

Zur Umsetzung dieser veränderten Linienführungen ist der Wiederaufbau der Überführung über die Wetzlarer Bahn erforderlich.

Darüber hinaus ist außerhalb des Landkreises geplant, den oberen Bahnsteig des Bahnhofs Potsdam-Pirschheide wieder als Halt für die Linie RB 22 in Betrieb zu nehmen und die Linie RB 22 über den Flughafen Schönefeld/BER hinaus nach Königs Wusterhausen zu verlängern. Die Umsetzung der Verlängerung wird ggf. schon vorgezogen und bereits zum Fahrplan 2014 umgesetzt.

Innerhalb des Perspektivnetzes ist nach Realisierung der Dresdner Bahn in Berlin die Verschwenkung der Linie RE 7 vom bisherigen Linienendpunkt Wünsdorf-Waldstadt nach Senftenberg vorgesehen. Hieraus ergeben sich ebenfalls keine direkten Auswirkungen auf das Angebot innerhalb des Landkreises.

Gemäß Landesnahverkehrsplan 2013 – 2017 ergibt sich auf der bestehenden Planungsbasis keine direkte Verbindung vom Landkreis Potsdam-Mittelmark zum BER. Dieser Aspekt wird seitens des Landkreises als negativ eingeschätzt. Es besteht planungsseitig dringender Handlungsbedarf. Der Landkreis hat sich bereits mehrfach mit dem Land über eine bessere Anbindung des Kreisgebietes mit Bahn und Bus an den Flughafen BER ins Benehmen gesetzt. Bisher konnte keine für den Landkreis zufriedenstellende Lösung gefunden werden. Daher sind Möglichkeiten zu erarbeiten, wie diese Anbindung (mit Bahn und Bus) an den BER erfolgen soll.

2.2.2 Regionaler Busverkehr

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark wird flächendeckend mit regionalen Buslinien bedient. Das Leistungsangebot wird derzeit durch insgesamt 8 Unternehmen erbracht (siehe Punkt 2.3.2.). Die meisten Leistungen ergeben sich dabei für die kommunalen Unternehmen Halvelbus Verkehrsgesellschaft mbH und Verkehrsgesellschaft Belzig mbH.

Das Angebot weist innerhalb des Bediengebietes große Unterschiede auf. So sind die Angebote im unmittelbaren Verflechtungsraum zu Berlin und Potsdam deutlich dichter als im südlichen Teil des Landkreises. Mit dem regionalen Busangebot werden grundsätzlich alle Gemeindezentren erschlossen.

Die zeitliche Verfügbarkeit orientiert sich im südlichen Teil überwiegend am Schülerverkehrsaufkommen. Entsprechend finden die meisten Fahrten nur arbeitstäglich während der Schulzeit und zu Beginn und Ende der Unterrichtszeiten statt. Vertaktete Verkehre finden

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

sich auf den zulaufenden Strecken der Landeshauptstadt Potsdam, der Stadt Brandenburg an der Havel und der Bundeshauptstadt Berlin.

Die derzeit gefahrenen Linien sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Nr.	Linienweg	Betreiber	Takt / Angebot
541**	Borkwalde – Brück - Brandenburg	Wetzel	Mo - Fr
542	Cammer – Brück - Belzig	Wetzel	Mo - Fr
543	Cammer - Treuenbrietzen	Wetzel	Mo - Fr
545	Treuenbrietzen - Schlalach	Wetzel	Mo - Fr
546****	Treuenbrietzen - Beelitz	Sab.-Tour.	Mo - Fr
548	Lehnin - Michelsdorf - Golzow	Behrendt	Mo – Fr, fast ausschließlich Rufbus
549	Jüterbog - Treuenbrietzen - Jüterbog	Reich	Mo - Fr
550	Lehnin - Groß Kreuz	Behrendt	Mo – So, Rufbus-Service vorhanden
551**	Brandenburg - Lünow	VGB	Mo - So
552**	Brandenburg - Lünow	VGB	Mo - Fr
553**	Brandenburg - Grebs - Lehnin	VGB	Mo – So, Rufbus-Service vorhanden
554**	Brandenburg - Götz - Lehnin	Behrendt	Mo – So, zu 50% Rufbus-Service
556**	Brandenburg - Viesen	VGB	Mo - Fr
558*, **	Brandenburg - Zachow	VGB	Mo - So
559**	Brandenburg - Görzke	Lange	Mo – So, Rufbus-Service vorhanden
560**	Brandenburg - Wusterwitz - Ziesar	VGB	Mo – So, Rufbus-Service mit Routenumlagerung vorhanden
561	Bad Belzig - Brück	VGB	Mo–Fr: DieseLiniewirdmitdurchdasAmtNiemegk und die StadtBrückfinanziert.
562**	Brandenburg - Grüningen - Ziesar	VGB	Mo – Fr, fast ausschließlich Rufbus-Service und Routenumlagerung
563**	Vehlen - Wusterwitz	VGB	Mo - Fr
564**	Brandenburg - Fohrde	VGB	Mo - Fr
565**	Brandenburg - Götz - Deetz	VGB	Mo - Fr
566	Lehnin – Nahmitz - Netzen	Behrendt	Mo - Fr
567	Lehnin - Plötzin	Behrendt	Mo - Fr
568	Schenkenberg – Götz – Groß Kreuz	Behrendt	Mo – Fr, Rufbus-Service vorhanden
569**	Päwesin - Brandeburg	VGB	Mo - So
570**	Brandenburg - Vehlen	VGB	Mo - Fr
571*, **	Brandenburg - Premnitz	VGB	Mo - Fr
580***	Potsdam - Lehnin - Bad Belzig	VGB	Mo – So, alle 60 min, Routenumlagerung bei vorherigem Anruf möglich
581**	Brandenburg - Bad Belzig	VGB	Mo – So, Routenumlagerung bei vorherigem Anruf möglich

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

582	Bad Belzig - Niemegek - Treuenbrietzen	VGB	Mo - Fr
583	Bad Belzig - Wüstemark	VGB	Mo - Fr
584	Bad Belzig - Baitz	VGB	Mo - Fr
585	Niemegek - Treuenbrietzen	VGB	Mo – Fr, Rufbus-Service vorhanden
586	Bad Belzig - Niemegek	VGB	Mo - Fr
587	Bad Belzig - Hagelberg - Wiesenburg	VGB	Mo - Fr
588	Bad Belzig - Wiesenburg - Ziesar	VGB	Mo - Fr
589	Wiesenburg - Medewitz	VGB	Mo - Fr
591	Bad Belzig - Wiesenburg - Klepzig	Glaser	Mo – Fr, Routenumlagerung bei vorherigem Anruf möglich
592	Bad Belzig - Klepzig/Raben	Glaser	Mo – So, Rufbus-Service vorhanden
593	Bad Belzig - Groß Briesen	VGB	Mo – Fr, Rufbus-Service vorhanden
596	Groß Briesen – Wollin - Ziesar	Lange	Mo - Fr
600	S Mahlow - S TeltowStadt	VTF	Mo – Sa, alle 60 min
601	Potsdam – Teltow	HVG	Mo – So, zur HVZ alle 20 min
602***	Potsdam – Teltow	HVG	Mo - Fr
607***	Potsdam - Ferch	HVG	Mo – So, zur HVZ alle 30 min: Diese Linie wird mit durch die Stadt Werder (Havel) und die Gemeinde Schwielowsee finanziert.
608***, ****	Potsdam - Michendorf - Dobbrikow	HVG	Mo - So
610***	Potsdam - Wildpark West	HVG	Mo - Sa
611***	Potsdam - Saarmund	HVG	Mo – So, zur HVZ alle 30 min
612***	Potsdam Hbf. – Neu Töplitz	ViP/HVG	Mo-Fr alle 60 min; Sa/So alle 120 min
613	Caputh - Michendorf	HVG	Mo - Fr
619****	Potsdam - Ludwigsfelde	HVG/VTF	Mo – Fr
620*****	Teltow – S Wannsee	HVG	Mo – Fr alle 20 min; Sa/So alle 30 min
621****	Teltow - Ludwigsfelde	HVG	Mo – Fr, alle 60 min
622*****	Stahnsdorf - Kleinmachnow - Berlin U Krumme Lanke	HVG	Mo - Sa, HVZ alle 20 min;
623*****	Stahnsdorf - Kleinmachnow - Berlin U Oskar-Helene-Heim	HVG	Mo - Sa, HVZ alle 20 min
624	Stahnsdorf - Saarmund	HVG	Mo- Fr, teilweise Rufbus
625	Teltow	HVG	Mo - Fr, HVZ alle 60 min
626	Stahnsdorf - Teltow	HVG	Mo - So, HVZ alle 60 min
627	Stahnsdorf	HVG	Mo - So, HVZ alle 60 min
628	Kleinmachnow	HVG	Mo - Sa, HVZ alle 60 min
629	Stahnsdorf - Kleinmachnow - Teltow	HVG	Mo - So, HVZ alle 20 min
631***	Potsdam - Werder	HVG	Mo – So, zu Stoßzeiten alle 60 min

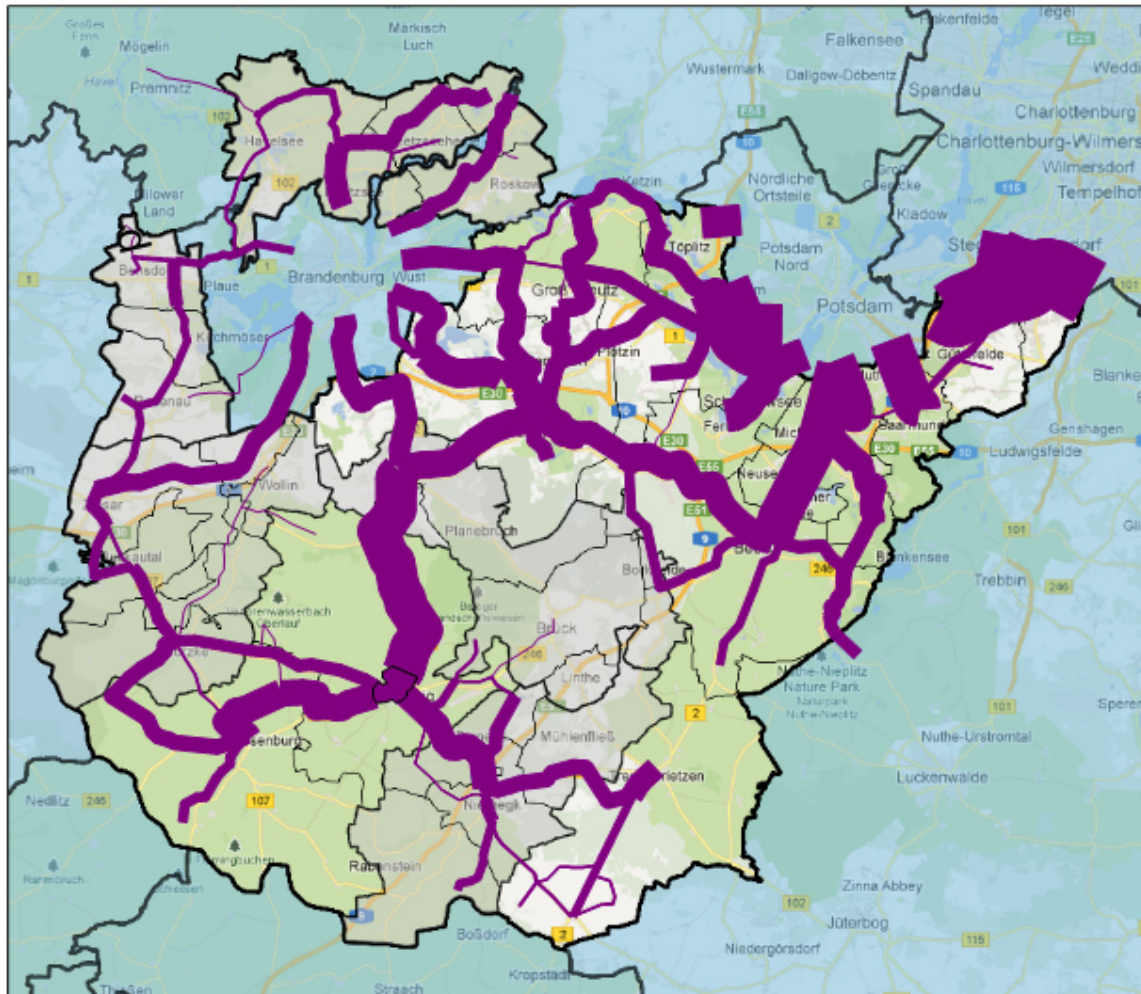
Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

632	Werder - Groß Kreutz - Werder	HVG	Mo - Fr
633	Werder - Glindow - Bliesendorf	HVG	Mo - So
634	Werder - Töplitz	HVG	Mo - Fr
636	Kemnitz - Werder - Petzow	HVG	Mo - Fr
637	Groß Kreutz - Derwitz - Krielow	HVG	Mo - Fr
R640	Rufbus Beelitz	HVG	Mo – Fr: Diese Linie wird mit durch die Gemeinde Beelitz finanziert.
642	Beelitz - Buchholz	HVG	Mo - Fr
643***	Potsdam - Michendorf - Busendorf	HVG	Mo – So, ca. alle 60min
644	Beelitz - Rieben	HVG	Mo - Fr
645	Lehnin – Emstal - Busendorf	Behrendt	Mo – Fr, ca. 50% Rufbus-Service
646	Neuseddin - Kähnsdorf	HVG	Mo - Fr
647	Beelitz - Borkheide - Beelitz	HVG	Mo – Fr, teilweise Rufbus
X1***	Potsdam – Teltow	HVG	Mo – So, HVZ alle 20 min
184**** *	S-Bahnhof Berlin Südkreuz - Teltow	BVG	Mo – So, HVZ alle 20 min
X10**** *	S+U Berlin Zoologischer Garten - Teltow	BVG	Mo – So, HVZ alle 20 min 2.2.3
Nachtlinien			
N12**** *	Berlin – Zehlendorf – Kleinmachnow - Stahnsdorf	HVG	Mo - So
N13***	Potsdam - Saarmund	HVG	Fr + Sa
N31***	Potsdam – Werder (Havel)	HVG	Fr + Sa
N43***	Beelitz – Potsdam - Teltow	HVG	Mo - So
Gebietsüberschreitende Linien			
*	mit dem Landkreis Havelland		
**	mit der Stadt Brandenburg an der Havel		
***	mit der Landeshauptstadt Potsdam		
****	mit dem Landkreis Teltow-Fläming		
*****	mit der Bundeshauptstadt Berlin		

Tabelle 8: Linien im Regionalverkehr [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Die folgende Abbildung zeigt die bestehenden Fahrtenhäufigkeiten im Regionalverkehr innerhalb des Gesamtnetzes für Montag – Freitag an Schultagen.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

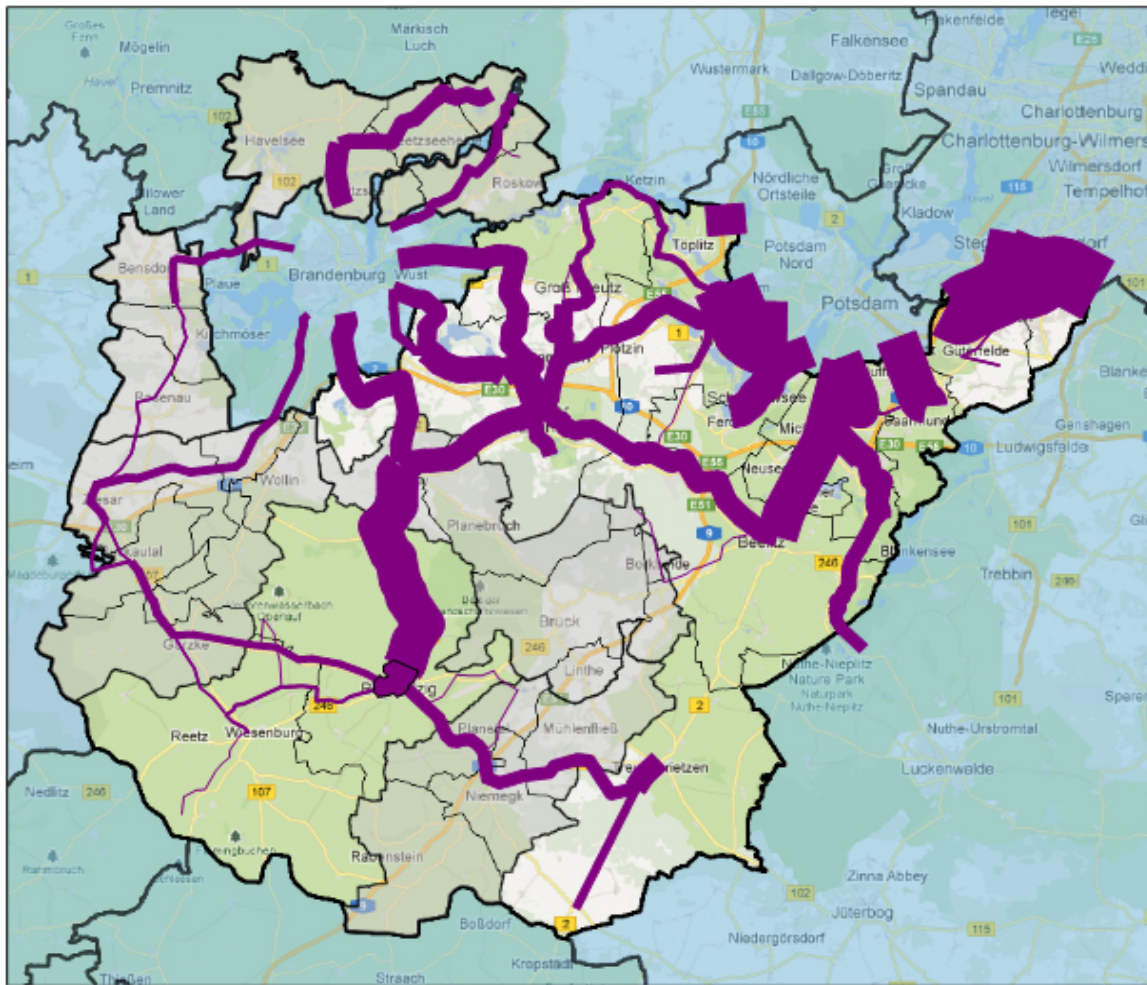


- 2 Fahrten
- 10 Fahrten
- 20 Fahrten
- 40 Fahrten

Abbildung 8: Angebot Regionalverkehr Montag – Freitag (Schultage) [Quelle: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen, Stand: Mai 2013]

Deutlich wird die enge Verflechtung des Landkreises mit Berlin und Potsdam sowie Brandenburg. Der südliche Teil hat insbesondere in Bad Belzig sein verkehrliches Zentrum. Ein ähnliches Bild zeigt sich für den Verkehr innerhalb der Ferien (s. Bild unten).

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

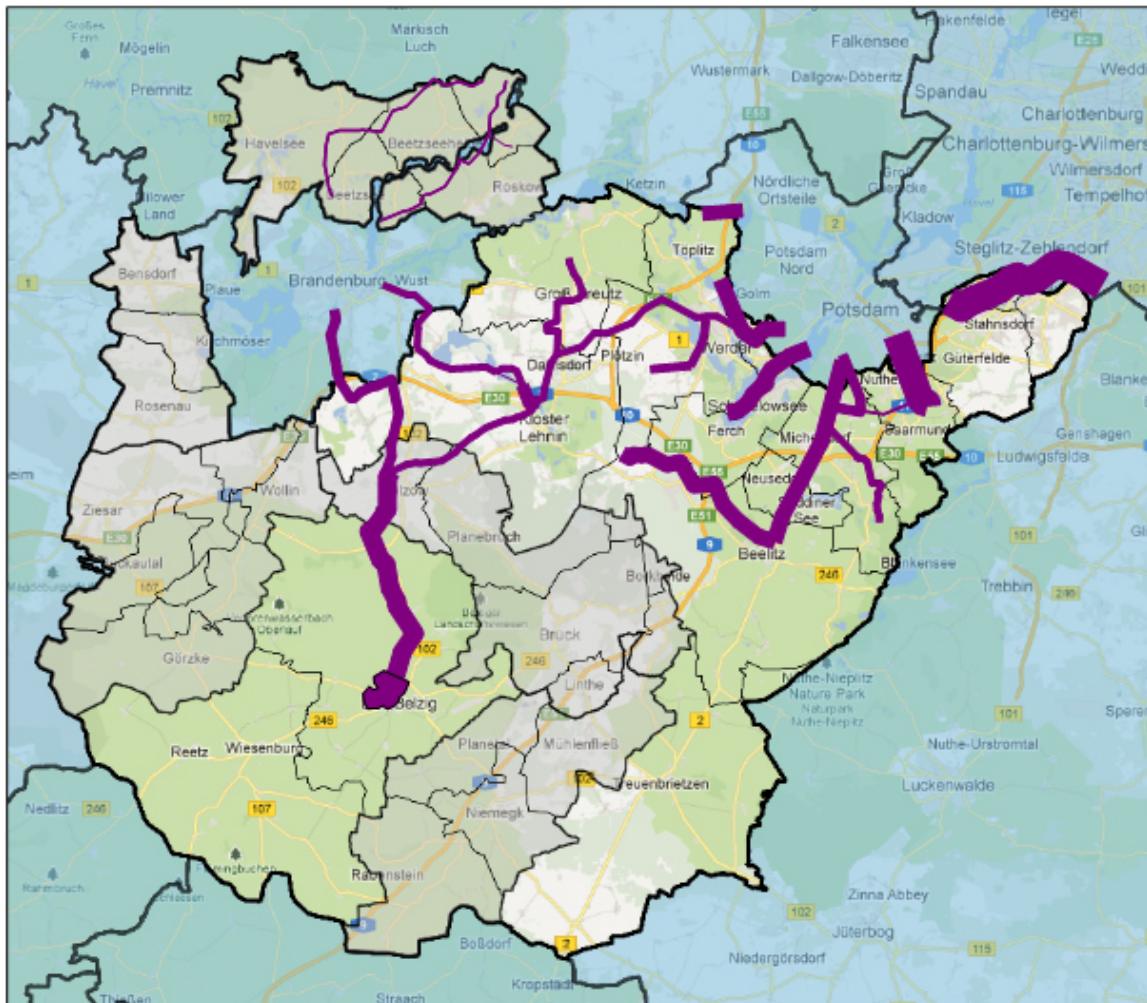


- 2 Fahrten
- 10 Fahrten
- 20 Fahrten
- 40 Fahrten

Abbildung 9: Angebot Regionalverkehr Montag – Freitag (Ferien) [Quelle: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen, Stand: Mai 2013]

Als eingeschränkt ist dagegen das Angebot an Wochenenden zu betrachten. Hier ergeben sich die meisten Fahrten im nördlichen Teil des Landkreises.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019



- 2 Fahrten
- 10 Fahrten
- 20 Fahrten
- 40 Fahrten

Abbildung 10: Angebot Regionalverkehr Samstag – Sonntag [Quelle: Fahrpläne der Verkehrsunternehmen, Stand: Mai 2013]

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019**2.2.3 Städtischer Busverkehr und Stadtumlandverkehr**

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark bestehen in drei Gebieten kleinere Stadtverkehre bzw. Nachbarortsverkehre. Hierzu zählen:

- Bad Belzig
- Werder (Havel)
- Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS)

Im Falle der Städte Bad Belzig und Werder (Havel) handelt es sich jeweils um eine Ringlinie. In den Orten Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf besteht ein zusammenhängendes Busnetz aus vertakteten Linien.

Im Einzelnen ergeben sich nachfolgende Angebote.

2.2.3.1 Bad Belzig

Bad Belzig wird durch eine Ringlinie erschlossen, die Montag – Freitag überwiegend im 30-Minuten-Takt mit teilweisen Verdichtungen verkehrt. An Wochenenden besteht ein Angebot von ca. 120 Minuten.

Linienna-me /-nummer	Verkehrsunternehmen	Takt	Erschließt	übliche Fahrtdauer	Besonderheit
590 – Bad Belzig (Stadtlinie)	Verkehrsgesellschaft Belzig mbH	ca. 30 min	alle Stadtbe-reiche der Innenstadt	49 min	erschließt Bahnhof & Busbahnhof

Tabelle 9: Stadtbuslinie Bad Belzig [Eigene Darstellung, Stand 2013]

2.2.3.2 Werder (Havel)

Der CityBus Werder (Havel) verkehrt Montag – Freitag im 30-Minuten-Takt. Samstags besteht ein Angebot von 60 Minuten. Die Finanzierung dieser Linie erfolgt auch unter Beteiligung der Stadt Werder (Havel).

Linienna-me /-nummer	Verkehrsunternehmen	Takt	erschließt	übliche Fahrtdauer	Besonderheit
CityBus Werder – Linie 635	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	alle 30 min	alle Stadtbe-reiche	40min/48min	Durchque-ren der Stadt für 0,50 € möglich

Tabelle 10: Stadtbuslinie Werder (Havel) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019**2.2.3.3 Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS)**

Die Region „TKS“, welche sich aus den drei Orten Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf zusammensetzt, befindet sich im Nordosten des Landkreises und grenzt u. a. an Potsdam, Berlin-Steglitz und Berlin-Lichterfelde.

Einige dieser Linien verkehren bis zu S- oder U-Bahnverknüpfungspunkten in Berlin. Die unter Abschnitt 2.2.2 aufgeführten Linien 601/X1 Potsdam-Teltow sowie 621 Teltow-Ludwigsfelde übernehmen darüber hinaus innerhalb der Region „TKS“ ebenfalls Stadtverkehrsaufgaben.

Die Finanzierung des Busnetzes erfolgt auch unter Beteiligung der Kommunen in TKS.

Linienname / -nummer	Verkehrsunternehmen	Taktung Mo-Fr	erschließt	übliche Fahrt-dauer	Besonderheit
600	Verkehrsgesellschaft Teltow-Fläming	alle 60 min	S Teltow Stadt	38 min	
620	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbh	alle 20 min	Berlin Wannsee-S Teltow Stadt	33 min	Liniene-nehmigung der HVG gilt bis zur Landesgrenze Berlin
622	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbh	alle 20 min	Stahnsdorf, Hildegardstr.-U Krumme Lanke	24 min	Liniene-nehmigung der HVG gilt bis zur Landesgrenze Berlin
623	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	alle 20 min	Stahnsdorf, Hildegardstr.-U Oskar-Helene-Heim	36 min	Liniene-nehmigung der HVG gilt bis zur Landesgrenze Berlin
625	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	alle 60 min	Teltow-Ruhlsdorf - Warthestr. - Teltow-Postviertel	26 min	
626	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	alle 60 min	Stahnsdorf, Waldschänke - Teltow, Heinersdorfer Weg	21 min	
627	Havelbus	alle 60	Stahnsdorf,	23 min	Fährt ab-

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

	Verkehrsgesellschaft mbH	min	Waldschänke - Güterfelde - Sputendorf		schnittsweise auch alle 20 min
628	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	alle 60 min	Kleinmachnow, Rathausmarkt - Dreilinden	17 min	
629	Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	alle 20 min	Stahnsdorf, Waldschänke-Teltow, Nuthestr	24 min	
184	Berliner Verkehrsbetriebe	alle 20 min	Teltow, Maxim-Gorki-Str. - Teltow, Warthestr.	53 min	Liniengenehmigung der HVG gilt bis zur Landesgrenze Berlin
X10	Berliner Verkehrsbetriebe	alle 20 min	Teltow	44 min	Liniengenehmigung der HVG gilt bis zur Landesgrenze Berlin

Tabelle 11: Stadtbuslinien des TKS-Netzes (vgl. Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH 2013) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

2.2.4 Alternative Bedienungsformen

Unter alternativen Bedienungsformen werden die Verkehre neben den klassischen ÖPNV-Linien verstanden, die flexibel und kostengünstig ÖPNV-Leistungen anbieten. Innerhalb des Landes Brandenburg werden dabei zwei Formen der alternativen Bedienungsformen unterschieden. Dies sind der Rufbus und der Bürgerbus. Damit werden die Produkte vereinheitlicht und können gegenüber dem Fahrgast besser vermarktet werden. Rufbusse sind Angebote, die nur auf Wunsch für eine fahrplanmäßige Fahrt eingesetzt werden. Der Bürgerbus ist als Verein organisiert.

2.2.4.1 Rufbus

Rufbusse fahren im VBB-Gebiet zum üblichen Fahrertarif zuzüglich eines Komfortzuschlags in der Regel von 1,00 €. Im Fahrplan sind die Rufbus-Fahrten mit einem Symbol markiert. Reine Rufbuslinien gibt es im Landkreis nur begrenzt. Auf vielen Linien werden jedoch einzelne Fahrten bzw. Stichstrecken sowie Angebote an Wochenenden als Rufbus angeboten. Die Einzelheiten hierzu sind unter Abschnitt 2.2.2 und 2.2.3 vermerkt. Eine Ausnahme bildet der Rufbus R 640 in Beelitz. Dieser verkehrt Montag - Freitag zwischen 5 Uhr und 21 Uhr. Diese Linie wird durch die Gemeinde Beelitz finanziert.

Das Produkt „Rufbus“ ist unabhängig von der eingesetzten Fahrzeuggröße. Dies können sowohl Taxen, Kleinbusse als auch Standardlinienbusse sein. Bei den Fahrzeugen mit geringer Sitzplatzkapazität ist i.d.R. eine Fahrradmitnahme nicht möglich.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019**2.2.4.2 Bürgerbus**

Der Bürgerbus wird auf Initiative von Bürgern einer Region ins Leben gerufen, um das bestehende ÖPNV-Angebot im dünn besiedelten ländlichen Raum zu ergänzen. Ziel der Einrichtung von Bürgerbussen ist es u.a., den Folgen des demographischen Wandels in diesen Gebieten konzeptionell zu begegnen.

Im Land Brandenburg gibt es fünf Bürgerbusvereine, von denen einer den Bürgerbus „Hoher Fläming“ betreibt. Der Bürgerbus „Hoher Fläming“ verkehrt auf der Buslinie 555 Medewitz - Bad Belzig- Niemeck. Streckenweise und am gesamten Wochenende verkehrt der Bürgerbus als Rufbus und fährt nach Bedarf.

Der Bürgerbusverein arbeitet in Kooperation mit dem VBB, was bedeutet, dass es sich hier um Linienverkehr handelt, mit welchem man zum üblichen VBB-Tarif fahren kann. Als Fahrzeug wird ein Kleinbus mit acht Fahrgastsitzplätzen eingesetzt.

2.2.5 Verknüpfungspunkte

Verknüpfungspunkte bestehen insbesondere zum Netz des SPNV. An verschiedenen Stellen im Netz sind der straßen- und schienengebundene Nahverkehr miteinander verknüpft, wie in nachfolgender Tabelle dokumentiert. Im Fokus liegt hierbei ausschließlich die räumliche Verknüpfung.

Die nachfolgende Tabelle fasst den hierzu bestehenden Status quo zusammen.

SPNV-Station	Gemeinde	Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern		
		P+R	B+R	ÖV
Strecke Berlin – Magdeburg (Magdeburger Bahn) RE 1				
Werder (Havel)	Werder	X	X	X
Groß Kreutz	Groß Kreutz (Havel)	X	X	X
Götz	Groß Kreutz (Havel)	X	X	
Brandenburg	Brandenburg an der Havel (nicht zu PM)	X	X	X
Kirchmöser	Brandenburg an der Havel (nicht zu PM)	X	X	X
Wusterwitz	Wusterwitz	X	X	X
Strecke Rathenow – Ludwigsfelde RE 4				
Teltow	Teltow	X	X	X
Strecke Jüterbog – Neustrelitz RE5				
Teltow	Teltow	X	X	X
Strecke Berlin – Dessau (Wetzlarer Bahn) RE 7				
Potsdam-Rehbrücke	Nuthetal	X	X	X
Wilhelmshorst	Michendorf	X	X	
Michendorf	Michendorf	X	X	X

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

SPNV-Station	Gemeinde	Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern		
		P+R	B+R	ÖV
Seddin	SeddinerSee	X	X	X
Beelitz-Heilstätten	Beelitz	X	X	X
Borkheide	Borkheide	X	X	X
Brück	Brück	X	X	X
Baitz	Brück	X	X	
Bad Belzig	Bad Belzig	X	X	X
Wiesenburg	Wiesenburg/Mark	X	X	X
Medewitz	Wiesenburg/Mark	X	X	
Strecke Golm – Saarmund (Berliner Außenring) RB 22				
Golm	Potsdam (nicht zu PM)	X	X	X
Saarmund	Nuthetal			X
Strecke Potsdam - Michendorf RB 23				
Pirschheide	Potsdam (nicht zu PM)	X	X	X
Caputh-Geltow	Schwielowsee	X	X	
Caputh-Schwielowsee	Schwielowsee	X	X	X
Ferch-Lienewitz	Schwielowsee	X	X	
Seddin	Seddiner See	X	X	X
Michendorf	Michendorf	X	X	X
Strecke Jüterborg – Berlin Wannsee RB 33				
(Potsdam) Rehbrücke	Nuthetal	X	X	X
Wilhelmshorst	Michendorf	X	X	X
Michendorf	Michendorf	X	X	X
Beelitz Stadt	Beelitz	X	X	X
Eslholz	Beelitz	X	X	
Buchholz (Zauche)	Beelitz	X	X	
Treuenbrietzen	Treuenbrietzen	X	X	X
Treuenbrietzen Süd	Treuenbrietzen	X	X	X
Strecke Brandenburg Altstadt – Rathenow RB 51				
Pritzerbe	Havelsee	X	X	
Fohrde	Havelsee	X	X	
Görden	Brandenburg an der Havel (nicht zu PM)		X	X
Brandenburg Altstadt	Brandenburg an der Havel (nicht zu PM)	X	X	X

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

SPNV-Station	Gemeinde	Verknüpfung zu anderen Verkehrsträgern		
		P+R	B+R	ÖV
Brandenburg	Brandenburg an der Havel (nicht zu PM)	X	X	X
Strecke Hennigsdorf – Teltow Stadt S25				
Teltow Stadt	Teltow	X	X	X

Tabelle 12: Verknüpfungspunkte [Quelle: Eigene Angaben, Stand Mai 2013]**2.2.6 Verkehrsnachfrage und Entwicklung**

Die wesentlichen Eckdaten zur Verkehrsnachfrage sind in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst. Die Angaben beruhen überwiegend auf der VBB-Verkehrserhebung 2010. Für 2013 lagen zu Redaktionsschluss noch keine Daten vor. Die Durchführung einer separaten Erhebung war aus Kosten- und Zeitgründen nicht vorgesehen.

Verkehrsunternehmen	Personenkilometer
Verkehrsgesellschaft Belzig mbH	22.655.000
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH	58.540.000
Omnibusbetrieb Wetzell	4.470.000
Omnibusbetrieb Behrendt	2.051.000
Sabinchen Touristik GmbH	415.000
Omnibusverkehr Glaser	1.009.000
Omnibusunternehmen Lange	2.429.000
A. Reich GmbH	596.000
SUMME	92.165.000

Tabelle 13: Verkehrsnachfrage [Basis: VBB-Erhebung 2010; Angaben Sabinchen Touristik 2011]

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark gibt es unterschiedliche strukturelle Ausgangslagen. So werden im Umland von Berlin und Potsdam auf den von Havelbus bedienten Linien ca. 64 % aller im Landkreis gefahrenen Personenkilometer erbracht. Die Verkehrsgesellschaft Belzig erbringt im südlichen Teil des Landkreises ca. 25 %. Für die privaten Unternehmen ergeben sich zusammen ca. 11 %.

Aufgrund der vorliegenden aggregierten Nachfragezahlen kann eine exakte rechnerische belastbare Prognose der zukünftigen Verkehrsnachfrage nicht erfolgen. Angesichts des kurzen Planungshorizonts bis 2019 ist dies auch nicht erforderlich. Eine langfristige strategische Planung des ÖPNV sollte aber für den Landkreis in den nächsten Jahren einen Arbeitsschwerpunkt bilden.

Als grundlegender Eckwert für die weitere Entwicklung kann jedoch die unter 2.1.2 aufgezeigte Einwohnerentwicklung dienen. Der Bevölkerungsrückgang im südlichen Teil des

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Landkreises führt zu einem entsprechenden Rückgang der Nachfrage. Dagegen wird dieser Rückgang durch die positive Entwicklung im Verflechtungsraum ausgeglichen. Neben der Entwicklung der strukturellen (nachfragebestimmenden) Rahmenbedingungen ist die Entwicklung der Nachfrage im ÖPNV-System auch ganz wesentlich von der Qualität des Bedienungsangebotes abhängig. Hier ist eine konstante Weiterentwicklung des Bestandsangebotes geplant. Von daher wird davon ausgegangen, dass sich der prognostizierte Rückgang der Einwohnerzahlen nicht linear, sondern „gedämpft“ auf die Entwicklung des Fahrgastaufkommens auswirkt. Vor diesem Hintergrund sollte für den ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark mit einer relativ konstanten Verkehrsnachfrage gerechnet werden.

2.3 Organisatorische Rahmenbedingungen

2.3.1 Organisationsstruktur und Kooperationsformen des ÖPNV

Der Landkreis Potsdam-Mittelmark ist innerhalb seines Gebietes Aufgabenträger des straßengebundenen ÖPNV. Die Durchführung des Verkehrs erfolgt durch vom Landkreis beauftragte Verkehrsunternehmen. Die derzeitige Organisationsstruktur des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen.

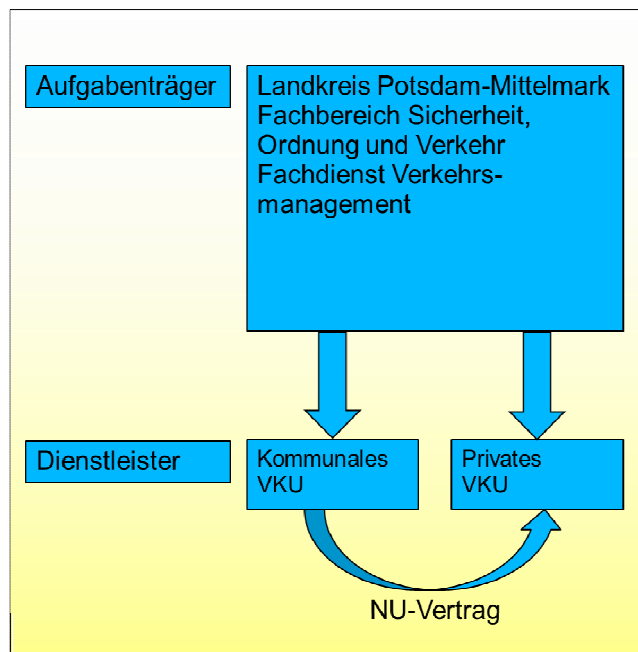


Abbildung 11: Organisationsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark [Quelle: Landkreis Potsdam-Mittelmark]

Dabei ist der ÖPNV in Potsdam-Mittelmark grundlegend durch die Zusammenarbeit mit dem VBB gekennzeichnet. Diese Kooperation betrifft im Wesentlichen folgende Punkte:

- 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 seiner Ergänzungen,

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

- die Versorgung der VBB-Fahrgastinformationssysteme mit Fahrplansolldaten und Echtzeitdaten sowie die Gewährleistung einer aktiven RBL-gestützten Anschluss-sicherung mit andere 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 spätere Beteiligung an einem Qualitätsmanagementsystem des Verkehrsverbundes Berlin-Brandenburg zu den zwischen den Unternehmen abgestimmten Bedingungen sowie der Einsatz von Qualitätscouts des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg,
- die Abstimmung der Bedienung aller den Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers überschreitenden Linien mit der VBB GmbH und
- die fahrplanmäßige Abstimmung von Anschlüssen zwischen dem SPNV und dem übrigen ÖPNV in Zusammenarbeit mit der VBB GmbH.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019**2.3.2 Verkehrsunternehmen**

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark betreiben folgende Unternehmen ÖPNV:

- Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH
- Verkehrsgesellschaft Belzig mbH
- Omnibusbetrieb Wetzel
- Omnibusbetrieb Behrendt OHG
- Sabinchen Touristik GmbH
- Omnibusverkehr Armin Glaser
- Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange
- A. Reich GmbH

Die Eckdaten der Unternehmen sind der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen.

Verkehrsunternehmen	Anzahl Fahrzeuge	Durchschn. Alter Fahrzeuge	Fahrplankilometer [Tkm]
Verkehrsgesellschaft Belzig mbH	53	7,4	2.700
Havelbus Verkehrsgesellschaft mbH (Anteil Potsdam-Mittelmark)	137 (davon 32 Kooperationspartner)	7,2	6.150
Omnibusbetrieb Wetzel	9	11,8	300
Omnibusbetrieb Behrendt OHG	14	9,8	525
Sabinchen Touristik GmbH	2	13	100
Omnibusverkehr Armin Glaser	4	6	180
Omnibusunternehmen Hans-Hermann Lange	10	8,8	400
A. Reich GmbH	2	6,5	90
SUMME	231	8,82	10.445

Tabelle 14: Rahmendaten Verkehrsunternehmen 2012 [Quelle: Landkreis Potsdam-Mittelmark]

2.3.3 Tarifstruktur

Mit dem Beitritt des Landkreises Potsdam-Mittelmark in die *Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH* (VBB) gilt seit 01. April 1999 der Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen (VBB-Tarif). Für die Fahrgäste besteht nun die Möglichkeit, mit einem Ticket das gesamte Verbundgebiet (Länder Berlin und Brandenburg) zu befahren. Für das Verbundgebiet gilt grundsätzlich ein Flächentarif. Dies bedeutet, dass das gesamte Verbundgebiet in Flächenzonen aufgegliedert ist, in denen sich die Tarifwaben befinden. Besonderheiten bestehen mit Berlin und u.a. der Landeshauptstadt Potsdam. Hier ist das jeweilige Stadtgebiet in die Tarifbereiche A und B sowie das jeweils definierte Umland in den Tarifbereich C der jeweiligen Stadt unterteilt. Damit bestehen auch für das jeweilige Umland tariflich attraktive Lösungen zur ÖPNV-Anbindung in Richtung Berlin bzw. Potsdam.

3. DEFINITION VON QUALITÄTSSTANDARDS

3.1 Verkehrspolitische Grundsätze

Der ÖPNV soll im Landkreis Potsdam-Mittelmark sowohl in seiner Funktion zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung als auch zur Verbesserung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit und der touristischen Erschließung bei Berücksichtigung des Umweltschutzes und der Verkehrssicherheit gestärkt und ausgebaut werden. Bei der Entwicklung des ÖPNV sind folgende Grundsätze zu beachten:

- Die Sicherstellung einer ÖPNV-Bedienung wird als Aufgabe der Daseinsvorsorge verstanden. Im Rahmen der Bedienung der Hauptachsen und im Umlandverkehr zu Berlin und Potsdam soll der ÖPNV mit seinem Angebot eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) darstellen.
- Die Ausgestaltung des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark orientiert sich, insbesondere im südlichen Landkreis, maßgeblich an der Schulentwicklungsplanung sowie anderen Vorgaben der Raumordnung und Regionalplanung. Ausgehend von diesen Voraussetzungen ist die Netzgestaltung grundsätzlich auf den Großraum Potsdam/Berlin, regionale Zentren, die Schulstandorte und auf die Schnittstellen zum SPNV auszurichten. Darüber hinaus sind die Verwaltungssitze der amtsfreien Städte und Gemeinden und der Ämter zu berücksichtigen. Mit zunehmender Bedeutung von Umsteigebeziehungen sind die daraus resultierenden Anschlussbeziehungen fahrplanseitig zu verbessern. Die Fahrplantreue ist als ein wichtiges Qualitätsmerkmal auch weiterhin zu sichern.
- Der ÖPNV soll im Landkreis zu einer attraktiven und kundenfreundlichen Dienstleistung ausgebaut sowie bei gleichzeitig hoher Effizienz und Wirtschaftlichkeit entwickelt werden. Dazu sind verstärkt auch alternative Bedienformen einzusetzen.
- Die gesamte Nahverkehrsplanung entspricht dem Leitbild einer integrierten Angebotsstruktur, bei der die verschiedenen Verkehrsträger weitestgehend bedarfsgerecht aufeinander abgestimmt sind. Der ÖPNV soll als ein einheitliches System entwickelt werden, das für den Nutzer einen begreifbaren und einfachen Zugang bei hohem Qualitätsstandard ermöglicht.
- Die Nahverkehrsplanung des Landkreises Potsdam-Mittelmark bildet eine Grundlage für weitere kommunale Planungen. Städtebauliche und verkehrliche Planungsabsichten der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind mit den Zielen und Vorgaben der Nahverkehrsplanung abzustimmen. Ein gut ausgebauter ÖPNV bildet einen wichtigen Vorteil für die gesamte Entwicklung des Landkreises.
- Der Tourismus hat für den Landkreis Potsdam-Mittelmark eine besondere wirtschaftliche Bedeutung. Hierzu soll der ÖPNV zukünftig einen größeren Beitrag leisten.
- Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen müssen zukünftig eine größere Berücksichtigung finden.
- Um den Umstieg von auto-affinen Nutzern auf den ÖPNV zu fördern muss zukünftig besonders auf die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds (ÖPNV, Fußgänger- und Fahrradverkehr) durch u.a. Bike+Ride und Park+Ride geachtet werden. Besonderes Augenmerk liegt auch bei der Förderung von E-Autos und

E-Bikes und der damit verbundenen Notwendigkeit der Aufwertung der vorhandenen Parkflächen mit Aufladestationen und sicheren Unterbringungsmöglichkeiten für E-Bikes.

3.2 Beförderungsqualität

3.2.1 Fahrzeugstandards

Folgende einheitliche Fahrzeugmindeststandards sind zu erfüllen:

- Regelbegrenzung im Fahrzeualter von 15 Jahren (ab Erstzulassung)
- Durchschnittsalter der Fahrzeuge von 10 Jahren
- eine Tür mit mind. 1.200 mm Öffnungsbreite
- Mindestens eine Tür mit Niederflureinstieg incl. Zusatzausrüstung „klappbare Rampe“ und „Bedarfskneeling“, alternativ mit technischen Einstieghilfen (z.B. Hublift)
- mindestens Einhaltung der im Jahr der Erstzulassung geltenden Umweltstandards
- alle ab 01.01.2015 neu eingesetzten Busse müssen eine Klimaanlage besitzen
- Fahrradmitnahme durch Multifunktionsfläche 2 m² für größere Busse
- alle Fahrzeuge sind mit einem rechnergestütztem Betriebsleitsystem (RBL) ausgestattet

Weiterhin gelten folgende Detailfestlegungen:

- Einstiegshöhe ab Fahrbahnoberkante: Maximal 320 mm
- Haltestangen u. Haltegriffe: für alle Körpergrößen/Armlängen der Fahrgäste, bei Innenschwingtüren auch an Türblättern, bei Außenschwingtüren Handlauf, Senkrechte Haltestange oder Griffe an gangseitigen Fahrgastsitzreihen
- Haltestellenwunschtaste: in ausreichender Anzahl
- Türöffner: ca. 750-850 mm ab Einstiegshöhe, kontrastreich und ertastbar, Fläche ca. 25 cm²
- Verhältnis Sitz/Stehplätze: Liniengerechte Bestuhlung
- Sondernutzungsfläche: Mindestens 900 x 1300 mm für Rollstühle/Kinderwagen mit Befestigungsmöglichkeiten
- Innenraum: farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte

Information Fahrzeug:

- Außen:
 - Linienbezeichnung vorn, rechts, hinten
 - Fahrtziel vorn, rechts
 - Verkehrsunternehmen rechts, links
 - Verkehrsverbund Logo vorn
 - Kennzeichnung Tür für Rollstühle/Kinderwagen und Piktogramm Kasse/Entwerter
- Innen:
 - Information zu: Liniennetz und Tarifinformation
 - Ankündigung Haltestellen akustisch und optisch
 - Piktogramme Rollstühle/Kinderwagen, Schwerbehindertensitzplätze, Fahrräder

3.2.2 Personalstandards

Die berufliche Qualifikation des Personals muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Das Personal mit Kundenkontakt hat ein einheitliches und ordentliches Erscheinungsbild aufzuweisen, die deutsche Sprache zu beherrschen und verfügt über Ortskenntnisse sowie spezifisches Fachwissen (VBB-Tarif u.ä.). Das Fahrpersonal sollte zusätzlich zu den Themen Fahrgastsicherheit und Konfliktbewältigung geschult sein.

3.2.3 Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit

Für einen attraktiven ÖPNV ist die Einhaltung der konkreten Abfahrts- und Ankunftszeiten von grundlegender Bedeutung. Von daher werden folgende Kriterien definiert:

- (1) Eine Fahrt gilt als verspätet, wenn die Abfahrtszeit mehr als 5 Minuten überschreitet.
- (2) Verspätungen ab 20 Minuten gelten als Ausfall (Beim letzten Bus besitzt der Anschluss Priorität).
- (3) Verfrühungen sind maximal mit 1 Minute zulässig.
- (4) Als Zielwert wird ein Pünktlichkeitsgrad von 98 % im Regelbetrieb (keine von der Gesellschaft zu vertretenden Gründe) angestrebt.

3.2.4 Fahrgastinformation und Marketing

Für potenzielle Nutzer des ÖPNV und regelmäßige ÖPNV-Kunden stellt die rechtzeitige und bedarfsgerechte Information eine wichtige Nutzenkomponente dar. Neben den Standardinformationen an Haltestellen und in Fahrzeugen sind folgende Punkte zu beachten:

- Informationen sollen unabhängig vom Medium zielgerichtet erstellt werden und müssen für den Kunden leicht erreichbar und ansprechend sein. Hierbei sind die bestehenden Informationsmedien kundenfreundlicher zu gestalten.
- Ein wesentlicher Schwerpunkt sollte die Fahrplanauskunft im Internet sein. Hierbei erfolgt weiter eine Zusammenarbeit mit dem VBB.

Unternehmensbezogene Fahrplanhefte sind verständlich und übersichtlich zu gestalten und verfügen über folgenden Mindestinhalt:

- Tarife (mit Verweis auf die Publikationen des VBB)
- Beförderungsbedingungen (mit Verweis auf die Beförderungsbedingungen und Publikationen des VBB)
- verbindliche Angabe von Servicenummern und -einrichtungen (Ansprechpartner)
- vollständige Fahrpläne und Liniennetzplan
- Informationen zu Angebot und Nutzungsbedingungen alternativer Bedienungsformen

Einzelplanungen (z.B. touristische Verkehre) sind gezielt durch Informationsschriften bekannt zu machen. Für ein gezieltes Marketing sollten verstärkt die wöchentlichen Anzeigenblätter genutzt werden.

Zur Erleichterung des ÖPNV-Zuganges für Besucher und Touristen ist die Ausstattung touristisch interessanter Bereiche und Einrichtungen mit Informationen über das ÖPNV-Angebot

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

anzustreben. An relevanten Haltestellen sollte auf touristisch interessante Punkte in der näheren Umgebung hingewiesen werden.

3.2.5 Haltestellenausstattung

Eine wesentliche Visitenkarte des ÖPNV ist die Haltestelle. Diese sollte funktionstüchtig sein und je nach Klassifizierung (Verknüpfungs-, Umstiegs- oder Standardhaltestelle) über Grund und Zusatzausstattungen verfügen. Für den Landkreis Potsdam-Mittelmark werden folgende Haltestellenkategorien definiert:

Kategorie A: Verknüpfungshaltestellen mit hohem Fahrgastaufkommen

- Haltestelle an einer SPNV-Zugangsstelle mit mehr als 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- Wichtige Haltestelle mit mehr als 250 Ein- und Aussteigern

Kategorie B: Umsteigehaltestellen mit regionaler Bedeutung

- SPNV-Zugangsstelle mit einem Aufkommen zwischen 250 und 1000 Ein- und Aussteigern (Bahn) pro Tag
- Wichtige Haltestelle mit bis zu 250 Ein- und Aussteigern pro Tag

Kategorie C: Standardhaltestellen

- Übrige Haltestellen
- Haltestellen im Schülerverkehr vor Schulen

Für Ausstattung und Aufrechterhaltung der gesetzlichen Kennzeichnungspflicht sind grundsätzlich die Verkehrsunternehmen zuständig. Für diese gelten folgende Ausstattungsmerkmale:

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Element	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Grundlegende Elemente			
Haltestellenschild	X	X	X
Haltestellenname	X	X	X
Verkehrsunternehmen und VBB	X	X	X
Barrierefreiheit (Bei Um- und Neubauten ist die Barrierefreiheit bis 2019 anzustreben)	X	(X)	(X)
Fahrplaninformation			
Liniennummer	X	X	X
Fahrtziel	X	X	X
Verkehrsunternehmen	X	X	X
Fahrplan mit Streckenverlauf und Umsteigemöglichkeit	X	X	X
Gültigkeit	X	X	X
Tarifinformation	X	X	
Hinweis auf Kurzstreckentarif	X	X	
Hinweis Info-Telefon	X	X	
Weitere Informationen			
Liniennetzpläne	X	X	(X)
Übersichts-, Umgebungs-, Stadtpläne	X	X	(X)
Fahrpläne Regional-/ Fernverkehr Bahn/Bus	X	(X)	
Dynamische Fahrgastinformation	X	(X)	
Vertriebseinrichtungen			
Fahrkartenverkauf stationär als Verkaufsstelle	(X)		
Fahrkartenverkauf stationär als Automat	(X)	(X)	
Entwerter stationär	(X)	(X)	
Kundencenter	(X)		

[(X) anzustreben bzw. bei Bedarf]

Tabelle 15 : Ausstattungsmerkmale Haltestellen (Verkehrsunternehmen) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Die Ausstattungselemente mit kommunaler Aufgabe ergeben sich aus nachfolgender Aufstellung.

Element	Kategorie A	Kategorie B	Kategorie C
Aufenthaltskomfort			
Befestigte Wartefläche	X	X	X
Beleuchtung (Minimum Straßenlaterne)	X	X	(X)
Wetterschutzeinrichtung	X	X	(X)
Sitzgelegenheit	X	X	(X)
Spritzschutz bei Haltestellen in Mittellage	X	X	X
Abfallbehälter	X	X	
Besonderer Service			
Notrufsäule	(X)		
Gepäckschließfächer/-service	(X)		
Öffentliches WC	X	(X)	
Systemverknüpfung			
Park&Ride-Anlage	X	(X)	(X)
Kiss&Ride-Haltestone	X	(X)	(X)
Bike&Ride-Anlage	X	X	(X)
Taxi-Stellplätze	X	(X)	

[(X) anzustreben bzw. bei Bedarf]

Tabelle 16: Ausstattungsmerkmale Haltestellen (Kommune) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

3.2.6 Umweltstandards

Die in den nächsten Jahren sich weiter vollziehenden Veränderungen im Bereich der Busantriebssysteme sind hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit für den Einsatz im Landkreis Potsdam-Mittelmark stetig zu prüfen.

Darüber hinaus ist durch den stärkeren Einsatz alternativer Bedienungsangebote eine Reduzierung der Fahrtenzahl und damit der CO₂-Emissionen möglich.

3.2.7 Barrierefreier Zugang

Gemäß § 8 Abs. 3 PBefG ist bis zum 1.1.2022 eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV zu erreichen. Vollständige Barrierefreiheit kann nur erreicht werden, wenn Fahrzeuge und Infrastruktur gleichermaßen barrierefrei ausgestaltet sind. Der Landkreis Potsdam-Mittelmark will in der Laufzeit des Nahverkehrsplans bis 2019 bereits erste Maßnahmen zur Sicherstellung einer vollständigen Barrierefreiheit einleiten. Bei der Umsetzung der Maßnahmen sind die Investitionszyklen bei der Beschaffung von Neufahrzeugen zu berücksichtigen.

Folgende Standards werden angestrebt:

Fahrzeuge

- Eingesetzte Busse müssen für mobilitätseingeschränkte Personen (insbesondere Rollstuhl, Kinderwagen) geeignet sein.
- Für jeden Bus ist eine Sondernutzungsfläche Rollstuhl/Kinderwagen vorzuhalten.
- In jedem Bus ist eine Tür mit Niederflureinstieg incl. Zusatzausrüstung „klappbare Rampe“ und „Bedarfskneeling“, alternativ mit technischer Einstiegshilfe (z.B. Hublift) vorzusehen.
- Die Fahrgastinformation in den Fahrzeugen hat visuell und akustisch zu erfolgen.

Haltestellen

- Bei neuen bzw. umzubauenden Haltestellen und Haltestelleninseln werden die Bordhöhen angehoben (Mindesthöhe 18 cm zur ersten Tür).
- Stark frequentierte Haltestellen werden mit Blindenleitsystemen ausgestattet, so dass auch blinde und stark sehbehinderte ÖPNV-Nutzer zu den Fahrzeugtüren geleitet werden.

Da das PBefG die Barrierefreiheit nicht nur für die in ihrer Mobilität sondern auch in ihrer Sensorik eingeschränkten Personen zu gewährleisten ist, werden seitens des Landkreises konkrete Schritte zur Umsetzung und Erfüllung der gesetzlichen Grundlagen geprüft.

4. ENTWICKLUNG DES ÖPNV

Die Netz- und Angebotsstruktur im Landkreis Potsdam-Mittelmark ist – bezogen auf die derzeit bestehenden Randbedingungen – grundsätzlich als stabil und ausreichend zu bewerten. Vor diesem Hintergrund sollten konzeptionell in den nächsten Jahren grundsätzlich folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

- Pflege bestehender Qualitäten unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte,
- verstärkte Berücksichtigung der Effizienz in der Betriebsdurchführung
- regelmäßige Überprüfung der angebotenen Verkehrsleistungen und entstehender/geänderter Bedarfe; hieraus folgt eine gezielte Optimierung bzw. Anpassung der Bedienungsangebote

4.1 Aufbau der Netzstruktur

Den verschiedenen Anforderungen an den ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark und den räumlich unterschiedlichen Nachfragepotenzialen soll weiterhin durch eine Differenzierung des Angebotes mit dem Ziel einer spezifischen Ausrichtung auf die unterschiedlichen Bedürfnisse der bestehenden Fahrgäste bzw. potenzieller Neukunden Rechnung getragen werden.

Entsprechend der Differenzierung des Nahverkehrsraumes erfolgt eine Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes.

Grundlegend gilt, je höherwertig die räumlichen Zentren sind, umso stärker sind die Wechselbeziehungen mit anderen Zentren und der Umgebung. Damit können die entstehenden Wegebeziehungen gemäß der strukturpolitischen Bedeutung priorisiert werden. Da hier lediglich regionale Wechselwirkungen relevant sind, kann die Bundeshauptstadt Berlin wie ein Oberzentrum behandelt werden. Die nachfolgende Tabelle fasst den dargestellten Zusammenhang zusammen.

Priorität	Wegebeziehung
hoch	Oberzentrum (Potsdam, Brandenburg an der Havel) - Oberzentrum / Metropole (Berlin) Oberzentrum - nachgelagertes Mittelzentrum (Bad Belzig, Werder (Havel)-Beelitz, Teltow)
mittel	Mittelzentrum - Mittelzentren Mittelzentrum - nachgelagerter Siedlungsschwerpunkt (z.B. Brück, Niemegeke)
niedrig	Siedlungsschwerpunkt - Siedlungsschwerpunkt Siedlungsschwerpunkt - nachgelagerter Orts- oder Gemeindeteil

Tabelle 17: Grundlagen Netzgestaltung [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Generell sollten Wohnorte mit mehr als 100 Einwohnern an den ÖPNV angebunden werden. Inwiefern dabei für jeden Fahrtzweck ein entsprechendes Angebot bereitgehalten werden

muss, ist von der konkreten lokalen Spezifik abhängig. Der Nahverkehrsplan kann hierzu nur allgemeine Vorgaben machen.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Das Liniennetz im ÖPNV des Landkreises gliedert sich grundlegend in die Bereiche:

- Hauptnetz
- Ergänzungsnetz,
- Stadt- bzw. Stadtumlandverkehr.

Die Ebene des Hauptnetzes entspricht den ÖPNV-Hauptverbindungen in Richtung der Ober- und Mittelzentren. Es handelt sich grundsätzlich um Verbindungen, bei denen eine hohe Nachfrage gegeben ist.

Das Hauptnetz übernimmt überwiegend Verbindungsfunktionen und nachgeordnet eingeschränkt Erschließungsfunktionen. Dabei werden Hauptrelationen im Landkreis auch durch den SPNV bedient. Das Hauptachsenetz stellt somit das Rückgrat des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark dar und wird in der Kommunikation sowie in der verkehrspolitischen Umsetzung als ÖPNV-Grundgerüst mit einem hochattraktiven Angebot verstanden.

Das Ergänzungsnetz vervollständigt das Angebot in der Fläche. Es handelt sich hauptsächlich um Linien im Busverkehr mit Erschließungsfunktionen. Dabei kommt dem Schülerverkehr eine besondere Bedeutung zu.

Die Ebene Stadt- bzw. Stadtumlandverkehre beinhaltet Erschließungsfunktionen im städtischen Bereich. Diese Ebene kann Stadt- und Ortsbuslinien im Taktverkehr, hochwertige, regelmäßig verkehrende Linien im Nachbarortsverkehr sowie bedarfsgesteuerte Bedienungsformen beinhalten. Eine wichtige Funktion sollen sie als Zu- und Abbringer zu den regionalen Angeboten übernehmen.

Die einzelnen Linien im Landkreis Potsdam-Mittelmark werden unter Punkt 6.2 definiert.

Zur strukturellen Einordnung erfolgt aber unabhängig davon eine Definition des Hauptnetzes unter Punkt 4.2. Für das Ergänzungsnetz gelten für den Landkreis Mindestbedienungsstandards die ebenfalls definiert werden. Gebiete mit Stadtverkehr werden gleichfalls festgelegt.

4.2 Angebot Busverkehr

4.2.1 Rahmenplan Hauptbedienungsachsen

Das Netz der Hauptbedienungsachsen besteht aus den Streckenverbindungen des Schienenpersonenverkehrs in Aufgabenträgerschaft des Landes Brandenburg und des regionalen Busverkehrs in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Potsdam-Mittelmark.

Die Hauptbedienungsachsen erschließen den Landkreis über seine gesamte Fläche und sichern die kreisübergreifenden Verbindungen. Die grundlegende Struktur ist der nachfolgenden Abbildung zu entnehmen. Die Region Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf wurde gesondert unter Punkt 2.2.3.3 betrachtet.

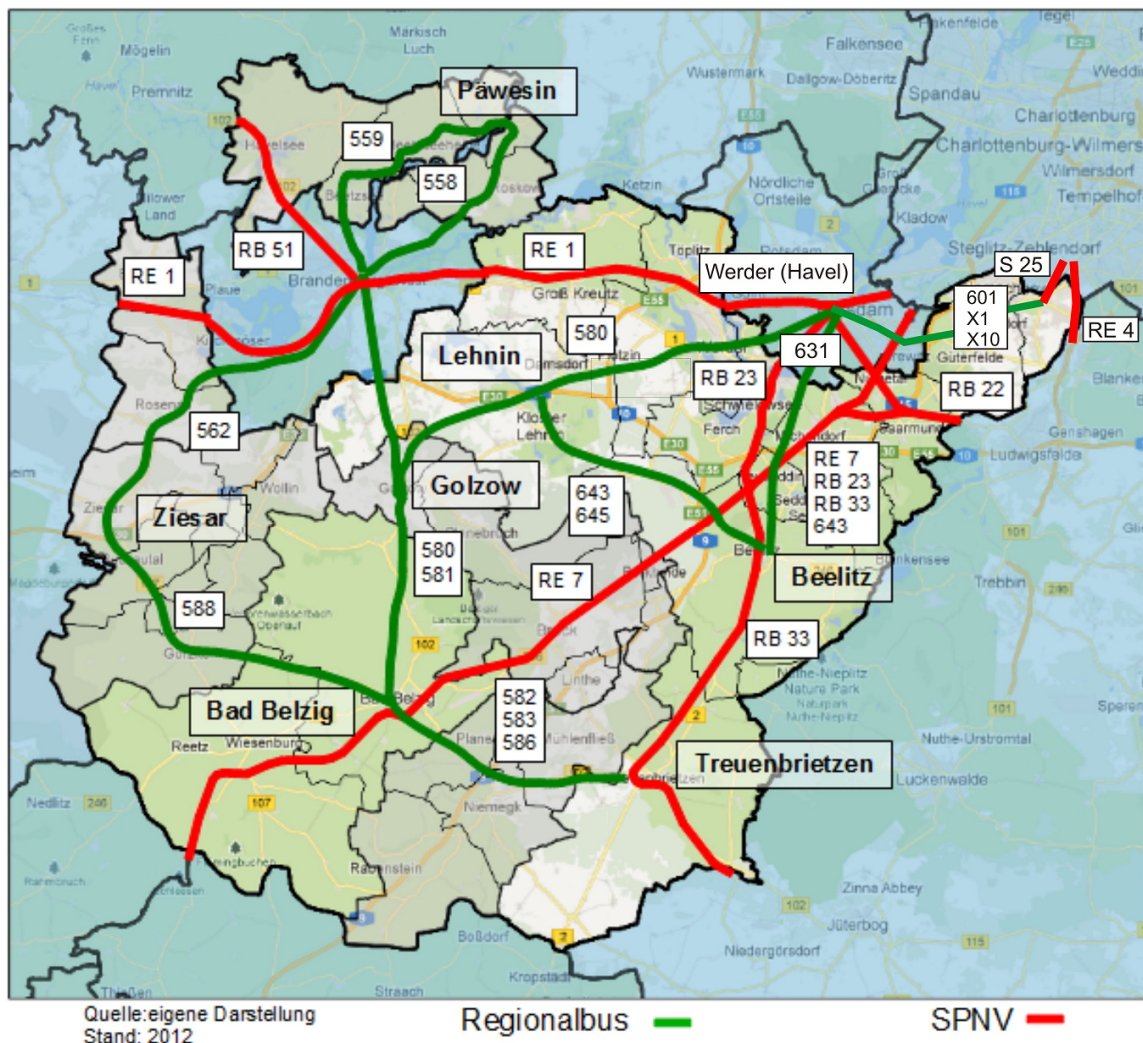


Abbildung 12: Hauptbedienungsachsen [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Die Mindestbedienung auf den Hauptbedienungsachsen im Linienverkehr ist in der nachfolgenden Tabelle konkretisiert und zusammengefasst. Da der SPNV hierzu einen wesentlichen Beitrag leistet, sind die Grundangebote informell mit aufgeführt.

Für den regionalen Busverkehr sind die für die Hauptbedienungsachsen wesentlichen Linien zusammengefasst. Soweit sich Überlagerungen von Linien ergeben, sollten die zeitlichen

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Abstände zwischen den Fahrten möglichst einheitlich sein (Vermeidung von Fahrtenhäufungen einerseits und Angebotslücken andererseits).

Linie	Linienverlauf	Grundtakt [min]/ Mindestangebot
RE 1	Magdeburg – Wusterwitz – Kirchmöser - Brandenburg a.d.H. – Götz – Groß Kreutz – Werder – Potsdam Hbf– Berlin Wannsee – Berlin – Fürstenwalde – Frankfurt(Oder)	30 60
RE 4	Rathenow – Berlin – Teltow - Jüterborg	60
RE 7	Dessau Hbf** – Bad Belzig – Brück – Michendorf – Berlin Wannsee – Berlin – Flughafen Berlin Schönefeld – Rangsdorf – Wünsdorf	60
RB 22	Berlin– Berlin Wannsee – Potsdam Hbf – Golm – Saarmund – Flughafen Berlin-Schönefeld	60
RB 23	Potsdam Hbf – Potsdam Pirschheide – Seddin – Michendorf	60
RB 33	Jüterbog – Treuenbrietzen – Beelitz Stadt – Michendorf – (Potsdam) Rehbrücke - Berlin Wannsee	60
RB 51	Rathenow – Pritzerbe – Fohrde – Brandenburg Altstadt	60
S 25	Hennigsdorf – Teltow Stadt	10
558	Brandenburg - Zachow	10 Fahrtenpaare
559	Brandenburg - Görzke	2 Fahrtenpaare
562	Brandenburg - Grünungen - Ziesar	10 Fahrtenpaare
580	Potsdam - Lehnin - Bad Belzig	60
581	Brandenburg - Bad Belzig	60
582	Bad Belzig - Niemeck - Treuenbrietzen	10 Fahrtenpaare
583	Bad Belzig - Wustermark	2 Fahrtenpaare
586	Bad Belzig - Niemeck	2 Fahrtenpaare
588	Bad Belzig - Wiesenburg - Ziesar	10 Fahrtenpaare
601	Potsdam - Teltow	20
631	Potsdam - Werder	20
643	Potsdam - Michendorf - Busendorf	60
645	Lehnin – Emstal - Busendorf	10 Fahrtenpaare
X1	Potsdam - Teltow	20
X 10	S+U Zoologischer Garten - Teltow	20

Tab. 18: Linienverlauf und Takt der Hauptbedienungsachsen [Eigene Darstellung, Stand 2013]

4.2.2 Bedienungsstandards Ergänzungsnetz

Das Kriterium Bedienungsstandard beschreibt das ÖPNV-Angebot qualitativ. Zusammengefasst wird dieses Kriterium in einem Bedienungsstandard – entweder als Empfehlung oder als Vorgabe festgelegt. Die Vorgabe eines Mindestbedienungsstandards dient der Umsetzung der verkehrspolitischen Vorgaben des Aufgabenträgers und deren Kontrolle für den Einzelfall. Er gibt an, welche Bedienung mindestens für eine bestimmte Siedlungseinheit erforderlich ist. Größere Gemeinden werden dabei i.d.R. schon durch das Hauptnetz erschlossen.

Das Angebot im Regionalverkehr wird grundsätzlich nach folgenden Kriterien festgelegt:

- Gewährleistung einer Mindesterschließung von Siedlungseinheiten ab einem bestimmten Mindestpotenzial (Anbindung zum nächst gelegenen zentralen Ort)
- Erreichbarkeit Zentraler Orte mit differenzierter Häufigkeit nach ihrer Einwohnerzahl

Die nachfolgende Tabelle fasst hierzu die wesentlichen Eckpunkte zusammen. Details sind der Anlage zu entnehmen.

Einwohnerzahl der Siedlungseinheit	Mindestbedienung [tägliche Fahrtenpaare]	Anmerkung
6.000 und darüber	> 6	
3.000 bis unter 6.000	4 - 5	
1.000 bis unter 3.000	2 - 3	
500 bis unter 1.000	2	außerhalb der Schul- und Hauptverkehrszeiten sind bei Bedarf alternative Bedienungsformen anzubieten
200 bis unter 500	1	
100 bis unter 200	1 (nur einzelne Tage bei Bedarf)	

Tabelle 19: Fahrtenhäufigkeit für die Erreichbarkeit Zentraler Orte im Regionalverkehr (Mo – Fr) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

4.2.3 Städtischer Busverkehr und Stadtumlandverkehr

Die Durchführung von Stadt- bzw. Stadtumlandverkehr erfolgt in:

- Bad Belzig
- Werder (Havel)
- Teltow, Kleinmachnow und Stahnsdorf (TKS)

Es gilt ein Grundtakt von 60 Minuten. Innerhalb der Ferienzeiten kann ein geringerer Grundtakt gelten. Die bestehenden Systeme (siehe 2.2.3) werden fortgeschrieben. Mögliche Weiterentwicklungen ergeben sich aus den in Abschnitt 5.3 definierten Prüfaufträgen.

4.3 Systemverknüpfungen

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark werden folgende wesentliche Punkte zur Systemverknüpfung SPNV/ü ÖPNV definiert:

- Bad Belzig
- Beelitz Heilstätten
- Beelitz Stadt
- Michendorf
- Potsdam-Rehbrücke
- Werder (Havel)
- S Teltow Stadt
- Teltow

An diesen Verknüpfungspunkten sind regelmäßige Umsteigebeziehungen zwischen Busverkehr und Schienenverkehr gegeben.

Für regelmäßige Verknüpfungen innerhalb des regionalen Busverkehrs gelten folgende wesentliche Punkte:

- Bad Belzig, Busbahnhof
- Golzow
- Kleinmachnow, Rathausmarkt
- Lehnin
- Stahnsdorf Waldschänke
- Teltow, Warthestraße
- Werder (Havel), Post

Die definierten Punkte ermöglichen eine gute Netzbildung. Darüber hinausgehende Punkte können sich aus den Prüfaufträgen im Maßnahmenkatalog ergeben.

4.4 Alternative Bedienungsformen

Die im Rahmenplan unter 4.2 festgelegten Mindestbedienstungsstandards müssen nicht zwangsläufig im konventionellen Linienverkehr erbracht werden. Hier bietet sich der Einsatz alternativer Bedienungsformen an, der auch für Zeiten und Relationen mit schwacher Verkehrsnachfrage, für die ein attraktiver Linienverkehr nur bedingt vorgehalten werden kann, eine sinnvolle Erschließungsmöglichkeit darstellt.

Die alternativen Bedienungsformen des öffentlichen Verkehrs lassen sich in folgende Grundmuster unterscheiden:

- Kostengünstige Erschließung durch Einsatz von Linientaxen
- Bedarfsgesteuerte Busse (z.B. Rufbus)
- Flexible Bedienung mit Sammeltaxen (z.B. Anruf-Sammeltaxen)
- Sonstige Verkehre

Für den Einsatz alternativer Bedienungsformen gelten folgende Regeln:

- Als Bedienungsformen können der fahrplangebundene Rufbus (Anruf-Linien-Fahrt) bzw. der räumlich flexible Rufbus (Anruf-Sammeltaxi, Richtungsbandbetrieb) zum Einsatz kommen.
- Rufbusse stellen ein *zusätzliches* Angebotselement dar und liegen in finanzieller und organisatorischer Verantwortung des Aufgabenträgers. Die Verkehrsunternehmen können zur betriebstechnologischen Unterstützung hinzugezogen werden.

Ein grundlegendes Fahrplanraster für den Einsatz alternativer Bedienungsformen ergibt sich aus folgender Tabelle.

Zeit-schicht	05:00-06:30	06:30-08:00	08:00-12:00	12:00-15:00	15:00-18:00	18:00-21:00
Schultage						SPNV-Anschluss
Ferientage						SPNV-Anschluss
	Zeitfenster für nachfrageorientierte Rufbusangebote					
	Ausrichtung der Fahrplangestaltung am Schülerverkehrsbedarf					

Tabelle 20: Grundlegendes Fahrplanraster Alternative Bedienungsformen [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Die Einführung dieser Bedienungsformen bedarf einer entsprechenden Planung und Vorarbeit, die auf einem grundsätzlichen Diskussionsprozess mit den entsprechenden Städten, Gemeinden, Ämtern und weiteren Betroffenen aufbauen muss. Innerhalb der Gültigkeit dieses ist ein entsprechendes Angebotskonzept zu erarbeiten. Dabei sind folgende generelle Angebotsfelder zu berücksichtigen:

- Erschließung von abseits gelegenen Ortsteilen im Linienverkehr
- Anbindung ausgewählter Ortsteile und Verknüpfung mit dem SPNV an den Verknüpfungspunkten

Ein entsprechendes Angebotskonzept ist, aufbauend auf den bestehenden Angeboten (siehe Abschnitt 2.2.4), weiterzuentwickeln.

4.5 Tarifliche Rahmenbedingungen

Der VBB-Tarif stellt das Kernelement des Verkehrsverbunds Berlin-Brandenburg dar. Im Linienverkehr des Landkreises Potsdam-Mittelmark haben die dort tätigen Verkehrsunternehmen den „Gemeinsamen Tarif der im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg zusammenwirkenden Verkehrsunternehmen“ (VBB-Tarif) anzuwenden. Die Anwendung des Verbundtarifs erfolgt im Rahmen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen. Der bestehende VBB-Tarif ist beizubehalten und grundsätzlich weiter zu entwickeln. Ziel muss es sein, für die regionalen Verkehre eine einfache und für den Kunden verständliche sowie leicht handhabbare Tarifstruktur anzubieten. Bei bestehenden Mängeln (siehe Punkt 5.2 Mängelanalyse) soll mit dem VBB nach Lösungsmöglichkeiten gesucht werden. Es gilt eine für Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen gleichermaßen akzeptable und praktikable Lösung zu finden. Bei einer Beibehaltung der jetzigen Rahmenbedingungen muss die Wirtschaftlichkeit des Tarifs auf Seiten der Verkehrsunternehmen im Mittelpunkt stehen.

5. MÄNGELANALYSE UND MASSNAHMENDEFINITION**5.1 Bilanzierung des vorhandenen Nahverkehrsplans**

Im bisherigen Nahverkehrsplan 2007 – 2010, verlängert durch Kreitstagsbeschluss 2011/325 bis 2015, wurden mehrere Entwicklungsschwerpunkte in einem Maßnahmenkatalog festgelegt. Diese werden nachfolgend noch einmal zusammengefasst und im Hinblick auf ihre Umsetzung bewertet.

Maßnahme	Anmerkung zur Maßnahme im alten NVP	Stand Realisierung
Busverkehr Gewerbegebiet Stahnsdorf-Iserstraße	Die weitere Entwicklung ist zu verfolgen und der ÖPNV entsprechend anzupassen.	Umsetzung erfolgt
Staffelung Schulanfangszeiten	Die Anpassung des Busverkehrs an die Schulanfangszeiten wird jedes Jahr neu optimiert. Schulanfangszeitenstaffelung wurde bereits durchgeführt und ist weiter zu verfolgen.	Umsetzung erfolgt kontinuierlich weiter
Vereinheitlichung der Fahrgastinformation	Wurde bereits in vielen Punkten verbessert, eine weitere Fortführung ist anzustreben.	Umsetzung erfolgt kontinuierlich weiter
Gestaltung Haltestellen (-umfeld)	Erfolgt jährlich und ist entsprechend weiterzuführen.	Umsetzung erfolgt kontinuierlich weiter
Infrastruktur Kommunen	Erfolgt jährlich und ist entsprechend weiterzuführen.	Umsetzung erfolgt kontinuierlich weiter
Omnibusausrüstung / Betriebshöfe /Omnibusbeschaffung	Ist ständig anzupassen.	Umsetzung erfolgt kontinuierlich weiter
Anbindung Gemeindeteil Wildpark-West an Potsdam an Samstagen, Sonn- und Feiertagen verbessern	Maßnahme wird als langfristig eingestuft, die Realisierung ist jedoch noch offen.	Umsetzung noch offen
Direktverbindung Geltow-Ferch durch Ringschluss der Linie 607	Maßnahme wird als langfristig eingestuft, die Realisierung ist jedoch noch offen.	Umsetzung noch offen
Erschließung des östlichen Ortsteils von Borkheide	Maßnahme wird als langfristig eingestuft.	Fahrplanentwurf wird derzeit erarbeitet
Schienenverkehrsverbindung Potsdam-Stahnsdorf-Teltow	Die Konzepte für die Schienenverkehrsverbindung nach Potsdam für die Anbindung von Stahnsdorf, Kleinmachnow und Teltow sind zwischen den Aufgabenträgern zeitnah weiter zu entwickeln.	Umsetzung noch offen, weitere Untersuchung ist erfolgt, erneute Prüfung soll erfolgen. Klares Bekenntnis zur Freihaltung der Trasse
Verbindung zum Flughafen BER durch Shuttle-Busse	Maßnahme wird als langfristig eingestuft, die Realisierung ist jedoch noch offen.	Umsetzung noch offen

Tabelle 21: Bilanzierung Nahverkehrsplan 2007 – 2010 [Eigene Darstellung]

5.2 Mängelanalyse

Im Hinblick auf die Identifizierung bestehender Mängel und Schwachstellen erfolgte eine Befragung aller Ämter, amtsfreien Städte und Gemeinden. Weiterhin wurde ein Abgleich mit den angestrebten Maßnahmen des bisher gültigen Nahverkehrsplans durchgeführt. Ergänzt um Erkenntnisse aus Interviews mit Verkehrsunternehmen und Analysen des Gutachters ergibt sich nachfolgender Sachstand.

Fahrplanangebot:

- Teilweise nicht optimale Anbindung von Orts- bzw. Gemeindeteilen untereinander
- Unzureichendes Angebot in Beetzsee nach 16:00 Uhr und an Wochenenden
- Nicht optimales ÖPNV-Angebot im Raum Brück / Niemeck/ Treuenbrietzen; fehlende Erschließung des östlichen Ortsteils von Borkheide
- Fehlende direkte Verbindung zum BER aus dem Landkreis
- ungenügende Querverbindung Rehbrücke - Teltow (betroffen insbesondere Linien 611, 613 und 624)
- Unzureichende Busanbindung Havelauen im Raum Werder
- Unzureichende Anbindung von Ferch (insbesondere auch Seniorenresidenz Ferch an Wochenenden); Ortsteil Geltow nicht mit Caputh und Ferch verbunden
- Optimierung der Anbindung des gemeinsamen Mittelzentrums Beelitz - Werder (Havel) untereinander
- Verbesserung der Busverbindung zwischen Seddin und Beelitz

Verkehrstarife und Fahrgastinformation:

- In Nuthetal besteht der Wunsch einer Einbindung von Trens Dorf in das Tarifgebiet Berlin ABC (einziger Ort von Nuthetal außerhalb Berlin ABC). Bei Umsetzung dieser Maßnahme kommt es zu Mindereinnahmen, deren Finanzierung derzeit nicht gegeben ist.
- In Werder (Havel) keine Einbindung der Ortsteile Plötzin und Derwitz in Tarifgebiet Berlin ABC. Bei Umsetzung dieser Maßnahme kommt es zu Mindereinnahmen, deren Finanzierung derzeit nicht gegeben ist.
- Fehlende Einbindung von Ferch in die Tarifzone ABC. Gegenwärtig werden hierzu zielführende Gespräche aller Beteiligten geführt, die eine Umsetzung möglich erscheinen lassen.
- Die Stadt Beelitz beantragt die Einbindung aller Mittelbereichskommunen in die Tarifzone ABC. Ebenfalls nicht in Tarifzone ABC eingebunden ist Beelitz-Heilstätten. Bei Umsetzung dieser Maßnahme kommt es zu Mindereinnahmen, die durch die beteiligten Kommunen gedeckt werden müssen.

Infrastruktur:

- Verspätungen aufgrund der Pfortnerampeln in Potsdam (insbesondere B1 von Geltow kommend nach Potsdam)
- Infrastrukturelle Mängel im Raum Brück / Niemeck/ Treuenbrietzen z.B. Waldstraße in Niemeck
- Grundsätzlich fehlt es im Raum TKS an einem Konzept zur ÖPNV-Bevorrechtigung

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019**Qualitätsstandards:**

- Mängel von Sauberkeit und Fahrgastinformation an Haltestellen (z.B. Bahnhof Werder)
- Teilweise mangelnder Witterungsschutz

Die aufgezeigten Punkte wurden innerhalb des Nahverkehrsbeirats diskutiert. Für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark wurden darauf aufbauend entsprechende Maßnahmenswerpunkte gebildet. Diese sind nachfolgend unter Punkt 5.3 zusammengefasst.

5.3 Maßnahmendefinition

Der vorliegende Nahverkehrsplan stellt einen Übergang zwischen den bisherigen Rahmenbedingungen und den zukünftigen Anforderungen aufgrund des veränderten rechtlichen Rahmens dar. Ziel ist es von daher den bestehenden ÖPNV zu stabilisieren und das derzeitige System grundlegend weiter zu führen. Entwicklungen der kommunalen Verkehrsunternehmen oder die Umsetzung einer vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV zum 1.1.2022 können innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans nur in ersten Ansätzen Berücksichtigung finden. Trotzdem gilt es im Sinne einer kontinuierlichen Weiterentwicklung des ÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark eine Reihe von Maßnahmen bzw. Prüfaufträgen zu definieren. Diese künftigen wesentlichen Arbeitsschwerpunkte sind nachfolgend zusammengefasst.

Maßnahme	Anmerkung
Bessere Anbindung von Orts- bzw. Gemeindeteilen untereinander (siehe Abschnitt 5.1)	Prüfung von Optimierungspotenzialen für eine bessere Anbindung der Orts- bzw. Gemeindeteile mit bedarfsabhängigen Fahrtenpaaren
Verbesserung der Anbindung in Beetzsee nach 16.00 Uhr und an Wochenenden	Prüfung möglicher Verbesserung durch alternative Angebotsformen
Verbesserung der Busanbindung Havelauen im Raum Werder	Prüfung durch Verkehrsunternehmen und Landkreis
Optimierung der Anbindung des gemeinsamen Mittelzentrums Stadt Beelitz – Stadt Werder (Havel)	Prüfung durch Verkehrsunternehmen und Landkreis
Verbesserung der Busverbindung zwischen Seddin und Stadt Beelitz	Prüfung durch Verkehrsunternehmen und Landkreis
Einbindung der Mittelbereichskommunen im Mittelzentrum Beelitz - Werder in Tarifzone Berlin ABC	Weitere Prüfung und Absprache mit der Kommune und dem VBB
Optimierung ÖPNV-Angebot im Raum Brück / Niemegk/ Treuenbrietzen	Weitere Überprüfung der Umsetzung des in 2013 fertig gestellten Maßnahmenkonzeptes
Verbesserung der Anbindung Flughafen BER	Maßnahme wird als langfristig eingestuft; Prüfung einer Realisierung nach Bekanntgabe eines neuen Eröffnungstermins
Verbesserung Anbindung Ferch / Stadt Werder (Havel)	Prüfung durch bedienendes Verkehrsunternehmen
Einbindung von Ferch in Tarifzone Berlin ABC	Weitere Prüfung und Absprache mit der Kommune und dem VBB
Verbesserung der Verbindung Rehbrücke – Potsdam	Optimierung der Anbindung der gesamten Gemeinde Nuthetal an die Landeshauptstadt Potsdam

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Stetige Optimierung der Anbindung der Schulstandorte	Durch die jährlichen Veränderungen zum Schuljahr ergibt sich ein permanenter Überprüfungsbedarf
Verbesserung ÖPNV-Bevorrechtigung im Raum TKS bzw. Pfortnerampel Potsdam	Maßnahmen werden als langfristig eingestuft; Prüfung möglicher Optionen
Verbesserung Sauberkeit Haltestellen	Erfolgt jährlich und wird entsprechend angepasst
Bedarfsangepasste Taktverdichtung (Kapazitätserhöhung) bei stark frequentierten Verkehrsangeboten	Insbesondere in Verbindung mit dem Aufgabenträger (SPNV) kommunizieren und Lösungen vorbereiten
Machbarkeitsuntersuchung von Zweisystembahnen	Prüfung erfolgt im Rahmen des Arbeitskreises Verkehr Potsdam /Potsdam-Mittelmark

Tabelle 22: Maßnahmenkatalog [Eigene Darstellung, Stand 2013]

6. VERGABE DER VERKEHRSLEISTUNGEN

6.1 Grundlagen der Vergabe

Im Landkreis Potsdam-Mittelmark erfolgte die Vergabe der Verkehrsleistungen mittels der marktorientierten Direktvergabe. Mit den kommunalen Verkehrsunternehmen wurden 2005 und mit den kreisansässigen privaten Verkehrsunternehmen 2007 entsprechende Betrauungsvereinbarungen abgeschlossen. Eine weitere Möglichkeit der Vergabe von Verkehrsleistungen kann mittels der „Linienbündelung“ erfolgen. Im Landkreis wurde dieses Prinzip der Vergabe bisher noch nicht umgesetzt.

Der Begriff „Linienbündelung“ bezeichnet die Möglichkeit, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht diese Zusammenfassung in § 9, auch in seiner neuen Fassung, als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. Anstelle von einzelnen Linien wird eine gebündelte Genehmigung erteilt. Mit der Linienbündelung sollen insbesondere miteinander verbundene Verkehre auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit verbundener Linienverkehre ermöglichen (Vermeidung von „Rosinenpickerei“).

Grundsätzlich können für die Festlegung von Linienbündeln folgende Kriterien herangezogen werden:

- Raumordnerische Grundlagen
- Verkehrliche Basis (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife)
- Verkehrliche Verflechtungen (bestehende Nachfragebeziehungen im Teilnetz)
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien)
- betriebliche Rahmenbedingungen (z.B. Optimierungspotenziale)
- Förderung kleinerer und mittlerer Verkehrsunternehmen

6.2 Definition der Teilnetze im Landkreis Potsdam-Mittelmark

Vor dem Hintergrund der weiterhin angestrebten Förderung kleinerer und mittlerer Verkehrsunternehmen wird vorerst eine Linienbündelung gemäß § 9 PBefG nicht weiter verfolgt. Da Linienbündel keine einzelnen Linien darstellen, legt der Aufgabenträger Landkreis Potsdam-Mittelmark für seinen Nahverkehrsraum acht Teilnetze zur Gewährleistung des öffentlichen Verkehrsinteresses fest. Die Teilnetze 1 – 7 erschließen grundlegend den dünn besiedelten Teil des Landkreises. Dabei ergeben sich insbesondere Verbindungen zum Verwaltungssitz Bad Belzig und nach Brandenburg. Das Teilnetz 8 erschließt weitgehend das Umland von Berlin und Potsdam. Weite Teile fallen in den Tarifbereich C. Die einzelnen Teilnetze werden nachfolgend definiert.

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Linien-Nr.	Linienweg
551	Brandenburg - Lünow
552	Brandenburg - Lünow
553	Brandenburg - Grebs - Lehnin
555	Niemegk - Bad Belzig - Medewitz
556	Brandenburg - Viesen
558	Brandenburg - Zachow
560	Brandenburg - Wusterwitz - Ziesar
561	Bad Belzig - Brück
562	Brandenburg - Grüningen - Ziesar
563	Vehlen - Wusterwitz
564	Brandenburg - Fohrde
565	Brandenburg - Götz - Deetz
569	Päwesin - Brandeburg
570	Brandenburg - Vehlen
571	Brandenburg - Premnitz
580	Potsdam - Lehnin - Bad Belzig
581	Brandenburg - Bad Belzig
582	Bad Belzig - Niemegk - Treuenbrietzen
583	Bad Belzig - Wüstemark
584	Bad Belzig - Baitz
585	Niemegk - Treuenbrietzen
586	Bad Belzig - Niemegk
587	Bad Belzig - Hagelberg - Wiesenburg
588	Bad Belzig - Wiesenburg - Ziesar
589	Wiesenburg - Medewitz
590	Stadtverkehr Bad Belzig
593	Bad Belzig - Groß Briesen

Tabelle 23: Teilnetz 1 (Süd) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Linien-Nr.	Linienweg
541	Borkwalde – Brück - Brandenburg
542	Cammer – Brück - Belzig
543	Treuenbrietzen - Cammer
545	Treuenbrietzen - Schlalach

Tabelle 24: Teilnetz 2 (Brück) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Linien-Nr.	Linienweg
548	Lehnin - Michelsdorf - Golzow
550	Lehnin - Groß Kreutz
554	Brandenburg - Götz - Lehnin
566	Lehnin – Nahmitz - Netzen
567	Lehnin - Plötzin
568	Schenkenberg – Götz – Groß Kreutz

Tabelle 25: Teilnetz 3 (Lehnin) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Linien-Nr.	Linienweg
546	Treuenbrietzen - Beelitz

Tabelle 26: Teilnetz 4 (Treuenbrietzen 1) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Linien-Nr.	Linienweg
549	Jüterbog - Treuenbrietzen - Jüterbog

Tabelle 27: Teilnetz 5 (Treuenbrietzen 2) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Linien-Nr.	Linienweg
559	Brandenburg - Görzke
593	Bad Belzig - Groß Briesen
596	Groß Briesen – Wollin - Ziesar

Tabelle 28: Teilnetz 6 (Fläming Ost) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Linien-Nr.	Linienweg
591	Bad Belzig - Wiesenburg - Klepzig
592	Bad Belzig - Klepzig/Raben

Tabelle 29: Teilnetz 7 (Fläming West) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

Linien-Nr.	Linienweg
601	Potsdam – Teltow
602	Potsdam – Teltow
607	Potsdam - Ferch
608	Potsdam - Michendorf - Dobbrikow
610	Potsdam - Wildpark West
611	Potsdam - Saarmund
612	Potsdam - Töplitz

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Linien-Nr.	Linienweg
613	Caputh - Michendorf
619	Potsdam - Ludwigsfelde
620	Berlin-Wannsee – Teltow (nur bis Landesgrenze Berlin)
621	Stadtverkehr TKS
622	Stadtverkehr TKS (nur bis Landesgrenze Berlin)
623	Stadtverkehr TKS (nur bis Landesgrenze Berlin)
624	Stahnsdorf - Saarmund
625	Stadtverkehr TKS
626	Stadtverkehr TKS
627	Stadtverkehr TKS
628	Stadtverkehr TKS
629	Stadtverkehr TKS
631	Potsdam - Werder
632	Werder - Groß Kreutz - Werder
633	Werder - Glindow - Bliesendorf
634	Werder - Töplitz
635	Stadtverkehr Werder
636	Kemnitz - Werder - Petzow
637	Groß Kreutz - Derwitz - Krielow
R640	Rufbus Beelitz
642	Beelitz - Buchholz
643	Potsdam - Michendorf - Busendorf
644	Beelitz - Rieben
645	Lehnin – Emstal - Busendorf
646	Neuseddin - Kähnsdorf
647	Beelitz - Borkheide - Beelitz
X1	Potsdam – Teltow
Nachtlinien	
N12	Berlin – Zehlendorf – Kleinmachnow – Stahnsdorf (nur bis Landesgrenze Berlin)
N13	Potsdam - Saarmund
N31	Potsdam – Werder (Havel)
N43	Beelitz – Potsdam - Teltow

Tabelle 30: Teilnetz 8 (Nord) [Eigene Darstellung, Stand 2013]

7. INVESTITIONSBEDARF UND FINANZIERUNG**7.1 Investitionsbedarf**

Investitionen für den ÖPNV sind insbesondere bis zum Jahre 2018 im Landkreis Potsdam-Mittelmark überwiegend zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden geplant. Die Schwerpunkte der Planungen liegen dabei in folgenden Bereichen:

- der Erneuerung bzw. dem Bau von Bushaltestellen,
- dem Bau von Buswendeschleifen und
- dem Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen.

Bei der Auswahl der Bauarttypen der Wetterschutzeinrichtungen ist darauf zu achten, dass Materialien gewählt werden, die den Bestand sichern.

Die durch die Gemeinden beantragten Investitionen sind im Einzelnen in der folgenden Tabelle aufgelistet:

Investitionsmaßnahme	Amt/Stadt Gemeinde	Investitionsbedarf [Tausend €]				
		2014	2015	2016	2017	2018
Parkplatz Schwielowseestr. gegenüber Bahnhof	Schwielowsee	100,0				
Div. Bushaltestellen	Schwielowsee	15,0	15,0	15,0	15,0	
Neubau von Haltestellen	Stahnsdorf	20,0				
Erneuerung von Bushaltestellen in allen Ortsteilen	Beelitz	25,0				
P+R-Anlage Beelitz-Heilstätten	Beelitz		150,0	15,0		
Hst. Beelitz, Berliner Str.	Beelitz	x				
Hst. Zauchwitz, beidseitig	Beelitz	x				
Errichtung von Fahrgastunterständen	Beelitz		15,0	15,0	15,0	
Errichtung P & R Platz am Bf. Elsholz	Beelitz				150,0	
Errichtung P & R Platz am Bf. Buchholz	Beelitz					75,0 (2019: 75,0)
Ausbau Buswendeschleife Philipsthal	Nuthetal	10,0				
Erweiterung B+R-Anlage Bf. Bergholz-Rehbrücke	Nuthetal					
Erweiterung B+R-Anlage Hst. Bergholz-Rehbrücke	Nuthetal					
B+R-Anlage Hst. Schlüterstraße Bergholz-Rehbrücke	Nuthetal					
B+R-Anlage Hst. Schule,	Nuthetal					

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Investitions- maßnahme	Amt/Stadt Gemeinde	Investitionsbedarf [Tausend €]				
		2014	2015	2016	2017	2018
Bergstraße Saarmund						
B+R-Anlage Hst. Nudow, Abzw. Ludwigsfelde	Nuthetal					
Haltestelle Hauptstr. / Nähe- Kirche OT Damsdorf	Kloster Lehnin		36,0			
Buswendeschleife und Halte- stelle Waldsiedlung Lehnin	Kloster Lehnin	88,4				
Haltestelle Michelsdorf, Kirschallee	Kloster Lehnin				19,0	
Haltestelle PrützeDorf/Flage	Kloster Lehnin				19,0	
Haltestelle Trechwitz, von Knobelsdorff-Str.	Kloster Lehnin		36,0			
Haltestelle Rotscherlinde, Krahne	Kloster Lehnin			19,0		
Haltestelle Weinberg- weg,Lehnin	Kloster Lehnin					19,0
Buswendeschleife u. Halte- stelle Reckahn/Meßdunk	Kloster Lehnin					88,4
Ausbau von B+R-Anlagen im gesamten Gemeindegebiet	Kloster Lehnin	24,75				
Bushaltestelle OT Bergholz	Bad Belzig	15,0				
Bushaltestelle OT Borne	Bad Belzig		15,0			
Bushaltestelle Hohenspringe	Bad Belzig			10,0		
Bushaltestelle Klein Briesen	Bad Belzig				15,0	
Bushaltestelle Neschholz Ausbau	Bad Belzig			10,0		
Bushaltestelle OT Lüsse	Bad Belzig		10,0			
Buswendeschleife Ahornallee OT Michendorf	Michendorf			80,0		
Bushaltestelle Waldheimstr. OT Wildenbruch	Michendorf			10,0		
Bushaltestelle Zauchwitzer Str. Westl. Seite OT Stücken	Michendorf				16,0	
Bushaltestelle Luckenwalder Str. /Feuerwehr OT Fresdorf	Michendorf				16,0	
Errichtung von Bushaltestel- len in der Brandenburger Str., Werder (Havel)	Werder		X (ohne Kosten)			
Erweiterung B & R Anlage am Bf. Werder (Havel)	Werder					20,0
P & R an der Bushaltestelle	Werder					10,0

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Investitions- maßnahme	Amt/Stadt Gemeinde	Investitionsbedarf [Tausend €]				
		2014	2015	2016	2017	2018
Petzow						
P & R Haltestelle Strengbrücke, Werder (Havel)	Werder					10,0
Ausbau div. B+R-Anlagen im gesamten Gemeindegebiet	Kleinmachnow	25,08				
Erweiterung von Fahrradabstellanlagen	Kleinmachnow		20,0	20,0	20,0	20,0
Erneuerung einer Haltestelle in Mühlenfließ OT Haseloff	Niemegk	11,0				
Errichtung einer Buswarte-halle Lehniner Str. Borkwalde	Brück	11,0				
Errichtung Wartehaus Hst. Brandenburger Str.,Golzow	Brück	x				
Errichtung Wartehaus Hst. Lehniner Str.,Golzow	Brück	x				
Hst. Brücker Str.,Golzow	Brück	ohne Zeit- und Kostenangaben				
Hst. Brück, Abzweig Stromtal	Brück	x				
Ausbau Hst. Gömnigk	Brück	ohne Zeit- und Kostenangaben				
Erweiterung Hst. Neuendorf	Brück	ohne Zeit- und Kostenangaben				
Hst. an der L 85 Oberjünne	Brück	ohne Zeit- und Kostenangaben				
Summe	alle	175,23	117	139	105	167,4

Tabelle 31: Investitionsbedarf [Quelle: Landkreis Potsdam-Mittelmark]**7.2 Finanzierung**

Die Zuweisungen des Landes Brandenburg gemäß ÖPNVG in Verbindung mit der ÖPNV-Finanzierungsverordnung stellen die Grundlage der Finanzierung des üÖPNV im Landkreis Potsdam-Mittelmark dar. Zur Erbringung der Leistungen werden mit geeigneten Verkehrsunternehmen bilaterale Verkehrsverträge abgeschlossen.

Darin werden die zu erbringenden Leistungen sowie der dafür notwendige Ausgleich je Fahrplankilometer entsprechend geregelt. Die sich aus den veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen ergebenden Vorgaben (siehe Abschnitt 1.2) werden entsprechend berücksichtigt.

Insgesamt ist für die Laufzeit des Nahverkehrsplans nicht mit einer Erhöhung der Landeszuschüsse zu rechnen. Kostensteigerungen müssen von daher über Tarifanpassungen bzw. einer Erhöhung der Mittel des Landkreises ausgeglichen werden.

ANLAGE 1: BEDIENUNGSSTANDARDS UND ZENTRALE ORTE

Verwaltungsstruktur					Einwohner und tägliche Fahrtenpaare	
LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindegemeinschaft				
(amtsfrei)	Stadt Bad Belzig	12 0 69 020			11.173	Bedienung über Hauptachsen
			Bad Belzig	Potsdam/ Brandenburg	7.501	Bedienung über Hauptachsen
			OT Bergholz	Bad Belzig	105	Bedarfsabh.
			OT Borne	Bad Belzig	167	Bedarfsabh.
			OT Dippmannsdorf	Bad Belzig	364	1
			OT Fredersdorf	Bad Belzig	397	1
			OT Groß Briesen	Bad Belzig	194	Bedarfsabh.
			GT Klein Briesen	Bad Belzig	9	Bedarfsabh.
			OT Hagelberg	Bad Belzig	175	Bedarfsabh.
			OT Kuhlowitz	Bad Belzig	270	1
			OT Lübnitz	Bad Belzig	197	Bedarfsabh.
			OT Lüsse	Bad Belzig	136	Bedarfsabh.
			OT Lütte	Bad Belzig	455	1
			OT Neschholz	Bad Belzig	150	Bedarfsabh.
			OT Ragösen	Bad Belzig	609	2
			OT Schwanebeck	Bad Belzig	273	1
			OT Werbig	Bad Belzig	171	Bedarfsabh.

Verwaltungsstruktur

Einwohner und
tägliche Fahr-
tenpaare

LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindeschlüssel				

(amtsfrei)	Stadt Beelitz	12 0 69 017		Potsdam	11.856	Bedienung über Hauptachsen
			Beelitz	Potsdam	5.372	Bedienung über Hauptachsen
			GT Beelitz-Heilstätten	Beelitz	435	1
			GT Schönefeld	Beelitz	115	Bedarfsabh.
			OT Bucholz	Beelitz	411	1
			GT Busendorf	Beelitz	408	1
			GT Kanin	Beelitz	129	Bedarfsabh.
			GT Klaistow	Beelitz	107	Bedarfsabh.
			OT Elsholz	Beelitz	328	1
			OT Fichtenwalde	Beelitz	2.734	2-3
			OT Reesdorf	Beelitz	122	Bedarfsabh.
			OT Rieben	Beelitz	336	1
			OT Salzbrunn	Beelitz	186	Bedarfsabh.
			OT Schäpe	Beelitz	146	Bedarfsabh.
			OT Schlunkendorf	Beelitz	205	1
			OT Wittbrietzen	Beelitz	525	2
			OT Zauchwitz	Beelitz	297	1

(amtsfrei)	Stadt Teltow	12 0 69 616		Berlin	23.772	Bedienung über Hauptachsen
			Teltow	Berlin	22.236	Bedienung über Hauptachsen
			OT Ruhlsdorf	Teltow	1.506	2-3

Verwaltungsstruktur

Einwohner und
tägliche Fahr-
tenpaare

LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindeschlüssel				
(amtsfrei)	Stadt Treuenbrietzen	12 0 69 632		Potsdam	7.627	Bedienung über Hauptachsen
			Treuenbrietzen	Potsdam	4.786	Bedienung über Hauptachsen
			OT Bardenitz	Treuenbrietzen	330	1
			GT Pechüle	Treuenbrietzen	249	1
			GT Klausdorf	Treuenbrietzen	65	Bedarfsabh.
			OT Brachwitz	Treuenbrietzen	176	Bedarfsabh.
			OT Dietersdorf	Treuenbrietzen	153	Bedarfsabh.
			OT Feldheim	Treuenbrietzen	124	Bedarfsabh.
			GT Schwabeck	Treuenbrietzen	81	Bedarfsabh.
			OT Frohnsdorf	Treuenbrietzen	382	1
			OT Lobbese	Treuenbrietzen	139	Bedarfsabh.
			GT Zeuden	Treuenbrietzen	101	Bedarfsabh.
			GT Pflügkuff	Treuenbrietzen	37	Bedarfsabh.
			OT Lüdensdorf	Treuenbrietzen	65	Bedarfsabh.
			OT Lühsdorf	Treuenbrietzen	68	Bedarfsabh.
			OT Marzahna	Treuenbrietzen	360	1
			GT Schmögelsdorf	Treuenbrietzen	51	Bedarfsabh.
			OT Niebel	Treuenbrietzen	110	Bedarfsabh.
			OT Niebelshorst	Treuenbrietzen	61	Bedarfsabh.
			OT Rietz	Treuenbrietzen	172	Bedarfsabh.
			GT Rietz-Ausbau	Treuenbrietzen	46	Bedarfsabh.
			GT Rietz-Bucht	Treuenbrietzen	39	Bedarfsabh.
			GT Tiefenbrunnen	Treuenbrietzen	16	Bedarfsabh.
			GT Neu-Rietz	Treuenbrietzen	16	Bedarfsabh.

Verwaltungsstruktur

Einwohner und
tägliche Fahr-
tenpaare

LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindeschlüssel				
(amtsfrei)	Stadt Werder (Havel)	12 0 69 659		Potsdam	23.389	Bedienung über Hauptachsen
			Werder (Havel)	Potsdam	14.125	Bedienung über Hauptachsen
			OT Bliesendorf	Werder (Havel)	484	1
			OT Derwitz	Werder (Havel)	434	1
			OT Glindow	Werder (Havel)	3.600	4-5
			OT Kemnitz	Werder (Havel)	254	1
			OT Petzow	Werder (Havel)	342	1
			OT Phöben	Werder (Havel)	719	2
			OT Plötzin	Werder (Havel)	342	1
			OT Töplitz	Werder (Havel)	1.600	2-3
(amtsfrei)	Groß Kreuz (Havel)	12 0 69 249		Potsdam	8.065	Bedienung über Hauptachsen
			OT Groß Kreuz	Potsdam	819	2-3
			GT Groß Kreuz Ausbau	Groß Kreuz	63	Bedarfsabh.
			OT Bochow	Groß Kreuz	596	2
			GT Bochow Bruch	Groß Kreuz	63	Bedarfsabh.
			GT Neu Bochow	Groß Kreuz	155	Bedarfsabh.
			OT Deetz	Groß Kreuz	989	2
			OT Götz	Groß Kreuz	1.500	2-3
			GT Götzerberge	Groß Kreuz	93	Bedarfsabh.
			OT Jeserig	Groß Kreuz	1.148	2-3
			OT Krielow	Groß Kreuz	343	Bedarfsabh.
			OT Schenkenberg	Groß Kreuz	1.446	2-3
			OT Schmergow	Groß Kreuz	850	2

Verwaltungsstruktur

Einwohner und tägliche Fahrtenpaare

LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindeschlüssel				
(amtsfrei)	Kleinmachnow	12 0 69 304		Berlin	21.064	Bedienung über Hauptachsen
(amtsfrei)	Kloster Lehnin	12 0 69 306		Brandenburg	11.006	Bedienung über Hauptachsen
			OT Lehnin	Kloster Lehnin	2.584	2-3
			OT Damsdorf	Kloster Lehnin	1.631	2-3
			OT Emstal	Kloster Lehnin	373	Bedarfsabh.
			OT Göhlsdorf	Kloster Lehnin	1.122	2-3
			OT Grebs	Kloster Lehnin	650	2
			OT Krahe	Kloster Lehnin	550	2
			OT Michelsdorf	Kloster Lehnin	583	2
			OT Nahmitz	Kloster Lehnin	600	2
			OT Netzen	Kloster Lehnin	686	2
			OT Prützke	Kloster Lehnin	535	2
			OT Rädell	Kloster Lehnin	453	1
			OT Reckahn	Kloster Lehnin	465	1
			OT Rietz	Kloster Lehnin	409	1
			OT Trechwitz	Kloster Lehnin	365	1
(amtsfrei)	Michendorf	12 0 69 397		Potsdam	12.057	Bedienung über Hauptachsen
			OT Michendorf	Potsdam	4.501	4-5
			OT Fresdorf	Potsdam	293	1
			OT Langerwisch	Potsdam	1.823	2-3
			OT Stücken	Potsdam	492	1
			OT Wildenbruch	Potsdam	1.845	2-3
			OT Willhorst	Potsdam	3.103	4-5
(amtsfrei)	Nuthetal	12 0 69 454		Potsdam	8.866	>6
			OT Bergholz-Rehrbrücke	Nuthetal	5.600	4-5
			OT Fahlhorst	Nuthetal	120	Bedarfsabh.
			OT Nudow	Nuthetal	450	1
			OT Philippsthal	Nuthetal	190	1
			OT Saarmund	Nuthetal	1.450	2-3
			OT Tremsdorf	Nuthetal	200	1

Verwaltungsstruktur					Einwohner und tägliche Fahrtenpaare	
LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindegemeinschaft				
(amtsfrei)	Schwielowsee	12 0 69 590		Potsdam	10.257	>6
			OT Caputh	Schwielowsee	4.546	4-5
			OT Geltow	Schwielowsee	3.620	4-5
			GT Wildpark-West	Schwielowsee	706	2
			OT Ferch	Schwielowsee	1.693	2-3
(amtsfrei)	Seddiner See	12 0 69 596		Berlin	4.235	4-5
			OT Kähnsdorf	Michendorf/Beelitz	270	1
			OT Neuseddin	Michendorf/Beelitz	2.800	2-3
			OT Seddin	Michendorf/Beelitz	1.130	2-3
(amtsfrei)	Stahnsdorf	12 0 69 604		Berlin	14.448	Bedienung über Hauptachsen
			OT Güterfelde	Stahnsdorf	1.965	2-3
			OT Schenkenhorst	Stahnsdorf	480	1
			OT Sputendorf	Stahnsdorf	501	2
			OT Stahnsdorf Ort	Stahnsdorf	11.599	>6

Verwaltungsstruktur

Einwohner und
tägliche Fahr-
tenpaare

LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindeschlüssel				
(amtsfrei)	Wiesenburg/Mark	12 0 69 665		Bad Belzig	4.636	4-5
			OT Benken	Wiesenburg	142	Bedarfsabh.
			OT Grubo	Wiesenburg	185	Bedarfsabh.
			GT Welsigke	Wiesenburg	11	Bedarfsabh.
			OT Jeserig/Fläming	Wiesenburg	235	1
			OT Jeserigerhütten	Wiesenburg	136	Bedarfsabh.
			OT Klepzig	Wiesenburg	139	Bedarfsabh.
			OT Lehnsdorf	Wiesenburg	114	Bedarfsabh.
			OT Medewitz	Wiesenburg	523	2
			GT Medewitzerhütten	Wiesenburg	198	Bedarfsabh.
			OT Mützdorf	Wiesenburg	91	Bedarfsabh.
			OT Neuhütten	Wiesenburg	174	Bedarfsabh.
			OT Reetz	Wiesenburg	602	2
			OT Reetzerhütten	Wiesenburg	243	1
			OT Reppinichen	Wiesenburg	355	1
			OT Schlamau	Wiesenburg	461	1
			GT Arensnest	Wiesenburg	2	Bedarfsabh.
			GT Schmerwitz	Wiesenburg	303	1
			OT Wiesenburg	Wiesenburg	1.300	2-3
			GT Bahnhof	Wiesenburg	59	Bedarfsabh.
			GT Spring	Wiesenburg	9	Bedarfsabh.
			GT Setzsteig	Wiesenburg	9	Bedarfsabh.

Verwaltungsstruktur

Einwohner und
tägliche Fahr-
tenpaare

LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindschlüssel				
Amt Beetzsee					8.341	Bedienung über Hauptachsen
	Beetzsee	12 0 69 018		Brandenburg	2.494	3-4
	Beetzseeheide	12 0 69 019		Brandenburg	572	2
	Stadt Havelsee	12 0 69 270		Brandenburg	3.386	4-5
			OT Briest	Brandenburg	358	1
			OT Fohrde	Brandenburg	1.440	2-3
			OT Hohenferchesar	Brandenburg	330	1
			OT Marzahne	Brandenburg	250	1
			OT Pritzerbe	Brandenburg	1.259	2-3
	Päwesin	12 0 69 460		Brandenburg	572	2
	Roskow	12 0 69 541		Brandenburg	1.221	2-3
Amt Brück					10.289	>6
	Borkheide	12 0 69 052		Beelitz	1.834	2-3
	Borkwalde	12 0 69 056		Stadt Brück	1.556	2-3
	Stadt Brück	12 0 69 076		Bad Belzig	3.616	4-5
			OT Brück	Stadt Brück	3.326	4-5
			OT Baitz	Stadt Brück	180	Bedarfsabh.
			OT Neuendorf	Stadt Brück	253	1
			GT Brück-Ausbau	Stadt Brück	198	Bedarfsabh.
			GT Gömnigk	Stadt Brück	268	1
			GT Trebitz	Stadt Brück	183	Bedarfsabh.
			GT Stromtal	Stadt Brück	48	Bedarfsabh.
	Golzow	12 0 69 216		Brandenburg	1.319	2-3
			GT Grüneiche	Golzow	72	Bedarfsabh.
			GT Lucksfleiß	Golzow	41	Bedarfsabh.
			GT Müggenburg	Golzow	17	Bedarfsabh.
			GT Hammerdamm	Golzow	5	Bedarfsabh.
	Linthe	12 0 69 345		Brück	886	2
			OT Alt Bork	Linthe	138	Bedarfsabh.
			OT Deutsch Bork	Linthe	122	Bedarfsabh.
			OT Linthe	Linthe	611	2

Fortschreibung des Nahverkehrsplans 2015 - 2019

Amt Brück						
	Planebruch	12 0 69 470		Brück	1.078	2-3
			OT Cammer	Brück	463	1
			OT Damelang-Freienthal	Brück	516	2
			GT Damelang	Brück	299	1
			GT Freienthal	Brück	222	1
			OT Oberjünne	Brück	97	Bedarfsabh.

Amt Niemeck					4.753	4-5
	Mühlenfließ	12 0 69 402	OT Haseloff-Grabow	Niemeck	922	2
			GT Grabow	Niemeck	127	Bedarfsabh.
			GT Haselof	Niemeck	98	Bedarfsabh.
			OT Nichel	Treuenbrietzen	231	2
			OT Niederwerbig	Treuenbrietzen	63	Bedarfsabh.
			GT Jeserig	Treuenbrietzen	83	Bedarfsabh.
			OT Schlalach	Treuenbrietzen	311	1
	Stadt Niemeck	12 0 69 448		Bad Belzig	2.001	2-3
			OT Hohenwerbig	Niemeck	147	Bedarfsabh.
			OT Lühnsdorf	Niemeck	109	Bedarfsabh.
	Planetal	12 0 69 474		Niemeck	968	2
			OT Dahnsdorf	Niemeck	404	1
			OT Kranepuhl	Niemeck	137	Bedarfsabh.
			OT Mörz	Niemeck	179	Bedarfsabh.
			OT Locktow	Niemeck	126	Bedarfsabh.
			GT Ziezow	Niemeck	125	Bedarfsabh.
	Rabenstein/Fläming	12 0 69 485		Niemeck	862	2
			OT Buchholz bei Niemeck	Niemeck	88	Bedarfsabh.
			OT Garrey	Niemeck	88	Bedarfsabh.
			GT Zixdorf	Niemeck	64	Bedarfsabh.
			GT Wüstemark	Niemeck	10	Bedarfsabh.
			OT Groß Marzehns	Niemeck	148	Bedarfsabh.
			OT Klein Marzehns	Niemeck	101	Bedarfsabh.
			OT Raben	Niemeck	127	Bedarfsabh.
			OT Rädigke	Niemeck	154	Bedarfsabh.

Verwaltungsstruktur

Einwohner und
tägliche Fahr-
tenpaare

LAU 1	LAU 2		Untergliederung	Zentraler Ort	Einwohner	tägliche Fahrtenpaare	
Bundkörperschaft	Gebietskörperschaft	Gemeindeschlüssel					
Amt Wusterwitz	Bensdorf	12 0 69 028		Kirchmöser	1.243		
			OT Altbensdorf	Kirchmöser	561	2	
			OT Herrenhölzer	Kirchmöser	19	Bedarfsabh.	
			OT Neubensdorf	Kirchmöser	202	1	
			OT Vehlen	Kirchmöser	120	Bedarfsabh.	
			OT Woltersdorf	Kirchmöser	382	1	
	Rosenau	12 0 69 537		Kirchmöser	924	2	
			OT Rogäsen	Kirchmöser	234	1	
			OT Viesen	Kirchmöser	175	Bedarfsabh.	
			OT Warchau	Kirchmöser	156	Bedarfsabh.	
			GT Gollwitz	Kirchmöser	77	Bedarfsabh.	
	OT Zitz	Kirchmöser	269	1			
	Wusterwitz	12 0 69 688		Brandenburg	3.106	4-5	
	Amt Ziesar	Buckautal	12 0 69 089		Ziesar	520	2
				OT Buckau	Ziesar	245	1
OT Dretzen				Ziesar	185	Bedarfsabh.	
OT Steinberg				Ziesar	138	Bedarfsabh.	
Görzke		12 0 69 224		Ziesar	1.338	2-3	
			Görzke	Ziesar	1.303	2-3	
			OT Hohenlobbese	Ziesar	58	Bedarfsabh.	
Gräben		12 0 69 232		Ziesar	427	1	
			OT Rottstock	Ziesar	136	Bedarfsabh.	
Wenzlow		12 0 69 648		Ziesar	466	1	
			OT Boecke	Ziesar	103	Bedarfsabh.	
Wollin		12 0 69 680		Ziesar	999	2	
Ziesar		12 0 69 696		Ziesar	1.926	2-3	
			OT Bücknitz	Ziesar	283	1	
			OT Glienecke	Ziesar	293	1	
	OT Köpernitz		Ziesar	132	Bedarfsabh.		